

Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033

FASTSTÄLLD AV REGIONFULMÄKTIGE 2022-10-26

§ 155 Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033 (21RGK428)

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning.....	1
Förord.....	3
Läshänvisning.....	4
1 Inledning och sammanfattning.....	5
1.1 Inledning.....	5
1.2 Sammanfattning.....	6
2 Uppdrag och nationella riktlinjer.....	8
2.1 Uppdraget.....	8
2.2 Ramar för nationella- och regionala planer.....	9
2.3 Infrastrukturens planeringsprocesser.....	11
2.4 De transportpolitiska målen.....	15
2.5 Nationella klimat och miljömål.....	16
3 Regionala investeringar i Kronobergs län 2022–2033.....	20
3.1 Principer för prioriteringar.....	20
3.2 Ekonomisk sammanställning.....	20
3.3 Större investering sam- och medfinansiering.....	24
3.4 Större investering väg.....	25
3.5 Mindre infrastrukturåtgärder.....	25
3.6 Bidragsobjekt.....	28
3.7 Utredning av brister.....	29
4 Regionala utgångspunkter.....	33
4.1 Regional utvecklingsstrategi ”Gröna Kronoberg 2025”.....	33
4.2 Trafikförsörjningsprogram Kronobergs Län 2021–2030 med utblick.....	36
4.3 Länstransportplanen.....	38
4.4 Cykla i gröna Kronoberg.....	45
4.5 Nytt akutsjukhus i Växjö.....	49
5 Regionala förutsättningar och ambitioner.....	52
5.1 Regionförstoring- och förstärkning.....	52
5.2 Bostadsplanering och kopplingen till infrastruktur.....	58
5.3 Trafiksäkerhet.....	61
5.4 De ”smala” vägarna viktiga för Kronoberg.....	63
5.5 Bredband.....	66
5.6 Mobility management.....	66

6 Utgångspunkt Regionsamverkan Sydsverige	68
6.1 Regional systemanalys	68
6.2 Sydsvenska positionspapper och prioriteringar.....	69
6.3 OECD Territorial Reviews Småland-Blekinge.....	71
6.4 Resvaneundersökningar	72
7 Hållbarhetsbedömningar av LTP	76
8 Framtagande och arbetet med Gröna tråden	78
9 Förkortningar	80
10 Bilagor	81
Bilaga 1A: Beskrivning av åtgärder till ”Större investering sam- och medfinansiering”	81
Bilaga 1B: Beskrivning av åtgärder till ” Större investering väg”	90
Bilaga 2: Samlad effektbedömning, SEB	
Bilaga 3: Avsiktsförklaring för sam- och medfinansiering av statlig infrastruktur	
Bilaga 4: Hållbarhetsbedömning	

Förord

Region Kronoberg har det samlade regionala utvecklingsansvaret för länet. Planering av infrastruktur är ett av flera viktiga områden för att skapa regional utveckling och tillväxt. I arbetet med regionala utvecklingsfrågor är processen med att ta fram en ny länstransportplan en viktig del. Planen ligger sedan till grund för kommande infrastruktursatsningar i Kronoberg.

Revidering och utveckling har skett i nära dialog inom nätverket Samplanering Kronoberg, vilken består av tjänstepersoner från samtliga kommuner, Länsstyrelsen i Kronobergs län och Trafikverket.

Länstransportplanen 2022 – 2033 har också sin utgångspunkt i den systemanalys och det gemensamma positionspapper för infrastrukturinvesteringar i Sydsverige, som har arbetats fram inom ramen för Regionsamverkan i Sydsverige. Kronobergs länstransportplan kommer att bidra till ett sammanknutet Sydsverige genom att förbättra och utveckla de stråk som går genom länet. Det mindre vägnätet är också av stor betydelse för invånarna och näringslivet i länet. Genom särskilt utpekande föreslås satsningar på primära och övriga länsvägar.

Länstransportplanen 2022–2033 är transportslagsövergripande och kommer att bidra till utveckling av ett hållbart trafiksystem. I underlaget Cykla i gröna Kronoberg ges inriktningen kring vilka cykelvägar som bör utvecklas i länet och genom att avsätta ytterligare medel i denna plan kan regionen tillsammans med kommunerna fortsätta arbetet med ett sammanhållet cykelvägnät i Kronoberg för både vardagscykling och turism. Även satsningar på kollektivtrafikens infrastruktur, både på väg och järnväg, prioriteras i denna plan. För att skapa ett hållbart trafiksystem måste också kollektivtrafiken utvecklas och vara attraktiv. Genom sam- och medfinansiering från regionen och flera av länets kommuner möjliggörs för staten att inleda arbetet för dubbelspårsutbyggnad av järnvägen Alvesta-Växjö. En satsning som möjliggör en utveckling av järnvägstrafikeringen enligt Trafikförsörjningsprogrammet för Kronoberg 2022–2030 med utblick.

Thomas Ragnarsson
Ordförande Regionala utvecklingsnämnden i
Region Kronoberg

Läshänvisning

Kapitel 1: Inledning och sammanfattning av Region Kronobergs länstransportplan 2022–2033.

Kapitel 2: I kapitlet *Uppdrag och nationella riktlinjer*, presenteras regeringens uppdrag till region Kronoberg att ta fram länstransportplan och för Trafikverket att ta fram den nationella planen och vilken tilldelad ram som har gets för infrastrukturåtgärder. Vidare görs en genomgång av steg och processer för planeringen och slutligen vilka nationella mål infrastrukturen ska arbeta mot och förhålla sig till.

Kapitel 3: Huvudsyftet med Länstransportplanen är att visa på Region Kronobergs prioriteringar vad gäller infrastrukturinvesteringar till regionala plan och samfinansiering till nationell plan. Detta beskrivs i kapitlet *Regionala investeringar i Kronobergs län 2022–2033*. Det centrala i kapitlet och i länstransportplanen är tabellen på sidan 22 där Region Kronobergs prioriteringar läggs fram. De prioriterade åtgärderna är kortfattat beskrivna i kapitlet och i bilaga ges en mer utförlig beskrivning och motiv till prioriterade åtgärder.

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

- **Kapitel 4:** I kapitlet görs en genomgång av Region Kronobergs styrande dokument med betydelse för infrastrukturplaneringen. Dokumenten är utvecklingsstrategin Gröna Kronoberg 2025, Regionens trafikförsörjningsprogram, vilket visar på kollektivtrafikens utvecklingsriktning samt nu gällande länstransportplan. Stycket om länstransportplanen ger dels en förklaring till vilka vägar som finns i Kronoberg och det historiska utfallet från tidigare planeringsomgångar. Cykla i Gröna Kronoberg är en understrategi till länstransportplanen och visar på hur länet vill utveckla cykelvägnätet. I kapitlet beskrivs också Region Kronobergs inriktning att bygga ett nytt sjukhus och vilken betydelse det har för infrastrukturen.
- **Kapitel 5:** beskriver regionala förutsättningar och ambitioner som har betydelse för infrastrukturplaneringen och inte fångas upp av regionens styrande dokument. Kapitlet kan ses som bakgrund och motivering till regionens prioriteringar.
- **Kapitel 6:** Kronobergs län utgör ett nav i södra Sverige. Länets infrastruktur påverkar och påverkas av angränsande län. Samarbete med grannregioner i olika konstellationer har gett kunskap och kompetens men också placerat Kronoberg i en större kontext. Med bas i regionssamverkan Sydsverige tar kapitlet upp och beskriver några av de viktiga utgångspunkter och slutsatser som påverkar Kronobergs infrastruktur.

Kapitel 7: Här beskrivs hållbarhetsbedömningen som har genomförts med hjälp av oberoende granskning. Hållbarhetsbedömningen inkluderar en miljöbedömning samt en social konsekvensbedömning, vilken också inkluderar det lagstadgade barnperspektivet av länstransportplanens prioriteringar. Resultaten redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning och en social konsekvensbedömning. Genom underlagen skapas en sammanhållen hållbarhetsbedömning. Dessa underlag, i sin helhet, biläggs också till länstransportplanen och återfinns i bilaga 4.

Kapitel 8: I kapitlet beskrivs hur framtagandet av länstransportplanen har genomförts och beaktat Gröna tråden enligt regionens utvecklingsstrategi Gröna Kronoberg 2025.

1 Inledning och sammanfattning

1.1 Inledning

Region Kronoberg vill främja hållbar utveckling och arbetar för att möjliggöra attraktiva boende- och livsmiljöer. I den regionala utvecklingsstrategin, *Gröna Kronoberg 2025*, lyfts att samhället måste planeras med en helhetssyn där hållbara lösningar för kommunikation, infrastruktur och samhällsbyggnad ska bidra till att stärka tillväxten och tillgängligheten i hela regionen. Arbetet ska vara strategiskt, och utgå från ett komplementärt synsätt, där vi kompletterar och drar nytta av varandras kvalitéer i platser, orter, städer och regioner.

Kronobergs län har glesa strukturer och är sett till folkmängden det fjärde minsta i riket. Länet genomkorsas av flera järnvägar och riksvägar och har med det fått en stråkstruktur där cirka 87 procent av befolkningen bor utmed stråken och cirka 91 procent har sin arbetsplats i ett stråk; Kronoberg är en stråkbyggd. Alla kommuner i Kronoberg gränsar till ett annat län och således finns starka kopplingen mellan olika orter i länet, och till orter utanför länet. Beroende på var i länet man befinner sig finns flera större städer – Malmö, Lund, Helsingborg, Karlskrona, Kalmar, Halmstad och Jönköping – inom ett rimligt pendlingsavstånd. Kronobergs län är ett av få län i riket som har nettoinpendling. Genom Regionsamverkan Sydsverige sker ett aktivt samarbete för att komplettera och dra nytta av varandras kvalitéer i hela södra Sverige. För att skapa miljömässigt hållbara pendlingslösningar är satsningar på järnvägssystemet av central betydelse. Även utvecklingen av busstrafik är viktig. För det exportinriktade näringslivet i regionen och för den ökade satsningen på turismen är möjligheten till snabba transporter väsentlig. Här spelar förutom järnvägen även flygtrafiken till/från Småland Airport en strategiskt viktig roll. Som positivt exempel kan nämnas den dansk-tyska Fehmarn Bält-förbindelsen som kommer att öppna under planperioden, 2028. Detta innebär att tågresan Köpenhamn–Hamburg som idag tar nästan 5 timmar kan resas på under 3 timmar.

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

Utvidgade arbetsmarknadsregioner och ökad geografisk rörlighet kan också medföra negativ miljöpåverkan. Mälkonflikten mellan ekonomisk tillväxt och miljömässig hållbarhet blir tydlig. Trafiken står för en stor del av koldioxidutsläppen och för att miljöbelastningen ska minskas krävs att andelen förnyelsebart drivna fordon och en attraktiv kollektivtrafik. För att främja hållbar regional utveckling i hela länet behöver vi planera efter våra specifika förutsättningar. Kronobergs fördel ligger i sin tydliga stråkstruktur och att järnvägen genomkorsar länet. Av länets 51 tätorter finns det tågstation i 11 av dessa orter, Kronobergs stationsorter är en regional resurs. För orter utan tågtrafik är det viktigt att busstrafiken utvecklas och upplevs som attraktiv. Det krävs en helhetssyn och samhandling mellan kommuner, region och andra aktörer. Kollektivtrafik måste involveras tidigt i den fysiska planeringen och planeras med ett helhetsperspektiv där hänsyn tas till olika gruppers behov och förutsättningar.

Cykel är ett energisnålt och miljövänligt transportmedel som samtidigt bidrar till förbättrad folkhälsa. För sträckor upp till 5 km är cykeln ofta ett attraktivt transportmedel och med elcykel kan sträckor upp till 12–15 km vara ett alternativ för vardagscyklandet. Av invånarna i regionen bor cirka 60 procent inom 30 minuters radier med cykel från respektive kommuns centrum. I regionen är dock bilberoendet starkt, vilket har sitt ursprung i befolknings-, boende- och arbetsplatsstruktur i länet. Cykeln ska ses som en del av eller hela resan. Den största potentialen att snabbt öka andelen resor med cykel bedöms i första hand finnas inom eller till tätorter. Inom cykelturism finns också en stor potential för tillväxt i regionen. För att tydliggöra behovet av cykelvägsutbyggnaden i Kronobergs län har Cykla i gröna Kronoberg tagits fram, ett 30-tal cykelvägar har prioriterats och analyserats.

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

Region Kronoberg har fattat ett inriktningsbeslut om att bygga ett nytt sjukhus i stadsdelen Råppe i Växjö stad. Det nya sjukhuset kommer ligga cirka 4 km väster om nuvarande stadskärna, vilket påverkar trafiken till och från sjukhuset och vilket färdmedel de anställda, patienter och besökande nyttjar. Sjukhuset beräknas stå klart 2029 och samtidigt måste det finnas infrastruktur i form av gång- och cykelvägar, kollektivtrafik, anslutningsvägar, parkeringar med mera som är funktionella, tillgängliga och attraktiva. Förutom investeringar i infrastruktur i direkt anslutning till det nya sjukhuset och en utveckling av Växjö's cykelvägnät finns ett antal större infrastrukturåtgärder som måste genomföras för ett fungerande trafiksystem runt sjukhuset. Vissa av åtgärderna undanröjer brister som har funnits under lång tid även före planer på ett nytt sjukhus, och som tack vare planerna på ett nytt sjukhus måste ges en högre prioritet. De större åtgärderna ligger dels på den regionala länstransportplanen och dels på Trafikverkets nationella plan

1.2 Sammanfattning

Den framtida infrastrukturen kommer med stor sannolikhet till största delen vara densamma som idag. Planeringen av infrastrukturen handlar därför i första hand om hur den kan utnyttjas mer effektivt och kompletteras i önskvärd riktning. Genom att stärka och trafiksäkra de funktionella stråken, samfinansiering för att få till stånd järnvägssatsningar samt satsningar på cykelvägar förväntar sig Region Kronoberg ett antal positiva effekter som harmoniserar med såväl de nationella transportpolitiska målen som de regionala målen.

Kronobergs län har tilldelats en ram på 881 miljoner kronor för perioden 2022–2033. Genom medfinansieringsavtal på sammanlagt 113 miljoner kronor mellan Trafikverket och Region Kronoberg samt tre av länets kommuner skulle investeringsvolymen från regionen till infrastrukturåtgärder för perioden kunnat uppgå till sammanlagt 994 miljoner kronor. I den slutliga nationella planen var åtgärden ”Norrleden 2+2 inkl. tpl. Helgevärma Etapp 2” inte utpekad. För den åtgärden hade Region Kronoberg upprättat sam- och medfinansieringsavtal på sammanlagt 40 miljoner kronor. Trots att åtgärden inte är planerad att genomföras väljer regionen att låta den prioriteringen kvarstå. Övriga sam- och med finansieringsåtgärder kommer att genomföras.

Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033

Den tilldelade ramen till Kronoberg på 881 miljoner kronor för perioden 2022–2033 ska enligt direktiven, justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel för planperioden 2018–2029 vid utgången av 2021. Detta innebär att då Regeringen juni 2022 fastställde ramen fick Kronoberg cirka 145 miljoner kronor mindre, det vill säga en slutlig ram på cirka 736 miljoner kronor. Anledningen till minskningen kan framförallt härledas till att Trafikverket har genomfört större åtgärder under de senaste åren. Effekten av obalansen, vilken ska regleras under åren 2022–2025, innebär att prioriterade åtgärder måste senareläggas.

Åtgärd (tkr)	LTP 2022–2033	Region och kommunal medfinansiering
Samfinansiering väg och järnväg till nationell plan		
K-t-K Alvesta - Växjö dubbelspår Råppe-Växjö Etapp 1	20 000	48 000
Råppe station inkl. planskild korsning S Råppevägen	20 000	45 000
Norrleden 2+2 inkl. tpl. Helgevärma Etapp 2	20 000	20 000
Sydostlänken mötesstation	25 000	
	85 000	113 000
Större investeringar vägojekt		
Rv 23 Huseby-Marklanda	63 000	
Trafikplats Råppe	84 000	
Väg 941 Lillagården-Stenbrohult	57 000	
Väg 834 Hovmantorp	72 000	
Korsning mellan jvg, väg och cykel		
RV 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir Inkl. Förbi Bramstorp och tpl. till S Länken	84 122	
	360 122	
Mindre investeringar		
Vägojekt	70 000	
Ortsåtgärder	6 500	
Cykelvägar	75 000	ca 75 000
Kollektivtrafik	12 500	
	164 000	
Bidragsobjekt		
Trafiksäkerhet och miljö, Kollektivtrafik	72 000	ca 72 000
Enskilda vägar	28 400	ca 12 000
Driftbidrag flygplats	26 400	
	126 800	
Summa:	735 922	ca 272 000
Justering/Återbetalning av utförda åtgärder	145 078	
Tilldelad ram av Regeringen	881 000	

Tabell: Sammanställning av länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033 och sammanställning av regional och kommunal medfinansiering. För sam- och medfinansiering till nationell plan finns upprättade avsiktsförklaringar. För medfinansiering till cykelåtgärder och bidragsobjekt kommer Trafikverket att upprätta avtal med berörda under planperioden. Storleken på den medfinansieringen är enbart en uppskattning.

2 Uppdrag och nationella riktlinjer

I detta kapitel presenteras regeringens uppdrag och nationella riktlinjer och utgångspunkter för framtagandet av regional länstransportplan 2022 – 2033. Uppdrag och nationella riktlinjer är:

Uppdraget	Uppdraget av att ta fram länstransportplan ges i riksdagsskrivelse 2020/21:409: <i>Uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur</i> . Länsplanen och nationell plan ska planeras i enlighet med vissa fastställda direktiv och med utgångspunkt i propositionerna 2020/21:151 <i>Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige</i> .
Ramar för nationella- och regionala planer	Regeringen har föreslagit att den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen under åren 2022–2033 ska uppgå till totalt 799 miljarder kronor. För Kronobergs län uppgår tilldelningen till 881 miljoner kronor. Efter justering av obalans uppgår ramen till cirka 736 miljoner kronor.
Infrastrukturens planeringsprocesser	Planering av infrastruktur sker i flera steg och med utgångspunkt från olika regeringsuppdrag och beslut. Kapitlet ger en sammanfattning över infrastrukturens planeringsprocesser
De transportpolitiska målen	De transportpolitiska målen visar de politiskt prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken. Målen är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet.
Nationella klimat och miljömål	En genomgång av Sveriges miljömål och agenda 2030-mål med koppling till trafiken samt en sammanfattning av trafiksektorns utsläpp av växthusgaser och relevanta klimatmål för transportsektorn.

2.1 Uppdraget

Region Kronoberg är regionalt utvecklingsansvarig aktör och med det utpekad som länsplaneupprättare för Kronobergs län. Genom beslut av regeringen den 23 juni 2021 har regionen fått i uppdrag att redovisa ett förslag till trafikslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2022–2033 till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 30 april 2022. Förslaget ska då vara remitterat och sammanställt.

Genom samma beslut fick Trafikverket i uppdrag att presentera förslag till ny nationell transportinfrastrukturplan. Den nationella planen ska redovisas till Infrastrukturdepartementet och samtidigt sändas på remiss senast den 30 november 2021. Remissyttrande på nationell plan ska lämnas till Regeringskansliet senast den 28 februari 2022. Detta i enlighet med riksdagsskrivelse 2020/21:409: *Uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur*. Länsplanen och nationell plan ska planeras i enlighet med vissa fastställda direktiv och med utgångspunkt i propositionen 2020/21:151 *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige*.

Den regionala ramen ska användas för investeringar och förbättringsåtgärder av transportinfrastruktur i länet. Länstransportplanen ska redovisa hur medlen fördelas mellan trafikslagen samt hur mycket medel som planeras läggas på cykelinfrastruktur. Som en del i framtagandet av länsplanen ska Region

Kronoberg beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, nås. Prioriteringar i förslaget ska motiveras och effekterna på möjligheterna att nå de transportpolitiska målen ska redovisas. Vid prioriteringen av åtgärder bör förutsättningar för att möta betydande industriinvesteringars behov samt behov av ökat bostadsbyggande, genom statliga transportinfrastrukturåtgärder, vägas in tillsammans med de transportpolitiska målen. Förslag till nya länsplaner bör innehålla de objekt i nu gällande planer som byggstartats men som inte har avslutats vid ingången av 2022. Länsplanerna ska redovisa de objekt som beräknas ha en total kostnad av minst 50 miljoner kronor och som bedöms bli utförda under planperioden, vilket är en höjning med 25 miljoner kronor. Region Kronoberg ska också som länsplaneupprättare integrera miljöaspekter i planen och tillämpa 6 kap. miljöbalken. Miljöaspekterna är en viktig del av planprocessen och ska integreras i syfte att främja en hållbar utveckling. I den preliminära ramen som framgår av direktiven är medel inräknade som bland annat får användas till bidrag till kommuner som utbetalar ersättning till drift till icke statliga flygplatser. Region Kronoberg ska som länsplaneupprättare besluta om och i vilken omfattning dessa medel ska användas för driftbidrag till regionala flygplatser eller andra åtgärder i de regionala trafiksystemen.

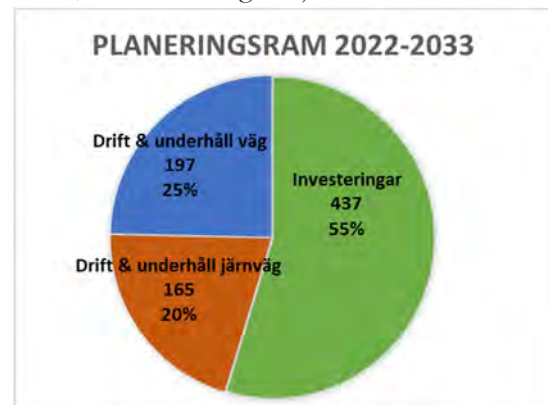
2.2 Ramar för nationella- och regionala planer

Tilldelningen av medel för denna planeringsomgång har dels slagits fast genom propositionen 2020/21:151 *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige* och dels i regeringens skrivelse 2020/21:409: *Uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur*.

Planeringsram 2022–2033

Regeringen har föreslagit att den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen under åren 2022–2033 ska uppgå till totalt 799 miljarder kronor, fördelad enligt följande:

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



Utöver detta avsätts 52 miljarder kronor för investeringar i vissa väg- och järnvägsobjekt för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter under åren 2022–2033.

Ramen till länstransportplaner ingår som en del i ramen för investering. Regeringen bedömer att den preliminära ramen till länstransportplaner under planperioden 2022–2033 ska uppgå till 42 miljarder kronor, vilket också blev utslaget vid den slutliga fastställelsen av Regeringen i juni 2022. Detta innebär att cirka 10 procent av investeringsramen kommer att prioriteras av landets länsplaneupprättare. Jämfört med förra planperioden är 42 miljarder kronor en ökning med cirka 5 miljarder, dvs ca 15 procent från då 37 miljarder kronor. Det bör dock noteras att 42 miljarder kronor är uttryckt i 2021 års priser medan 37 miljarder kronor är uttryckt i 2017 års priser. Detta innebär att ökningen är lägre än 15 procent.

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

Tilldelning till länsplaner i förhållande till investeringsram:

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

Särskilda satsningar

Kopplat till länsplanerna finns i direktiven också tre särskilda satsningar där medel från den nationella planen kan medfinansiera åtgärder som helt eller delvis kan prioriteras av regionerna. I direktiven anges inga belopp för dessa särskilda utpekanden. En bedömning är att Trafikverket till förslag till Nationellplan kommer att ge förslag på fördelning.

De särskilda satsningarna är:

1. **Cykelpott:** Regeringen ser behov av utökade satsningar på cykelåtgärder i hela landet och har gett Trafikverket i uppgift till den nationella planen att inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder därför föreslå en särskild pott till cykelåtgärder längs statliga allmänna vägar samt också föreslå hur medlen kan fördelas till samfinansiering av cykelåtgärder på de statliga vägar som ingår i länsplanerna
2. **Stadsmiljöavtal:** För att främja hållbara stadsmiljöer har Trafikverket möjligheter ge stöd till kommuner och regioner för åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik, eller till hållbara godstransportlösningar. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar. För Kronobergs del innebär nuvarande kraven som finns för stadsmiljöavtal att i princip endast en kommun har möjlighet att söka dessa medel. Regeringen har i direktiven uppmärksammat problem med stadsmiljöavtalen och har gett Trafikverket i uppdrag att till den nationella planen föreslå och motivera en utveckling och effektivisering.
3. **Tillgänglighet i hela Sverige:** För att stärka tillgängligheten och samtidigt öka möjligheterna att nå etappmålet för trafiksäkerheten ska Trafikverket inom ramen för trimningsåtgärder samfinansiera länsplanerna avseende trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Samfinansieringen ska utformas så att åtgärder som förkortar restiden på landsbygd prioriteras. Det kan t.ex. innebära åtgärder i form av mittseparering eller andra åtgärder som inte heller innebär hastighetssänkningar. Trafikverket ska föreslå och motivera lämplig omfattning av en sådan satsning.

Ram till Kronoberg

För Kronobergs län uppgår tilldelningen till 881 miljoner kronor under perioden 2022–2033 i 2021 års prisnivå. Det innebär en ökning med cirka 113 miljoner kronor, dvs ca 15 procent, jämfört med vad som angavs för fyra år sedan för perioden 2018–2029, vilket då var 768 miljoner kronor i 2017 års prisnivå. I den ramen är medel inräknade som bland annat får användas till bidrag till kommuner som utbetalar ersättning till drift av ickestatliga flygplatser. Ramen ska, enligt direktiven, dock justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel för planperioden 2018–2029 vid utgången av 2021. Enligt uppgifter från Trafikverket (juni 2022) innebär den så kallade obalansen att Kronoberg vid 2021 års utgång låg cirka 145 miljoner kronor över tilldelad ram samt att obalansen skall regleras

under de fyra första åren av planperioden, dvs 2022–2025. Obalansen beror på att Trafikverket under 2020–2021 genomfört större investeringar i länet, vilket är positivt för Kronoberg. Detta innebär att då Regeringen juni 2022 slutligen fastställde ramen låg tilldelningen till Kronoberg på 736 miljoner kronor för perioden 2022–2033.

Grund för tilldelning

Vad som ligger till grund för tilldelad ram på 881 miljoner kronor till Kronobergs länstransportplan framgår inte av propositionen eller direktiven. Även om man söker i tidigare underlag finns inga fördelningsnycklar eller kriterier som är vägledande till fördelning av länsplaneramen på 42 miljarder kronor till landets 21 länsplaneupprättare. Fördelning av medel skulle kunna grundas på antal mil väg, förhållandet mellan nationell respektive regional infrastruktur, kvalitén på vägarna, trafikarbetet per län, mängden transittrafik, antal invånare eller något annat. Det ges alltså ingen vägledning eller hänvisning till vägledning från vare sig Regeringen eller Trafikverket hur fördelningen har skett.

Det enklaste kriteriet att följa upp är tilldelade kronor per invånare. För planeringsperioden 2022–2033 tilldelas Kronoberg 4 356 kr/inv. baserat på SCB:s befolkningsstatistik 2020. I och med det hamnar Kronoberg på en 4:e plats i tilldelning per invånare. Om tilldelningen hade varit samma som för Uppsala län vilka tilldelades 4 895 kr/inv. skulle Kronobergs ram ha ökat med 109 miljoner kronor. Och omvänt om Kronoberg tilldelats som Västmanland vilka fick 3 424 kr/inv. och med det sista platsen i kronor per invånare skulle Kronobergs tilldelning vara 188 miljoner kronor lägre.

Fördelningen enligt kronor per invånare är bara ett exempel på kriterier för fördelning av den regionala ramen. Det är förmodligen också omöjligt att ställa upp kriterier som ger en 100 procentig rättvis fördelning mellan länen, dock borde transparensen till fördelningen vara tydligare. I direktiven får Trafikverket i uppdrag att arbeta med kostnadskontroll och kostnadseffektivisering. Det arbetet borde också kompletteras med en grundlig genomlysning av regionernas roll i infrastrukturplaneringen, vilket således också bör inkludera hur medlen fördelas.

2.3 Infrastrukturens planeringsprocesser

Planering av infrastruktur sker i flera steg och med utgångspunkt från olika regeringsuppdrag och beslut. I propositionen 2020/21:151 *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige* fastslogs att planeringsprocessen för transportinfrastruktur i Sverige ska följa den struktur som riksdagen beslutade om i propositionen 2011/12:118 *Planeringssystem för transportinfrastruktur*. Regeringen gjorde i den propositionen bedömningen att den långsiktiga infrastrukturplaneringen, såsom i de senaste planomgångarna, även i framtiden bör ha ett perspektiv på minst tio år och att regeringen bör ta ställning till vilka åtgärder som ska genomföras i det perspektivet. Regeringen gjorde vidare bedömningen att systemet även i framtiden bör innefatta ett beslut om övergripande strategiska vägval ungefär en gång per mandatperiod samt ett beslut om vilka ekonomiska ramar som ska gälla under den period beslutet avser. Detta gäller framförallt för den nationella planen men påverkar också framtagandet av läns-transportplaner. Kortfattat kan det sammanfattas i fyra moment:

Inriktningsunderlag	I juni 2020 gav regeringen i uppdrag till Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag för två alternativa planperioder 2022–2033 och 2022–2037. Underlaget var klart oktober 2020 och sändes på remiss. Region Kronoberg lämnade synpunkter på inriktningen genom svar Dnr 20RGK1781.
Regeringens proposition	Utifrån inriktningsunderlaget tar Regeringen fram Regeringsproposition 2020/21:151 <i>Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige</i> .

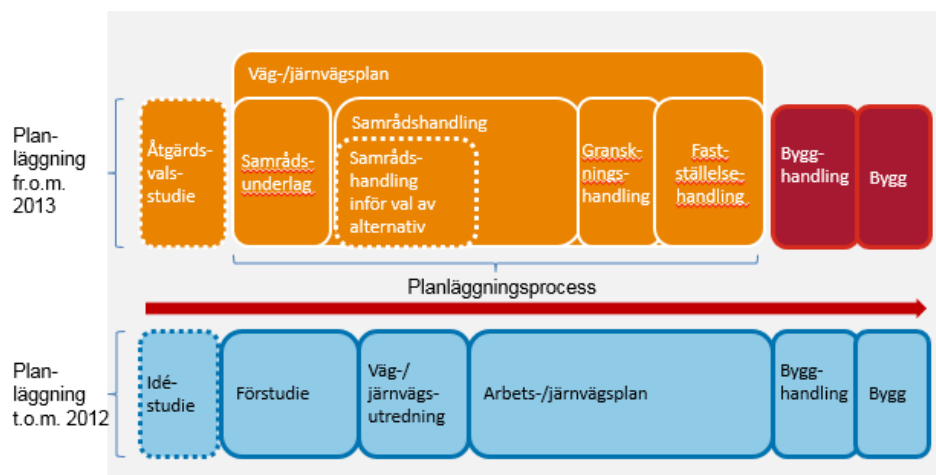
	Propositionen anger inriktningen och tilldelningen av ekonomiska ramen. Den antogs av Riksdagen i juni 2021
Regeringsdirektiv	I slutet av juni 2021 beslutade Regeringen genom skrivelse, (vanligen kallat direktiven) 2020/21:409 <i>Uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur</i> Genom direktiven förtydligas inriktningen från propositionen och ramen för länsplanerna anges.
Fastställelse av planer	Under våren 2022 kommer slutligen Regeringen att fastställa den nationella planen och ekonomisk ram till landets länstransportplaner.

Planeringsfaser: genomförande, utredning och brister

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

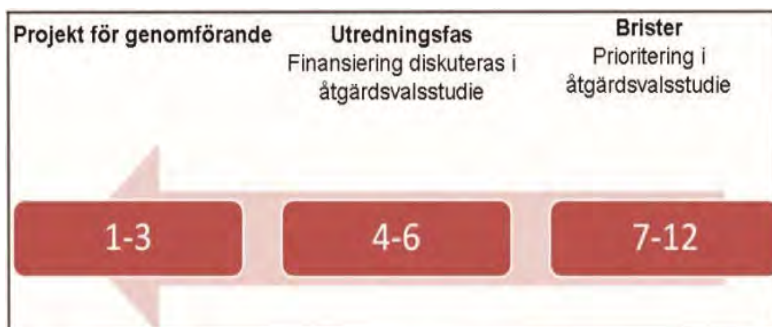
De två största förändringarna är att:

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



Figur över gamla och nya planläggningsprocessen

Modellen för den ekonomiska planeringen innebär att en rullande planering kommer att tillämpas där det finns möjlighet att årligen ändra i regeringens planbeslut när ny information kommer fram eller när projekt blir fördröjda. De långsiktiga åtgärdsplanerna följs därmed upp genom årliga beslut om vilka åtgärder som ska genomföras med hänsyn till anslagna budgetramar och aktuellt planeringsläge.



Figur: Principskiss över planprocessens faser, Trafikverket

1. Projekt för genomförande avser år 1–3, ska omfatta åtgärder där alla nödvändiga förberedelser är genomförda och där det i princip inte råder några osäkerheter kring att projekten i fråga kan påbörjas och genomföras på det sätt och till de kostnader som Trafikverket anger i sitt förslag till beslut.
2. Utredningsfas avser år 4–6, ska omfatta åtgärder där förberedelser gällande projektering och kostnadsberäkningar är långt framskridna och eventuella alternativa finansieringslösningar är helt utredda. Tanken är att beslutet för år 4–6 ska avse sådana åtgärder som med stor sannolikhet kommer att kunna genomföras till de kostnader och på de sätt som Trafikverket anger i sitt underlag. Dock bör åtgärder tillåtas ingå i denna kategori även om inte alla förutsättningar är helt klarlagda och utredda.
3. Brister avser år 7–12, och syftar framförallt till att utreda och tydliggöra brister och kapacitetsproblem i trafiksystemet. Utifrån en bristanalys skall man under perioden år 7–12, men även under perioden år 4–6 genomföra åtgärdsvalsstudier. Resultatet från dessa avgör vilken form av investering som ska genomföras.

För namngivet objekt, det vill säga objekt med en kostnad över 100 miljoner kronor i Nationell plan och från 2022 över 50 miljoner kronor i länstransportplanen, innebär modellen att beslut för ett objekt kommer att fattas vid tre tillfällen. Enligt modellen kommer således ett objekt som fördes in som brist 2018 komma att tas upp i planen 2022 och då som ett utredningsobjekt. Slutligen kommer samma objekt att tas upp för beslut i planen 2026 för genomförande, förutsatt att objektet fortfarande är aktuellt för åtgärd. För länstransportplaner kan undantag från denna modell förekomma.

Åtgärdsvalsstudier

Transporter har sällan ett egenvärde. Det är tillgängligheten, möjligheten att nå ett utbud och att leverera gods som kan tillgodoses med en transportfunktion som har värdet. Men tillgängligheten kan också åstadkommas genom bättre lokalisering av exempelvis en växande industri, en skola eller annan bebyggelse. Att målpunkter som till exempel samhällsservice i form av affär, post, skola etc. flyttar eller försvinner kan inte självklart kompenseras med en transportlösning. Flera samhällssektorer och övriga aktörer behöver bidra till god tillgänglighet och effektiva transporter. Transportsystemet har alltså en mycket viktig samhällsfunktion, en servicefunktion, som vi alla är beroende av. Hur transportbehovet ska tillgodoses och hur vi ska komma till rätta med brister berör många intressenter.

Regeringen angav i proposition 2011/12:118 *Planeringssystem för transportinfrastruktur*, avsnitt om den fysiska planeringen av vägar och järnvägar, att: ”Den formella fysiska planeringen bör föregås av en förberedande studie som innebär en förutsättningslös transportslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen.” Denna studie genomförs vanligtvis för objekt som planeras för genomförande om 7–12, dvs. bristfasen enligt modellen. Den förberedande studien eller analysen utgörs oftast av en åtgärdsvalsstudie, ÅVS. Syftet med att genomföra åtgärdsvalsstudier av brister är att studien därmed också ska utgöra

en länk mellan den strategiska och ekonomiska planeringen å ena sidan, och den nya planeringsprocessen enligt väglagen och lagen om byggande av järnväg å andra sidan. Metodiken för åtgärdsvalsstudier innebär att det skapas en arena för dialog i tidigt skede. Åtgärdsvalen som genomförs i studien skall ske enligt fyrstegsprincipen.



Bild. Flödesschema över AVS-metodens huvudsteg.

Fyrstegsprincipen vägledande

Fyrstegsprincipen är ursprungligen ett förhållningssätt för planering inom vägtransportsystemet som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis. Ursprungligen lanserades fyrstegsprincipen av dåvarande Vägverket (1997) för att hushålla med investeringsmedlen.

Principen utvecklades till att mer handla om en metod som används för att minska trafikens negativa effekter på till exempel trängsel, luftkvalitet och klimat. Fyrstegsprincipen har nu fått en viktig funktion i framtagandet av åtgärdsvalsstudierna för brister och har fått en självklar position i samhällsplaneringen. Rätt tillämpad bidrar den till att utveckla ett hållbart transportsystem enligt hållbarhetsaspekterna-, miljö, ekonomi och människa.

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

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

Fyrstegsprincipen

Tänk om steg 1

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

Optimera steg 2

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

Bygg om, steg 3

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

Bygg nytt, steg 4

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

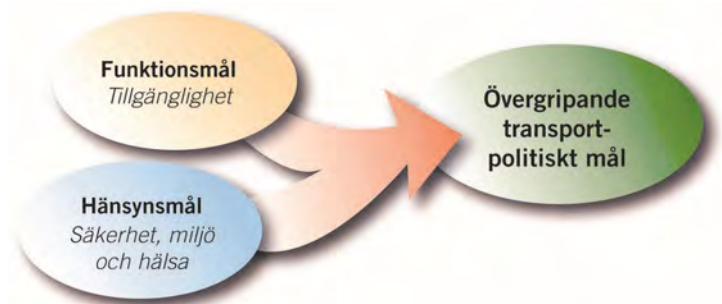
2.4 De transportpolitiska målen

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

I direktiven för planering av infrastrukturen 2022–2033 anges att de transportpolitiska målen och etappmålen, som regeringen har beslutat om, ska vara generella utgångspunkter och planeringsföretsättningar för Trafikverkets och länsplaneupprättarnas analyser och förslag till åtgärder.

Det övergripande transportpolitiska målet

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



Funktionsmål - Tillgänglighet

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

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras

Hänsynsmål - Säkerhet, miljö och hälsa

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

Preciseringar/etappmål till hänsynsmålet är:

- Etappmålet för klimat antogs av Riksdagen i juni 2017 inom ramen för prop. 2016/17:146 *Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige*. Klimatlagen trädde i kraft i januari 2018. Förutom att

etappmålet ingår som del i de transportpolitiska målen ingår etappmålet också i miljömålssystemet. Etappmålet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

- Etappmålet för trafiksäkerhet antogs av Regeringen februari 2020. Det innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

2.5 Nationella klimat och miljömål

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

- Det svenska miljömålssystemet dvs **Sveriges miljömål**, som först beslutades av riksdagen år 1999, består av ett övergripande generationsmål vilket är ”*Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser*”, samt 16 miljö kvalitetsmål med preciseringar och ett antal etappmål, som beskriver den långsiktiga målsättningen och inriktningen för Sveriges miljöpolitik. Etappmålen ska underlätta möjligheterna att nå generationsmålet och miljö kvalitetsmålen. Ett trettiofem etappmål har antagits av regeringen genom åren, varav ett tjugofem fortfarande är aktuella. Målen följs upp årligen, bland annat med hjälp av indikatorer, på regional nivå av länsstyrelserna och Skogsstyrelsen, och på nationell nivå av målsavariation nationella myndigheter med Naturvårdsverket som samordnare.
- **Agenda 2030 och de globala miljömålen för hållbar utveckling:** Den 25 september 2015 antog FN:s medlemsländer Agenda 2030, en universell agenda som inrymmer de globala målen för hållbar utveckling. I begreppet hållbar utveckling integreras de tre dimensionerna av hållbarhet: social, ekonomisk och miljömässig. De 17 globala hållbarhetsmålen konkretiseras med 169 delmål och 230 globala indikatorer. Det övergripande syftet med agendan är att avskaffa extrem fattigdom, att minska ojämlikheter och orättvisor, att främja fred och rättvisa och att lösa klimatkrisen. I juni 2018 beslutade regeringen om en handlingsplan för Agenda 2030. SCB fick regeringens uppdrag att samordna den indikatorbaserade uppföljningen av hur Sverige lever upp till målen i Agenda 2030.

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

Transporterna har ökat kraftigt det senaste århundradet, från en kilometer per person och dag i början av 1900-talet till över 40 kilometer idag. Sätten vi reser på har också förändrats under historien från att mest ske med järnväg, segelfartyg och hästar till att domineras av bilar, snabba båtar och flygplan. Trafiken bidrar till ett flertal miljöproblem bland annat hälsofarlig luft, buller, övergödning och försurning. Till det kommer effekter som intrång i naturen, skapande av barriärer i landskapet, olyckor, stress och trängsel i våra städer. Det är ett dilemma att det transportsystem som är till så stor nytta för oss samtidigt är ett av de största miljöhoten. I bilderna nedan markeras de miljö kvalitetsmål och agenda 2030-mål som berörs och påverkas av trafiken och transportsystemet.

Transportsektorns påverkan på de 16 miljö kvalitetsmål

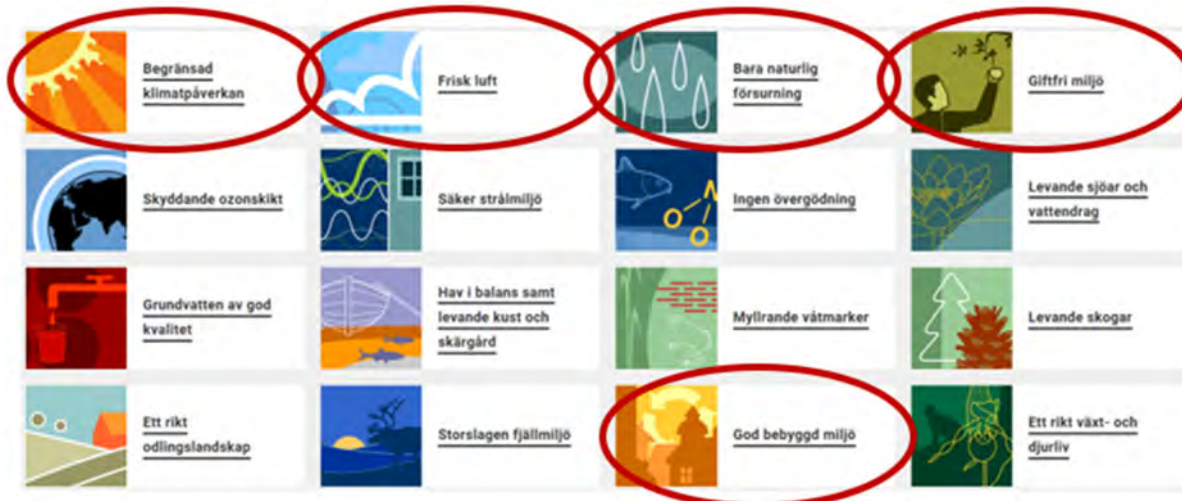


Bild Trafiken påverkar naturen och människors hälsa. Enligt Naturvårdsverket berörs 5 av de 16 miljö kvalitetsmålen, vilka är Begränsad klimatpåverkan, bara naturlig försurning, frisk luft, God bebyggd miljö och giftfri miljö

Transportsektorns påverkan på de 17 Agenda 2030-målen



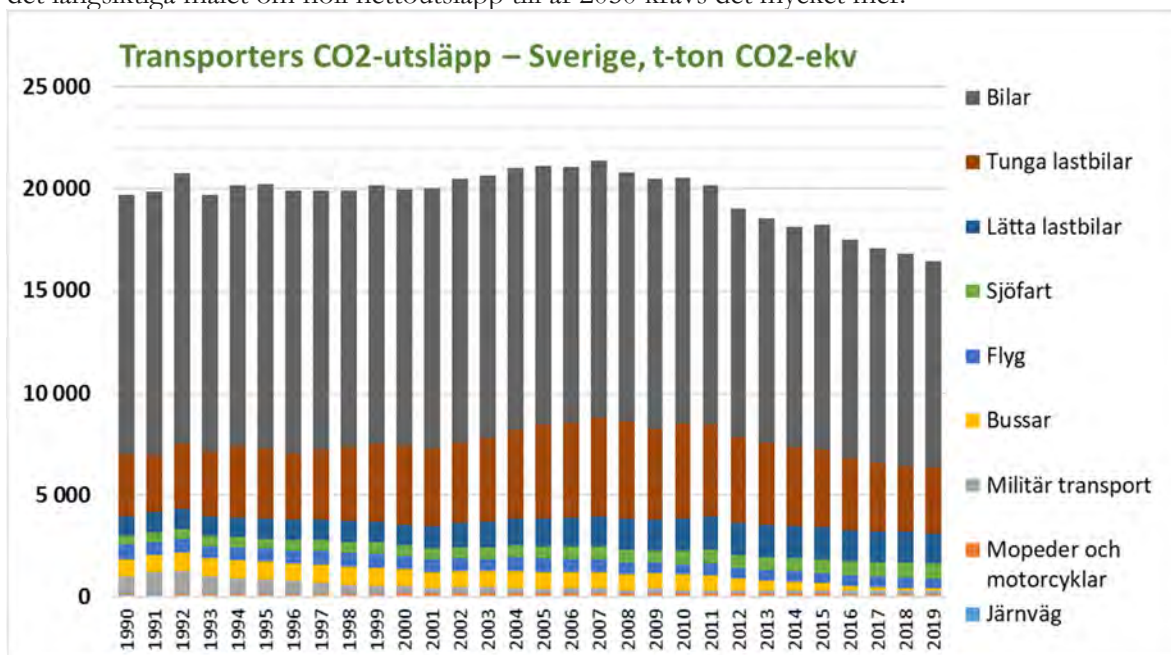
Bild Transportsystemet kan enligt Trafikverket bidra till 11 av Agenda 2030-målen för ett hållbart samhälle, vilka är Mål 3 – God hälsa och välbefinnande, Mål 5 – Jämställdhet, Mål 7 – Hållbar energi för alla, Mål 8 – Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt, Mål 9 – Hållbar industri, innovationer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

Trafikens klimatpåverkan

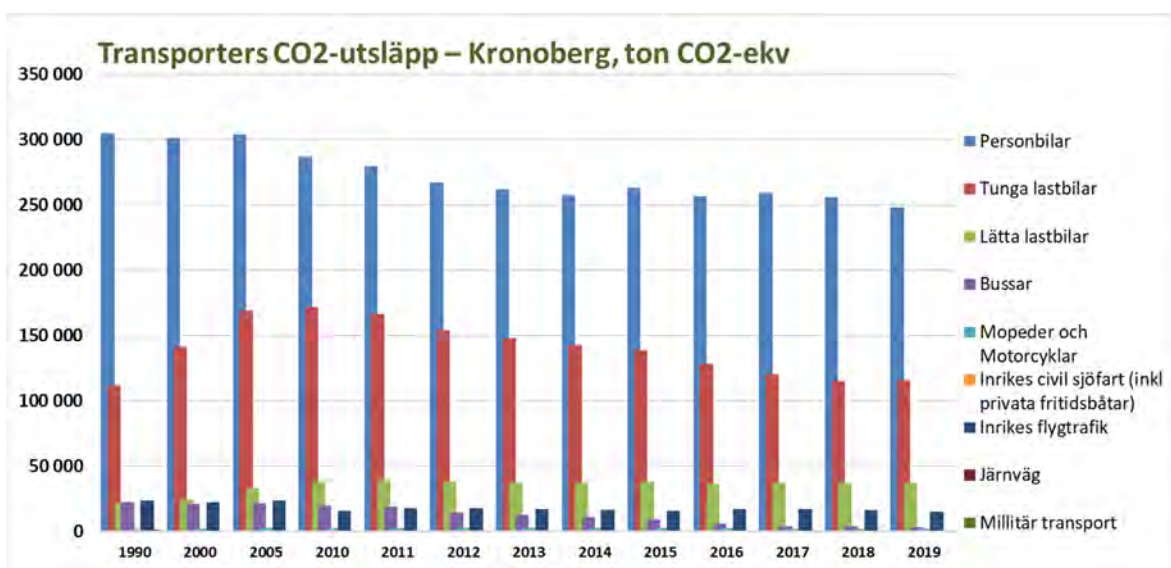
Naturvårdsverket ansvarar för att sammanställa den nationella statistiken för växthusgaser. Utsläppen från inrikes transporter kommer från personbilar, lätt och tung lastbil, bussar, mc och mopeder, tåg samt inrikes flyg och sjöfart. Huvuddelen, 94 procent av de växthusgaser som släpps ut från transportsektorn kommer från vägtrafiken. Det är utsläppen från personbilar och tunga fordon som dominerar. Utsläpp från transporter svarar för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp och minskade med 2,2 procent 2019 jämfört med föregående år. Utsläppen ska minska med minst 70 procent till 2030

jämfört 2010, men har enbart minskat med 20 procent jämfört med 2010 och utsläppen behöver minska med cirka en miljon ton per år för att 2030-målet ska kunna nås.

I Kronoberg står transporter för nästan hälften, 47 procent, av länets totala utsläpp av växthusgaser, och med det den enskilt största utsläppskällan. Trenden med utsläppsminskningar från transportsektorn i Kronoberg håller i sig men har planat ut och är inte lika tydlig som föregående år. Kronoberg kommer dock inte att nå det uppställda regionala målet om att utsläpp av fossilt koldioxids från trafik och arbetsfordon ska ha minskat med 35 procent till år 2020 jämfört med 1990 års utsläpp. För att nå det långsiktiga målet om noll nettoutsläpp till år 2050 krävs det mycket mer.



Figur: Utsläpp av växthusgaser i Sverige från inrikestransporter i tusen ton koldioxidekvivalenter. Mellan 1990 och 2018 har utsläppen i Sverige för inrikestransporter minskat med 17 procent. Den totala minskningen av växthusgaser i Sverige var för samma period 27 procent. Källa Naturvårdsverket



Figur: Utsläpp av växthusgaser i Kronobergs län från inrikestransporter i ton koldioxidekvivalenter. Mellan 1990 och 2018 har utsläppen i Kronobergs län för inrikestransporter minskat med 13 procent. Den totala minskningen av växthusgaser i Kronoberg var för samma period 39 procent. Källa Naturvårdsverket

För att åstadkomma väsentliga utsläppsminskningar av växthusgaser krävs det enligt Trafikverkets rapport 2016:043 *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser – med fokus på transportinfrastrukturen* en kombination av åtgärder och styrmedel för ökad energieffektivisering, övergång till biodrivmedel samt transportsnålt samhälle. Enligt rapporten räcker det inte med effektivare fordon, fartyg och flygplan, ökad andel förnybar energi och elektrifiering av vägtransporter. Det kommer även att krävas en förändrad inriktning i utvecklingen av samhälle och infrastruktur. Den privata bilen behöver få en minskad roll som transportmedel, framförallt i större och medelstora städer. Tillgängligheten behöver i större grad lösas genom effektiv kollektivtrafik, både buss och tåg, samt förbättrade möjligheter att gå och cykla. I staden handlar det om att utvecklas i en riktning där behovet av bil inte är lika stort. Det är en utveckling som i stor omfattning sker redan idag, men det finns behov av att förstärka denna utveckling och vara mer konsekvent. Dessutom behöver logistiken förbättras och alla trafikslag utnyttjas på ett bättre sätt tillsammans så att lastbilstrafiken inte ökar.

Trafikens klimatmål

I miljökonsekvensbeskrivningen, vilket är en del av hållbarhetsbedömningen (bilaga 4) görs bland annat en genomgång hur åtgärder i planen förhåller sig till uppställda nationella klimatmål. Det finns tre relevanta klimatmål som berör transportsektorn. Dessa klimatmål är:

- **1,5-gradersmålet och begränsad klimatpåverkan:** Klimatavtalet som skrevs under i Paris i december 2015 innebär att världens länder ska begränsa klimatpåverkan till en maximal temperaturökning på 2 grader Celsius jämfört med förindustriell nivå men även sträva efter att begränsa den till maximalt 1,5 grader. Såväl en begränsning till 2 grader som 1,5 graders temperaturökning kräver att de globala utsläppen når noll någon gång i mitten av seklet. Med en rättvis bördefördelning behöver de rikare länderna nå nollnivån tidigare.
- **Klimatlagen:** Den 2 februari 2017 tog regeringen beslut om en ny klimatlag. Lagen baseras på Miljömålsberedningens förslag som utgår från Parisöverenskommelsen och som innebär att Sverige ska ha ett "netto nollutsläpp" av klimatpåverkande växthusgaser 2045. Ett kvantifierat mål är att utsläppen från inrikestrafiken ska ha minskat med 70 procent till 2030, jämfört med 2010 års nivåer. Det är första gången som det har tagits fram ett kvantifierat utsläppsmål för transportsektorn.
- **Fossil oberoende fordonsflotta 2050:** Tidigare har utredningen för fossilfri fordonstrafik föreslagit ett mål om att utsläppen från vägtrafiken ska minska med 80 procent till 2030 jämfört med 2010. En tolkning som även Trafikverket gjort.

3 Regionala investeringar i Kronobergs län 2022–2033

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

Principer för prioriteringar	Förklaring av vilka principer som legat till grund för prioriteringar i länstransportplanen
Ekonomisk sammanställning	Den ekonomiska sammanställningen är kärnan i Kronobergs länstransportplans prioriteringar.
Större investering sam- och medfinansiering	Genomgång av objekt som sam- och medfinansieras
Större investering väg	Genomgång av prioriterade objekt i länstransportplanen
Mindre infrastrukturåtgärder	Mindre åtgärder, under 50 miljoner kronor, behandlas i en gemensam pott för anpassning av transportinfrastrukturen.
Bidragsobjekt	Inom ramen för länstransportplanen hanteras fyra bidragsområden. En genomgång av denna prioritering.
Brister att utreda	En beskrivning av åtgärder som bör utredas till nästa planeringsomgång

3.1 Principer för prioriteringar

Prioriteringarna i denna plan bygger på det som slagits fast i tidigare länstransportplaner. De utpekanden av objekt som slagits fast och ännu inte är genomförda kommer att ligga fast även i Länstransportplanen 2022–2033. Dessa objekt brukar omnämnas som ”låsning i plan”. Som låsta objekt finns både större och mindre åtgärder. En förutsättning, dock inte avgörande för objekt som prioriteras i planen, och då för både för låsta och nya objekt är att åtgärderna är samhällsekonomiskt lönsamma enligt Trafikverkets beräkning av nettonuvärdeskvoten (NNK), det vill säga har ett positivt värde.

För att stärka utvecklingen av cykelvägar i länet tog Region Kronoberg, Trafikverket och länets kommuner fram till planperioden 2018–2029 fram *Cykla i gröna Kronoberg*. Det består av inriktningsunderlag och prioriteringsunderlag av ett 30-tal cykelvägsobjekt. Planering har inletts för flera cykelvägar och kommer att slutföras under planeringsperioden 2022 – 2033.

3.2 Ekonomisk sammanställning

Kronobergs län har tilldelats en ram på 881 miljoner kronor för perioden 2022–2033 i 2021 års prisnivå. Det innebär en ökning med cirka 113 miljoner kronor, dvs ca 15 procent, jämfört med vad som angavs för fyra år sedan för perioden 2018–2029, vilket då var 768 miljoner kronor i 2017 års prisnivå. Ramen ska, enligt direktiven, justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel för planperioden 2018–2029 vid utgången av 2021. Enligt uppgifter från Trafikverket (juni 2022) innebär den så kallade obalansen att Kronoberg vid 2021 års utgång låg på cirka 145 miljoner kronor över den slutliga ramen. Obalansen ska regleras under de fyra första åren av planperioden, det vill säga 2022–2025.

Orsaken till obalansen kan framförallt härledas till att Trafikverkets så kallade planberedskap för åtgärder i Kronobergs län har varit god och framdriften inte har hindrats. Detta har inneburit att den prioriterade åtgärden Rv 23 Huseby-Marklanda har kunnat tidigareläggas. Effekten av obalansen och

Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033

att den ska vara reglerad under de fyra första åren innebär att prioriterade åtgärder troligen måste senareläggas. Det innebär också att Kronobergs prioriteringsram kommer att minskas med 145 miljoner kronor från 881 miljoner kronor till 736 miljoner kronor när den slutliga planen ska lämnas till infrastrukturdepartementet (Regeringen) senast den 1 november 2022.

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

Åtgärd	Kommentar
Större investeringar	
Samfinansiering väg/järnväg	Namngivet objekt på väg eller järnväg som ska samfinansieras med nationell plan
Vägojekt	Namngivna objekt med en total kostnad över 50 miljoner kr. Objekten är lagda i prioritetsordning, överst är viktigast
Mindre investeringar	
Väg	Pott för anpassning av transportinfrastrukturen, där den uppskattade kostnaden för åtgärden ligger under 50 miljoner kronor.
Ortsåtgärder	
Cykel	
Kollektivtrafik	
Bidragsobjekt	
TS trafiksäkerhet och kollektivtrafik	
Enskilda vägar	
Driftbidrag flygplats	

Tabell: Länstransportplanen 2022–2033 är uppdelad enligt följande:

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

Genomförande	Utredningsfas	Brister
År 1–3 åtgärden är klar för att genomföras	År 4 – 6 åtgärden är i princip klar för att genomföras viss utredning kvarstår	År 7 – 12, bristen är definierad ytterligare utredningar behövs.
Kostnaden för åtgärden utredd och ev. fördelad	Kostnaden för åtgärden är uppskattad. Beloppet som anges kan justeras i kommande plan	Kostnaden för åtgärden är preliminär. Beloppet som anges kan justeras i kommande plan
För objekt där genomförande är känt har kostnaden tagits upp på det aktuella året. Om genomförande inte är bestämt har avsatt belopp i planen tagits upp i kolumnen ”Summa LTP 2022–33” samt markerat med X för troligt genomförande. När ett genomförande kan ske, är det beroende av planering och framdrift av andra åtgärder i samtliga län som ingår i Trafikverket Region Syd.		

Tabell: Länstransportplanen 2022–2033 är i princip uppdelad i följande kolumner:

Sammanställning länstransportplan 2022–2033

Åtgärd (tkr)	Tot. kost.	2022	2023	2024	2025-2028	2029-2033	Summa LTP 2022-33	%
Störreinvestering								
Samfin. väg och järnväg								
K-t-K Alvesta - Växjö KtK Dubbelspår Råppe- Växjö Etapp 1	525 000				X	X	20 000	
Råppe station inkl. planskild korsning S Råppevägen	111 000				X	X	20 000	
Norrleden 2+2 inkl. tpl Helgevärma Etapp 2	335 000				X	X	20 000	
Sydostlänken mötesstation					X	X	25 000	
							85 000	12 %
Större investeringar								
Vägojekt								
Rv 23 Huseby-Marklanda	177 000	X	X				63 000	
Trafikplats Råppe	84 000			X	X		84 000	
Väg 941 Lillagården-Sten- brohult	57 000				X	X	57 000	
Väg 834 Hovmantorp Korsning mellan jvg, väg och cykel	72 000				X	X	72 000	
RV 27 Etapp 2 Tegnaby- Skir Inkl. Förbi Bramstorp och tpl. till S Länken	276 000					X	84 122	
							360 122	49 %
Mindre investeringar								
Vägojekt		X	X	X	X	X	70 000	
Ortsåtgärder		X	X	X	X	X	6 500	
Cykelvägar		X	X	X	X	X	75 000	
Kollektivtrafik			X	X	X	X	12 500	
							164 000	22 %
Bidragsobjekt								
Kollektivtrafik samt Trafik- säkerhet och miljö		6 000	6 000	6 000	24 000	30 000	72 000	
Enskilda vägar		1 700	1 700	2 500	10 000	12 500	28 400	
Driftbidrag flygplats		2 200	2 200	2 200	8 800	11 000	26 400	
		9 900	9 900	11 700	42 800	53 500	126 800	17 %
Summa:		33 794	36 700	35 130	260 818	369 480	735 922	
Justering/Återbetalning av utförda åtgärder							145 078	
Tilldelad ram av Regeringen							881 000	

Tabell: Ekonomisk sammanställning av Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033. Markering med X, är troligt genomförande år eller period. Att "Totalkostnad" inte överensstämmer med vad som har prioriterats "Summa LTP 2022–33", beror på att samfinansiering kommer att ske med Nationell plan eller att åtgärden kommer att etappindelas och endas vissa etapper kommer att åtgärdas eller att vissa kostnader av totalen har finansierats av tidigare planer. Summa per år bygger på uppgifter från Trafikverket över Kronobergs tilldelning efter justering av obalans.

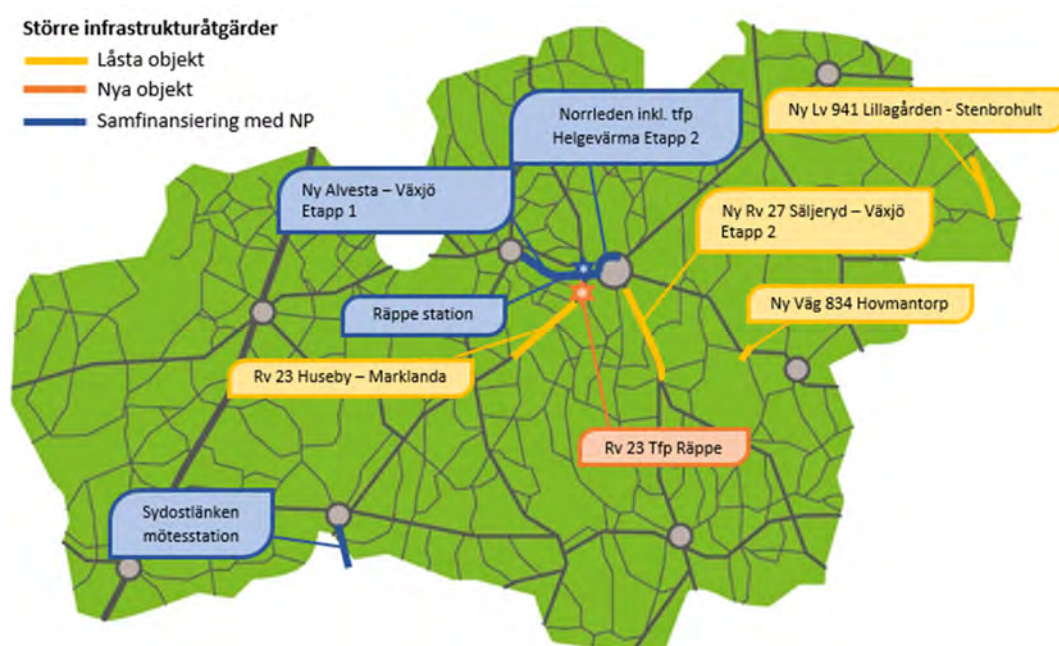
Den regionala ramen ska användas för investeringar och förbättringsåtgärder av länets transportinfrastruktur. Länstransportplanen ska redovisa hur medlen fördelas mellan trafikslagen. Fördelningen av medel mellan olika transportslag framgår av diagrammet till höger. Det bör poängteras att Region Kronoberg tillsammans med Trafikverket och några av länets kommuner genom särskilda ansökningar för perioden 2017–2021 tilldelats cirka 47 miljoner kronor till kollektivtrafikåtgärder. Denna särskilda satsning som har nyligen genomförts och har bidragit till att uppfylla målen enligt trafikförsörjningsprogrammet. Det innebär också att behoven av åtgärder i länets kollektivtrafikanläggning har minskat något. Till nästkommande länstransportplan om cirka 4 år kan den bilden dock ha förändrats.



Fördelning av medel enbart utifrån den tilldelade ramen på 729 miljoner kronor återspeglar inte korrekt Kronobergs satsningar på infrastruktur i länet. Den tilldelade ramen till Kronoberg ska utökas med ytterligare 113 miljoner kronor via regional och kommunala medfinansiering till den nationella planen. Avsiktsförklaringar för sam- och medfinansiering har upprättats med Trafikverket och med Region Kronoberg, Växjö Kommun, Alvesta kommun samt Lessebo kommun för åtgärderna Dubbelspår Råppe-Växjö, Råppe station, Rv 25 Norrleden och Österleden. Utöver detta finns också en medfinansiering på cirka 75 miljoner kronor från länets kommuner till utbyggnad av cykelvägar enligt cykelplanen Cykla i gröna Kronoberg samt medfinansiering till bidrags objekt cirka 72 miljoner kronor. Den statliga medfinansieringen ingår inte i cirkeldiagrammet.



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



Figur: Karta över större infrastrukturåtgärder inkl. samfinansieringsåtgärd i länstransportplanen 2022–2033

3.3 Större investering sam- och medfinansiering

Samfinansiering innebär att det både i länstransportplanen och i den Nationella planen avsätts medel för en utpekad investering. Objekten är i regel av både regional och nationell betydelse, till exempel åtgärder på Kust-till-kustbanan. Genom samfinansiering möjliggörs att ett objekt som i den nationella planen inte prioriteras lika högt som i en regional plan kan lyftas in i den nationella planen. Samfinansiering innebär inte att en åtgärd med säkerhet tas med i den nationella planen, men förutsättningarna att den tas upp förbättras.

Region Kronoberg har prioriterat att samfinansiera fyra nationella åtgärder genom medel från länstransportplanen. Sammanlagt prioriterar Region Kronoberg 85 miljoner kronor för åtgärderna. För två av åtgärderna kommer Region Kronoberg att också medfinansiera, dvs att regionen finansierar via medel från skattebasen, sammanlagt reserverar Region Kronoberg 70 miljoner kronor. För samtliga åtgärder finns upprättade avsiktsförklaringar för sam- och medfinansiering med Trafikverket. För de tre första dvs Dubbelspår etapp 1, Räppe station och Norrleden upprättades avsiktsförklaringar 2021. För den fjärde åtgärden dvs Sydostlänkens mötesstationer upprättades avsiktsförklaringen 2017.

I den slutliga nationella planen var åtgärden ”Norrleden 2+2 inkl. tpl. Helgevärma Etapp 2” inte utpekad. För den åtgärden hade Region Kronoberg upprättat sam- och medfinansieringsavtal på sammanlagt 40 miljoner kronor. Trots att åtgärden inte är planerad att genomföras i den nationella planen väljer regionen att låta den prioriteringen kvarstå i länstransportplanen. Övriga sam- och medfinansieringsåtgärder kommer att genomföras.

Större investeringar som prioriteras för sam- och medfinansiering är:

- K-t-K Alvesta – Växjö: KtK Dubbelspår Räppe-Växjö Etapp 1 [Till beskrivning av åtgärden](#)
- Räppe station inkl. planskild korsning S Räppevägen [Till beskrivning av åtgärden](#)
- Norrleden 2+2 inkl. tfp Helgevärma Etapp 2 [Till beskrivning av åtgärden](#)
- Sydostlänken mötesstation [Till beskrivning av åtgärden](#)

I bilaga 1A sammanfattas samtliga åtgärder som Region Kronoberg prioriterar för sam- och medfinansiering. I bilagan görs också en sammanfattning över Trafikverkets samlade effektbedömning, SEB, av åtgärden och hur åtgärden bidrar bland annat till de transportpolitiska målen. Vidare finns i bilagan en enkel värdering över hur åtgärden bidrar till måluppfyllelsen och arbetet med Region Kronobergs regionala utvecklingsstrategi Gröna Kronoberg 2025. I bilaga 4, Hållbarhetsbedömning, finns vidare en mer utförlig miljökonsekvensbeskrivning och socialkonsekvensanalys av åtgärderna ur Region Kronobergs perspektiv. Den bilagan tar också upp länstransportplanens konsekvenser för barn. Motsvarande underlag bör också tas fram av Trafikverket för samtliga åtgärder prioriterade i den nationella planen.

Informationsspridning

I samband med byggnation är det vanligt att informationsmaterial och informationsskyltar tas fram av Trafikverket. Till sam- och medfinansiering kommer sammanlagt cirka 200 miljoner kronor komma från Region Kronoberg, Växjö kommun, Alvesta kommun och Lessebo kommun. För att stärka den regionala kopplingen till de åtgärderna bör det tydligt framgå att åtgärdens genomförande sker tack vare prioritering och medfinansiering från dessa organisationer.

3.4 Större investering väg

Större investeringar väg/namngivna åtgärder, är den största posten för Region Kronobergs Länstransportplan. Vid tidigare planeringsomgångar har gränsen för denna post legat på 25 miljoner kronor men har nu höjts till 50 miljoner kronor. Innan en åtgärd kan namnges i länstransportplanen måste det ha konstaterats att det föreligger en brist, där efter genomförs en åtgärdsvalsstudie, ÅVS, slutligen utifrån rekommendationer ÅVS, görs en samlad effektbedömning SEB. Inför planeringen av perioden 2022–2033 fanns sammanlagt tio åtgärder där brister tydligt var konstaterade, den sammanlagda uppskattade kostnaden för att åtgärda dessa uppgick till drygt 1 miljard.

Vid planrevideringen står det regionen fritt att göra sina prioriteringar utan att ta hänsyn till tidigare prioriteringar. Men ledtiderna från det att en åtgärd nämns första gången i länstransportplanen och till dess åtgärden kan genomföras är lång. En åtgärd kan vara med i 3–4 planeringsomgångar innan den blir utförd. Sådana åtgärder brukar kallas låsta åtgärder. Region Kronoberg har valt att stå fast vid tidigare planeringsomgångs prioriteringar. Dock har en av åtgärderna etappindelats och regionen prioriterar enbart en av etapperna.

De låsta åtgärderna är:

- Rv 23 Huseby – Marklanda [Till beskrivning av åtgärden](#)
- Lv 941 Stenbrohult – Lillagården [Till beskrivning av åtgärden](#)
- Väg 834 Hovmantorp, korsning jvg Väg och cykel [Till beskrivning av åtgärden](#)
- RV 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir Inkl. Förbi Bramstorp och tfp. till S Länken Del av Rv 27 Säljerud – Växjö [Till beskrivning av åtgärden](#)

Region Kronoberg har beslutat att bygga ett nytt sjukhus i stadsdelen Råppe i östradelen av Växjö. Val av plats bygger bland annat på närheten till järnväg och de större vägarna Rv 23 och Rv 25. För att tillgängligheten för länets invånare ska bli bra till det nya sjukhuset behövs en ny trafikplats byggas mellan Rv 23 och Stora Råppe vägen. Hade strikt turordning av åtgärder på Rv 23 följts hade troligtvis sträckan Marklanda-Råppe legat före ombyggnaden av trafikplatsen.

Den nya åtgärden är:

- Trafikplats Råppe/S Råppevägen [Till beskrivning av åtgärden](#)

I bilaga 1B sammanfattas samtliga åtgärder som Region Kronoberg prioriterar som namngivna åtgärder. I bilagan görs också en sammanfattning över Trafikverkets samlade effektbedömning, SEB, av åtgärden och hur åtgärden bidrar bland annat till de transportpolitiska målen. Vidare finns i bilagan en enkel värdering över hur åtgärden bidrar till måluppfyllelsen och arbetet med Region Kronobergs regionala utvecklingsstrategi Gröna Kronoberg 2025. I bilaga 4, Hållbarhetsbedömning, finns vidare en mer utförlig miljökonsekvensbeskrivning och socialkonsekvensanalys av åtgärderna. Den bilagan tar också upp länstransportplanens konsekvenser för barn.

Informationsspridning

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

3.5 Mindre infrastrukturåtgärder

Mindre åtgärder, under 50 miljoner kronor, behandlas i en gemensam pott för anpassning av transportinfrastrukturen. Potten utgör ett värde av totalt 164 miljoner kronor, vilket motsvarar 22 procent av planeringsramen för perioden.

Åtgärdsområde	Avsätts i länstransportplanen 2022–2033	
Vägojekt, (Trafiksäkerhetsåtgärder och breddning)	70 miljoner kronor	43 %
Ortsåtgärder	6,5 miljoner kronor	4 %
Cykelvägar (Cykla i gröna Kronoberg)	75 miljoner kronor	46 %
Kollektivtrafik	12,5 miljoner kronor	8 %
Summa	164 miljoner kronor	

Tabell över medelsfördelning till mindre infrastrukturåtgärder.

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

Vägojekt

Inom potten för mindre infrastrukturåtgärder prioriterar Region Kronoberg att 70 miljoner kronor används till vägojekt. Vägojekt som ska förbättra trafiksäkerheten och bidra till ett funktionellt vägsystem. Som exempel på åtgärder kan nämnas tätortsåtgärder för att bidra till bättre trafiksäkerhet i tätorter, sidoområdesåtgärder för att minska allvarligheten vid singelolyckor, korsningsåtgärder för att förbättra vägens funktion.

In för planperioden 2022–2033 finns enbart en mindre vägojekt som är bedömd som låst i planen. I övrigt avstår Region Kronoberg från att namnge och peka ut särskilda mindre vägojekt i länstransportplanen 2022–2033 som vi vill att Trafikverket åtgärda under planperioden. Region Kronoberg vill dock peka på två tydliga rekommendationer, som vi vill att Trafikverket följer vid den fortsatta planeringen denna form av vägar.

Dessa rekommendationer är:

- Standardhöjande åtgärder ska samplaneras med drift och underhållsåtgärder. Motivet till rekommendationen är att då Trafikverket samplanerar standardförbättringar, skapas en möjlighet till rationellt och kostnadseffektivt hanterande av offentliga medel. Detta kräver dock att Trafikverket inom sin organisation och administration utvecklar och inte avvecklar denna möjlighet.
- Särskilt prioritera att breddningsåtgärder ska vidtas på övriga länsvägar, det vill säga länsvägar med vägnummer 500–999. Motivet till rekommendationen är att Region Kronoberg sedan planperioden 2018–2029 har prioriterat att 4 miljoner kronor per år, det vill säga 48 miljoner kronor för perioden ska användas till breddningsåtgärder på vägar med vägnummer 500–999. Denna prioritering ligger fast även för planperioden 2022–2033.

Mindre åtgärder som bedöms som låsta är:

- Lv 120 Göteryd – Älmhult, etapp 3, uppskattad kostnad 6,5 miljoner kronor.

Ettapp 3 är sträckan mellan Göteryd och Delary. Det är en del av den viktiga transportleden som sammanbinder Älmhult och E4. Genom åtgärden öka trafiksäkerheten och framkomligheten tack vare breddning och förstärkning av vägens väggkropp.

Ortsåtgärder

Det huvudsakliga syftet med åtgärdsområdet, Ortsåtgärder, är att höja säkerheten och i viss mån öka framkomligheten på det statliga vägnätet. Åtgärderna som bekostas ska vara av mindre karaktär och framförallt prioriteras till vägsträckor där regional trafik löper genom mindre samhällen och orter samt tydligt påverkar oskyddade trafikanters upplevda och faktiska säkerhet. Det kan handla om punktinsatser eller insatser som kombineras och som skapar mervärde till standardförbättringar av cykelvägar och kollektivtrafik (hållplatser). Exempel på åtgärder är breddningar av trottoarer, säkra passager, refling, skapande av byggdevägar etc. En fördel är om åtgärderna kan kombineras med steg 1- och 2-åtgärder, det vill säga som påverkar resandet eller flödena av trafiken. Det är viktigt att arbeta aktivt med bristinventeringar och åtgärdsvalsstudier under hela planperioden för att möjliggöra framdrift av åtgärder i tätortsmiljöer.

För perioden 2022–2033 prioriterar region Kronoberg att 6,5 miljoner kronor skall användas till Ortsåtgärder. Åtgärdsområdet ska ses om en fördjupning och breddning av de Ortsåtgärder Trafikverket har planerat under åtgärdsområdet vägojekt.

Cykelvägar

Arbetet med brister, inriktning och prioritering vad gäller cykelvägsutbyggnad har samlats under namnet ”Cykla i gröna Kronoberg”. För att tydliggöra behovet av cykelvägsutbyggnaden i Kronobergs län genomförde 2016 Region Kronoberg tillsammans med länets kommuner och Trafikverket en kartläggning av brister, behov och önskemål av nya cykelvägar. Genom kartläggningen tydliggjordes att det i länet finns ca 150 sträckor som behöver nya cykelvägar. Kostnaden för att undanröja dessa brister uppskattas till drygt 1 miljard kronor. Parallellt med kartläggningen inleddes ett arbete för att ge inriktningen (strategin) för hur länets cykelvägnät bör utvecklas samt att ge riktlinjer för prioritering av de 150 cykelvägarna. Utifrån vad som angavs i inriktningen har 34 cykelvägar prioriterats och analyserats (plan). Våren 2021 genomfördes en enkel lägesrapport av prioriterade cykelvägar enligt del 2 av Cykla i Gröna Kronoberg. Till största del stod kommunerna bakom liggande prioritering. Den samlade investeringskostnaden för dessa 34 cykelvägar uppgår till cirka 439 miljoner kronor. I inriktningsunderlaget föreslås att kommunerna ska medfinansiera cykelvägsutbyggnaden med 25–50 procent. I länstransportplanen 2022–2033 avsätts 75 miljoner kronor till cykelvägsutbyggnad.

Trafikverket har inlett arbete tillsammans med kommunerna på 13 av de 34 cykelvägsobjekten. Arbetet är i tidigt skede och endast några få avsiktsförklaringar och/eller avtal har ännu upprättats. I tabellerna i kapitel 4.4 Cykla i gröna Kronoberg, nedan, har dessa objekt markerats. Kostnaden för den regionala planen för att bygga dessa 13 cykelvägar uppskattas till cirka 50 miljoner kronor. Dessa cykelvägar bör bedömas som låsta till den kommande planeringsperioden 2022–2033. Resterande 25 miljoner kronor ska användas för fortsatt utveckling av cykelvägnätet enligt Cykla i gröna Kronoberg och/eller till kostnadsförtydning.

Kollektivtrafik

En avgörande faktor för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas och för att nya resenärer ska vilja använda kollektivtrafiken är att det finns en fungerande och ändamålsenlig infrastruktur. Det är därför av yttersta vikt att både länstransportplanen och nationell transportplan ger förutsättningar för att kollektivtrafiken i Kronoberg ska kunna utvecklas. Region Kronobergs prioritering av sam- och medfinansiering till dubbelspår Alvesta-Växjö samt Råppe station, se ovan, är för att kunna utveckla tågtrafik enligt intentionen i Regionens trafikförsörjningsprogram vad gäller tågtrafikering.

En central del för att skapa en lockande kollektivtrafik är att det finns funktionella, attraktiva och snygga hållplatser och pendelparkeringsplatser. Enligt trafikförsörjningsprogrammets målsättningar ska hållplatser med fler än 2 500 påstigande per år rustas upp och byggas om så att de uppfyller krav på full tillgänglighet för samtliga resenärer. Detta gäller både hållplatser på statligt vägnät och kommunalt vägnät. Det rör sig om ca 230 hållplatslägen för regiontrafiken över hela länet och cirka 270 hållplatslägen för Växjö stadstrafik, enligt statistik före Corona-pandemin.

För perioden 2022–2033 prioriterar region Kronoberg att 12,5 miljoner kronor skall användas till kollektivtrafikåtgärder. Inför perioden finns inga låsta åtgärder som är planerade att genomföras. För hållplatser på kommunalt vägnät finns bidragsmedel för kommunerna att söka, se bidragsobjekt. Att enbart ett mindre belopp prioriteras till kollektivtrafikåtgärder ska ses i relation till att perioden 2017–2021 genomfördes en större satsning vilken syftade till att stärka möjligheterna till kollektivt resande på landsbygden. Sammanlagt har 73 hållplatslägen byggts om i befintligt eller i nytt läge till en total kostnad av 46,7 miljoner kronor finansierat via särskilda satsningar i den nationella planen.

3.6 Bidragsobjekt

Inom ramen för länstransportplanen hanteras fyra bidragsområden, vilka kallas för bidragsobjekt (ibland nämns också begrepp som statlig medfinansiering, statsbidrag eller driftbidrag som namn på bidragsobjekten.) Region Kronoberg avser att avsätta 126,8 miljoner kronor, det vill säga ca 17 procent av länstransportplanens medel till bidragsobjekt. De fyra bidragsområdena är:

Bidragsområde	Avsätts i länstransportplanen 2022–2033	
1. Åtgärder för trafiksäkerhet och miljö	72 miljoner kronor	57%
2. Regionala kollektivtrafikanläggningar		
3. Bidrag till enskilda vägar	28,4 miljoner kronor	22%
4. Driftbidrag flygplats	26,4 miljoner kronor	21%
Summa	126,8 miljoner kronor	

Tabell över medelsfördelning till bidragsområde

Trafikverket ansvarar för bidragen till område 2–4. Det första området, bidrag till regionala kollektivtrafikanläggningar, samordnas av Kollektivtrafikmyndigheten i Kronobergs län. För åtgärder i regionala kollektivtrafikanläggningar och åtgärder för miljö och trafiksäkerhet kan länets kommuner söka ett bidrag på upp till 50 procent av investeringskostnaden. Vissa regionalt viktiga kollektivtrafikanläggningar kan erhålla ett bidrag på upp till 75 procent. Bidragsobjekt som avses i länstransportplanen kan ses som en regional motsvarighet till stadsmiljöavtalet.

Regionala kollektivtrafikanläggningar

Bidrag till kollektivtrafiken har de senaste åren främst gått till tillgänglighetsanpassning av hållplatser och terminaler samt till väderskydd. Ambitionen om utökad kollektivtrafik kommer att kräva ytterligare åtgärder på bland annat förnyelse och anpassning av terminaler. Vägledande för fördelning av stadsbidrag är hållplatshandboken i trafikförsörjningsprogrammet.

Åtgärder för miljö och trafiksäkerhet

När det gäller trafiksäkerhet och miljö återfinns den största potentialen för att stärka cykling inom tätorter och tätbefolkade områden med korta avstånd mellan målpunkter. Den vanligaste statsbidragsåtgärden inom detta område har varit, och bedöms fortsätta att vara, bidrag till utbyggnad av cykelvägar inom det kommunala väghållningsområdet. Bullerstörda fastigheter återfinns till stor del i anslutning till det kommunala huvudgatunätet. Bulleråtgärder på det kommunala vägnätet kommer sannolikt att bli vanligare som bidragsstöd framöver. Fokus på partiklar i boendemiljöer nära större gator kommer sannolikt också öka, vilket kan medföra ökade antal ansökningar om statsbidrag för att genomföra åtgärder.

Bidrag till enskilda vägar

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

Från länstransportplanen har anslagits cirka 1,7 miljoner kronor per år. För att hantera bidraget enligt länstransportplanen har Trafikverket upprättat 5-årigåtgärdsplan. Nuvarande plan sträcker sig till och med 2023. Efter 2023 avser Trafikverket att gå över till planering enligt ”rullande 3-årsplaner”, detta för att kunna vara mer flexibel och möta brister som uppstår. I samband med ändrade planeringsrutiner vill Region Kronoberg öka bidraget till enskilda vägar med 800 000 kronor per år. Från och med 2024 prioriterar Region Kronoberg att bidraget till enskilda vägar uppgå till 2,5 miljoner kronor per år. Huvuduppgiften för medel från länstransportplanen är att dessa medel prioriteras till vägar av stort allmänt intresse, busslinjer, stor andel genomgående trafik etc.

Objekt	Kommun	Åtgärd	Kostnad	Bidrag (tkr)		
				2021	2022	2023
17964 Rosenholm	Uppvidinge	Bel/förstärkning	927,0	648,9		
17757 Exhult	Markaryd	Bel/förstärkning	600,0	420		
17896 Jätsberg	Växjö	Förstärkning	901,6	631,1		
17578 NÖ Tolg	Växjö	Förstärkning	462,0		323,4	
17537 Siggaboda	Älmhult	Bro	746,6		522,6	
18142 Kvarnatorp	Älmhult	Bro	230,0		161	
17494 Sisslareboda	Alvesta	Beläggning	990,0		693	
17674 Drev	Växjö	Beläggning	820,0			574,0
17781 Gashult	Ljungby	Byte av trummor.	642,9			450
18410 Notteryd	Alvesta	Beläggning	965,8			676,0
				1 700	1 700	1 700

Tabell: Investeringsplan för enskilda vägar fram till och med 2023. Förslaget har tagits fram efter dialog mellan vägbäddare, kommuner och Trafikverket.

Driftbidrag flygplats

En kommun med en icke statlig flygplats som har trafik under allmän trafikplikt kan ansöka om bidrag för kostnader för drift av flygplatsen. Länets flygplats, Småland Airport, har idag ett statligt driftbidrag uppgående till 2,2 miljoner kronor per år. Detta bidrag har från år 2012 prioriterats via medel i länstransportplanen, varför åtgärden ingår i insatsområdet bidragsobjekt. Bidraget hanterats och administrerats av Trafikverket. Region Kronoberg prioriterar att 2,2 miljoner kronor per år ska ges som driftbidrag till länets flygplats.

3.7 Utredning av brister

Brister är en ekonomisk term där efterfrågan på en produkt eller tjänst överskrider tillgängligheten på marknaden. På samma sätt talar man om brister i transportinfrastrukturen, men med skillnaden att många fler aspekter och intressen ska vägas samman. I samband med upprättandet av länstransportplanen tydliggörs brister i trafiksystemet. Enligt planeringsprocessen skall dessa brister först utredas genom en grundlig bristanalys och därefter genomförs en åtgärdsvalsstudie eller uppdateringar av äldre förstudier samt lämpliga åtgärder arbetas fram. När det gäller större åtgärder med en bedömd kostnad över 50 miljoner kronor måste även en samlad effektbedömning, SEB, tas fram om åtgärden ska kunna prioriteras eller att medel reserveras för åtgärden i länstransportplanen.

Region Kronoberg har i tidigare länstransportplaner pekat på brister i trafiksystemet som sedan Trafikverket har utrett. Dessa utredningar har legat till grund vid prioriteringar. Trots att åtgärderna är färdigutredda måste de prioriteras bort då den tilldelade ramen inte är tillräckligt stor. Även om flera åtgärder är färdiga för genomförande och fått prioriteras bort kan nya brister behöva utredas för att ingå som underlag till kommande planomgångar.

Utredda brister

Inför denna planomgång har sammanlagt sju åtgärder och/eller etapper utretts. Samtliga dessa större åtgärder är i stort sätt färdigutredda och skulle ha kunnat prioriteras i länstransportplanen om den tilldelade ramen hade varit större. I och med att dessa åtgärder är utredda finns också en beredskap om särskilda satsningar skulle delas ut av staten. Om särskilda satsningar skulle komma kan troligen dessa medel prioriteras för att öka framdriften av dessa åtgärder. Till kommande planeringsomgångar är det troligt att kandidater till prioriteringar kommer att hämtas från dessa åtgärder. Dock bör översyn av underlagen ske samt nya kostnadsberäkningar utföras.

Åtgärd (tkr)	Senaste kostnadsuppskattning (tkr)	ÅVS	SEB
Rv 27 Etapp1 Säljeryd-Tegnaby	215 000	ÅVS 2020-06-10 TRV 2019/30222	SEB 2021-06-20 TRV 2020/66057
RV 27 Etapp 3 Skir-Växjö	113 000	ÅVS 2020-06-10 TRV 2019/30222	
Rv 23 Drättinge - Nottebäck	147 000		SEB 2021-06-20 TRV 2020/66057
Rv 23 Genom Marklanda Inkl. Tpl. 707 och S-länken	141 000		SEB 2021-06-20 TRV 2020/66057
Rv 23 Marklanda - Råppe	97 000		SEB 2021-06-20 VSY1868 TRV 2020/66057
Lv 126 Förbi Alvesta	55 000	ÅVS 2017-04-12 TRV 2015/83492	Ej genomförd
Södra länken Växjö	356 000	ÅVS 2016-12-01 TRV 2015/98602 ÅVS 2021-04-28 TRV 2019/31994	Ej genomförd
Summa	1 124 000		

Tabell: Sammanställning av åtgärder som är utredda men prioriterats bort i länstransportplanen 2022–2029.

Av ovan nämnda åtgärder pekades två åtgärder ut i länstransportplanen 2018–2029 samt att medel reserverades för åtgärderna. Dessa kommenteras kort nedan;

Lv 126 Förbi Alvesta:

Genom centrala Alvesta passerar väg 126 vilken är utpekad i det funktionellt prioriterat vägnätet som en prioriterad väg för godstransporter och dagliga personresor. Vägen skapar en del olägenheter för invånarna i orten. Alvesta kommun genomförde 2008 en trafikutredning som angett att de centrala delarna av Alvesta bör avlastas från genomfartstrafik för att god säkerhet och miljö skall uppnås. Utredningen följdes upp av en ÅVS vilken blev klar 2017. Rekommendationen från ÅVS:en var att bygga en tätortsnära förbifart, dock behövdes ytterligare utredningar för den exakta placeringen.

Under de senaste åren har åtgärder genomförts eller beslutats för genomförande som förbättrar trafiksituationen i centrala Alvesta, vilket innebär att den samlade bedömningen gör att behovet av förbifart inte är lika stort. Åtgärderna är:

- Lv 126 från Alvesta till Rv 25 har byggts om till en smalare väg och med GC-väg.
- I den nationella planen är utpekad att ett triangelspår ska byggas mellan Södra Stambanan och Kust-till-Kustbanan, vilket är planerat till 2025. Byggnationen av triangelspåret innebär att

plankorsningen mellan Lv126 och järnvägen kommer att byggas bort vilket också förbättrar trafiksituationen i Alvesta.

Efter att båda dessa åtgärder har genomförts görs en ny bedömning av behovet förbifart Alvesta.

Södra länken Växjö

I Växjö strålar fyra riksvägar samman (23, 25, 27 och 30). Dessa passerar idag i de norra delarna av staden (Norrleden). De södra delarna av staden, särskilt Teleborg och Linnéuniversitetet, har sämre övergripande kommunikationer. Söder om staden planerar kommunen att exploatera mark för i första hand bostäder. En ny förbindelse runt södra Växjö behövs för att knyta samman Rv 23 med Rv 27 samt möjliggöra Växjös planer på bostadsbyggnationer.

Växjö kommun och Trafikverket genomförde 2016 en ÅVS som behandlar det övergripande vägsystemet i och runt Växjö och där efter genomfördes 2020 en fördjupad ÅVS för att framförallt belysa nytto- och ansvarsfördelning samt en etappindelning i östra-, mellersta och västra delen. Studien konstaterar att behovet av Södra länken till stora delar kan härledas till den exploatering som Växjö planerar i de södra delarna av tätorten. Delen som har störst regional nytta av Södra länken är den östra delen som sträcker sig från riksväg 27 till Teleborgsvägen. Denna del av länken underlättar förbindelser till Linnéuniversitetet. De övriga två etapperna av Södra länken kommer att få en viss regional betydelse först då hela sträckan är klar. Då bidrar också Södra länken till ökad tillgänglighet till Linnéuniversitetet västerifrån. Region Kronoberg har beslutat att bygga nytt sjukhus i Räppe detta innebär att behovet av Södra länken kommer att öka, dock enbart som en sekundär funktion till sjukhuset. Studien visar att den primära vägen för ambulanstransporter, varutransporter, personal och patienter fortsatt kommer att vara Norrleden.

Som en del av att inleda arbetet med byggnation av Södra länken prioriteras att etapp 2 av mötesseparering av Rv 27 ska ske före etapp 1. Detta då etapp 2 inkluderar en trafikplats mellan Rv 27 och Södra länken. I övrigt prioriteras inga åtgärder i länstransportplanen för Södra länken.

Brister att utreda

Regionen kan vara initiativtagare och genomföra underlagsutredningar, men då utredningar även i tidigt skede ingår i kedja av underlag som ska tas fram innan en åtgärd kan genomföras är det mer lämpligt att Trafikverket administrerar och håller samman arbetet. Vid framtagandet av länstransportplanen har Region Kronoberg konstaterat ett antal brister i trafiksystemet som bör utredas för att tjäna som underlag till kommande prioriteringar. De konstaterade bristerna har också kommit från länets kommuner som synpunkter på den undersökning som genomfördes våren 2021. Bristerna har delats in i två kategorier för att tydliggöra olika nivåer i behovet av analysen.

De två kategorierna är:

- **Prioriterade brister att utreda:** Är brister som är relativt väl belysta och i princip bör vara klara för genomförande men där viss utredning kvarstår eller behöver uppdateras. Utredningarna bör vara klara så att de kan tjäna som underlag till kommande prioriteringar.
- **Viktiga brister att utreda:** Inom infrastrukturområdet finns många områden som bör belysas. Klarläggandet kan ske gen om en enklare utredning eller så kallad förberedande åtgärdsvalsstudier eller bristanalys. Vid upprättandet av länstransportplanen har ett antal områden lyfts fram av betydelse för länet och som bör belysas genom mindre utredning. Ytterligare mindre utredningar kan komma till under planperioden.

Nedan presenteras kortfattade brister som behöver utredas.

Prioriterade brister utreda

- **Rv 23 Drättinge – Nottebäck, Rv 23 Genom Marklanda Inkl. Tpl. 707 och S-länken och Rv 23 Marklanda – Räppe:** Dessa tre åtgärder har av Trafikverket bedömts vara så pass klara att de har fått ingå i gruppen av åtgärder som kan prioriteras från, se ovan. Trafikverkets

bedömning grundas i att det finns tekniska utredningar eller andra tidigare underlagsutredningar, dock har dessa åtgärder inte belysts i någon ÅVS. Kraven på att följa den formella gången har höjts därför är det lämpligt att dessa åtgärder blir belysta i ÅVS:er. Vid utredningar av vägar som troligen kommer att resultera i att mötesseparering skapas genom 2+1 vägar, ska särskild hänsyn tas till cyklister. Antingen att breddning inkluderar cykelväg eller genom att cykelvägar skapas via omledningscykelvägar. Denna om ledning får dock inte vara betydande.

- **Cykelväg Alvesta – Växjö** I cykla i Gröna Kronoberg finns två cykelvägsobjekt prioriterade, båda som en del av förbindelsen mellan Alvesta och Växjö. Objekten är etappen Al4 Lv 707 Alvesta-Gemla och etappen Vä2 Lv 707/Rv 23 Gemla-Växjö. I cykelunderlaget bedömdes att ingen fördjupad ÅVS behöver genomföras, nästa steg var att skriva en avsiktsförklaring/avtal inför framtagande av vägplan/projektering. Sedan cykelunderlaget togs fram 2018 har Alvesta och Växjö arbetat fram en gemensam utvecklingsstrategi för att stärka kopplingen mellan orterna. Utöver det har Region Kronoberg inlett planeringen av byggnation av ett nytt akutsjukhus med placering i Räfte. Behovet av en cykelväg mellan Alvesta och Växjö har därför ökat ytterligare. Cykelvägens betydelse för den nya målpunkten sjukhuset har dock inte kartlagts.
- **Åtgärder i anslutning till Kust-till-Kustbanan:** Trafikverket har genomfört en ÅVS som belyser hur järnvägen genom Kronoberg och angränsande län kan förbättras för att kunna hantera en ökad trafikering av tåg och bidra till ett sammanknutet Sydsverige. Vad som inte fullt ut belystes var korsningar med järnvägen. Det finns ett stort antal plankorsningar som används av fotgängare, cyklister och fordon. Med en ökad trafikering och med ambitionen att kunna höja tågens hastigheter måste dessa konfliktpunkter tydliggöras och förslag till åtgärder arbetas fram. Ett särskilt fokus bör ligga på barn och unga. I anslutning till Kust-till-Kustbanan bör också möjligheten till perrong i Skruv utredas.
- **Alternativ till hastighetssänkningar utreds.** Kronoberg är ett län med långa avstånd, till exempel från bostad till arbete. En betydande brist är att länet blir större då hastigheter sänks från 90 km/h till 80 km/h. Tidsförlängningen per mil är inte så stor, men när flera mil dagligen ska tillryggaläggas blir tidsförlusten betydande. Region Kronoberg ställer sig helt bakom målet om att minska olyckorna i vägtrafiken, men ser att det kan ske på fler sätt än enbart hastighetssänkningar. Region Kronoberg vill att Trafikverket, som en förberedande studie, undersöker hur och var flexibla hastigheter kan användas i länet och att underlaget är framtaget så att prioriteringar kan ske till kommande plan.

Viktiga brister att utreda

Inom infrastrukturområdet finns många områden som bör belystas, exempelvis bärighet och trafiksäkerhet, funktion, nytta etc. Det kan ske ge om en enklare utredning eller så kallad förberedande åtgärdsvalsstudie. Syftet är att få ett bättre samlat och transparant kunskapsunderlag. Underlaget kan leda till att smärre åtgärder vidtas eller att en större utredning måste genomföras. Vid upprättandet av länstransportplanen har ett antal områden lyfts fram av betydelse för länet och som bör belystas. Utredningar som kan bekostas av kommuner, region eller av Trafikverket, var för sig eller tillsammans. Ytterligare utredningar kan tillkomma under planperioden.

- **Lv 120 genom Kronoberg** Vägen är en länk i södra delen av länet som likt Rv 25 knyter samman östra och västra delen av länet. Den sträcker sig genom Kronobergs tre arbetsmarknadsregioner. Länkens funktion och brister bör belystas. Kommunerna som berörs av vägen har särskilt pekat ut Blidingsholm-Urshult och Holmahult-Rävmåla att de har brister.
- **Ljungby – Älmhult** De båda arbetsmarknadsregionerna Ljungby och Älmhult knyts idag framförallt samman via Lv 124. Lv 124 är en mindre väg med ökande trafik. En utredning bör belysa hur de båda arbetsmarknadsregionerna bättre kan knytas samman. Den bör ta upp förbindelsens brister samt ge förslag till åtgärder.
- **Det smala vägnätet i Kronoberg:** Trafikverket genomförde på Regionförbundet södra Smålands initiativ 2014 en inledande bristanalys över länets smala vägar. Rapporten behöver uppdateras och ett särskilt fokus bör läggas på breddningsåtgärder av vägar med vägnummer över 500.

4 Regionala utgångspunkter

Det regionala ledarskapet utövas utan formella maktmedel eller traditionell ordergivning. Uppdraget innebär att arbeta efter långsiktiga mål och att samla och förankra arbetet. Man arbetar med och genom andra aktörer för att lyckas, i ett ständigt pågående processarbete där enighet är en framgångsfaktor. Regional enighet och samverkan, dvs de regionala utgångspunkterna, kan manifesteras, uttryckas och tydliggöras på många olika sätt. Ett av dessa sätt är genom regionens styrande dokument vilka antas av region Kronobergs högsta beslutande organ dvs Region Fullmäktige.

I detta kapitel sammanfattas de viktigaste styrande dokumenten och besluten från Regionfullmäktige och som har betydelse för upprättandet av länstransportplanen. Viktiga regionala utgångspunkter är:

Gröna Kronoberg 2025	Antogs av regionfullmäktige 2015 och har aktualitetsprövats 2019.
Trafikförsörjningsprogram för Kronobergs län 2021–2030 med utblick	I november 2021 antog regionfullmäktige ett nytt trafikförsörjningsprogram för Kronoberg. Kapitlets sammanfattar programmet med relevans för infrastrukturen.
Länstransportplanen	Nu gällande länstransportplan antogs av regionfullmäktige december 2017. Efter regeringen justerat den tilldelade ramen skedde den slutliga fastställelsen av länstransportplanen på regionfullmäktiges möte i november 2018. I kapitlet görs också en genomgång till vilka vägar som kan åtgärdas av medel från länstransportplanen samt av utfallet under perioden 2010–2021.
Cykla i Gröna Kronoberg	Gröna Kronoberg antogs av Regionala utvecklingsnämnden i december 2018 och ses som en understrategi till länstransportplanen.
Nytta akutsjukhus i Växjö	Region Kronoberg har fattat beslut att bygga ett nytt sjukhus i stadsdelen Råppe.

4.1 Regional utvecklingsstrategi ”Gröna Kronoberg 2025”

Gröna Kronoberg 2025 är Kronobergs regionala utvecklingsstrategi vilken syftar till hållbar utveckling i Kronobergs län. Den är styrande för Region Kronobergs arbete med regional utveckling. Målbilden handlar om att *Kronoberg växer i öppna och hållbara livsmiljöer med förnyelseförmåga*. För att driva arbetet med att förverkliga Gröna Kronoberg, är strategin uppdelad i två strategiska områden. De strategiska områdena utgör ramen för målen och prioriteringarna och de har centrala utmaningar kopplade till sig. Det är dessa utmaningar strategin syftar till att bemöta genom mål, prioriteringar och insatsområden. De två strategiska områdena är:

- Område 1: Vi växer i öppna och hållbara livsmiljöer
- Område 2: Vi växer av en cirkulär ekonomi med ett ökat humankapital

Område 1, Vi växer i öppna och hållbara livsmiljöer, handlar om platsen Kronoberg. Kronobergs attraktivitet är central för att människor ska välja att bosätta sig här, stanna kvar eller återvända. Vi behöver aktivt arbeta med samhällsplanering och arbeta med att utveckla livsmiljöer där alla invånare kan hitta sin plats och känna sig välkomna och delaktiga. På ett övergripande plan är attraktivitet i två dimensioner, en ”fysisk” och en ”social” varav prioriteringen utveckla attraktiva miljöer och tillgänglighet främst berör den ”fysiska” dimensionen och prioriteringen en plats att vilja leva och bo på mer berör den ”sociala” dimensionen.

De övergripande målen till 2025 för det strategiska området är:

- **Ökad attraktivitet** – fler ska välja att bo i länet. Inrikes flyttnetto ska förbättras 2015–2025
- **Klimatpåverkan ska minska**. Utsläpp av koldioxid i Kronobergs län från fossila bränslen ska till år 2025 ha minskat till 1,5 ton per år och länsinvånare

Område 2: Vi växer av en cirkulär ekonomi med förnyelseförmåga och ett ökat humankapital, handlar om vad invånarna i Kronobergs län ska leva och växa av. Konkurrensen är hård idag och förändringstakten blir allt högre. Förändringarna innebär stora omställningar och det finns risk att arbetslöshet och sociala klyftor uppstår samt att hälsan blir allt mer ojämlik. Därför är det viktigt att vi hittar hållbara sätt för regionen och människorna här att utvecklas och förnyas. Vi vill växa av en cirkulär ekonomi. Det handlar om att avfall inte ska existera utan ses som en råvara och att människor ses som regionens främsta resurser, som får chans att utvecklas, må bra och bidra till sin egen och regionens utveckling genom hela livet.

De övergripande målen till 2025 för det strategiska området är:

- **Produktiviteten ska öka**. Mellan 2014–2025 ska BRP/Sysselsatt i Kronobergs län öka mer än i riket.
- **Balanserad tillväxt – fler arbetstillfällen**. Mellan 2014–2025 ska den sysselsatta dagbefolkningen i länet öka mer än riksgenomsnittet (exklusive storstadsregionerna).
- **Förbättrad matchning** – fler i arbete. År 2025 ska sysselsättningsgraden för kvinnor och män i länet uppgå till minst 80 procent.
- **Ett ökat humankapital**. Den självskattade hälsan för kvinnor och män, flickor och pojkar ska förbättras och könsskillnaderna minska.
- **På väg mot ett plusenergilän**. Minst 80 % av den totala energianvändningen i Kronobergs län kommer år 2025 från förnybara källor.

Prioriteringar i Gröna Kronoberg 2025

För att nå de uppsatta målen har prioriteringar pekats ut, som beskriver vad som behöver göras för att bemöta utmaningar inom området. De fyra prioriteringarna är:

1. Utveckla attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet
2. En plats att vilja leva och bo på
3. Utveckla en innovativ region och ett brett näringsliv
4. Utveckla kompetensförsörjningen och en god jämlik hälsa

För länstransportplanen finns det kopplingar till de båda målområdena samt till samtliga prioriteringar. Det är dock i Gröna Kronoberg 2025 särskilt utpekade att infrastrukturen i första hand ska stödja område 1, Vi växer i öppna och hållbara livsmiljöer och prioritering 1; Utveckla attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet. Att utveckla attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet handlar om att skapa goda förutsättningar för tillväxt och ett bra och fungerande vardagsliv för alla invånare i regionen. Det behöver också finnas och utvecklas boende- och livsmiljöer där människor mår bra och känner sig trygga. För att få till stånd hållbara lösningar för kommunikation, infrastruktur och service, som kan stärka tillväxt och tillgänglighet i hela länet behöver samhället planeras utifrån ett helhetsperspektiv. Platser, orter, städer och regioner bör arbeta mer strategiskt för att hålla ihop, komplettera och dra nytta av varandras kvaliteter. Samordning av fysisk planering och hållbar tillväxt på regionala, kommunala, mellankommunala och mellanregionala nivåer är då viktig. Det är även viktigt att se vårt län ur en global kontext.

Inom prioritetsområde 1 Utveckla attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet finns två insatsområden:

- Insatsområde: Hållbara resor och transporter
 - a. **Klimatsmart transportsystem** För att nå Kronobergs utsläppsmål behöver länet få ned transportsektorns klimatpåverkande utsläpp.
 - b. **Ökad transportkapacitet för effektiva och klimatsmarta transporter för näringslivet.** I Kronoberg har näringslivet behov av ett hållbart och robust väg- och järnvägsnät för att tillgodose transport av varor för att nå och nås av marknader utanför länet.
 - c. **Stärkt tillgänglighet i Kronoberg, och i Sydsverige i stort.** Den flerkärniga strukturen i Sydsverige är en tillgång som ska tas tillvara genom bra tillgänglighet och korta restider mellan tillväxtmotorer och regionala kärnor.
 - d. **Utveckla flexibla kollektivtrafik- och trafiklösningar i länets glesa miljöer och landsbygder.** För att förbättra tillgängligheten och öka det hållbara resandet i länets glesare miljöer och landsbygder är det viktigt att utforska och utveckla mer flexibla kollektivtrafik- och trafiklösningar.
- Insatsområde: Hållbart samhällsbyggande
 - e. **Fortsätta stödja utvecklingen av bredband och digitala servicelösningar.** Målet är att 98 procent av befolkningen bör ha tillgång till snabbt bredband 2025.
 - f. **Definiera en fungerande servicestruktur.** För att ta tillvara på hela länets potential är det viktigt att upprätthålla en robust servicestruktur
 - g. **Fler bostäder - utveckla boendemiljöer och öka mervärdet av infrastruktursatsningar.** För att alla invånare ska komma in på bostadsmarknaden behövs fler bostäder och en större variation av olika typer av boende- och upplåtelseformer.

Prioritetsområde 1 Utveckla attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet bidrar till att nå 8 av de sammanlagt 17 Agenda 2030 målen. Prioriteringen bidrar framför allt till mål 3: god hälsa och välbefinnande, mål 5: jämställdhet, mål 7: hållbar energi för alla, mål 9: hållbar industri, innovationer och infrastruktur, mål 10: minskad ojämlikhet, mål 11: hållbara städer och samhällen samt mål 13: bekämpa klimatförändringen, mål 15: ekosystem och biologisk mångfald.

Vägledning för prioritering av Länstransportplanen

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

	Cykel	K-trafik	Järnväg	Väg
Strategiskt område 1: Vi växer i öppna och hållbara livsmiljöer				
Ökad attraktivitet				
Klimatpåverkan ska minska				
Strategiskt område 2: Vi växer av en cirkulär ekonomi med ett ökat humankapital				
Produktiviteten skall öka				
Förbättrad matchning – fler i arbete				
Ett ökat humankapital				
På väg mot plusenergiregion				
En satsning på transportslagets effekt på de regionala målen	Bidrar	Neutral	Bidrar inte	

Figur: Enkel analys av effekter på mål i Gröna Kronoberg om infrastrukturensatsningar sker på cykel, kollektivtrafik, järnväg och väg.

4.2 Trafikförsörjningsprogram Kronobergs Län 2021–2030 med utblick

I november 2021 antog regionfullmäktige ett nytt Trafikförsörjningsprogram för Kronobergs län 2021–2030 med utblick (19RGK393). Det nya trafikförsörjningsprogrammet präglas av ett fortsatt syfte att utveckla kollektivtrafiken i Kronoberg och bidra till att uppnå målen i den regionala utvecklingsstrategin (RUS), programmets övergripande målsättning är *"I Gröna Kronoberg är kollektivtrafiken en naturlig del av våra öppna och hållbara livsmiljöer"*.



Målsättningar i det nya trafikförsörjningsprogrammet för Kronobergs län

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

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

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

Kollektivtrafikens utveckling

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

Tågstrategiskt underlag

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

Koppling till infrastruktur

De målsättningar om utvecklingen av kollektivtrafiken i Kronobergs län enligt trafikförsörjningsprogram 2021–2030 med utblick är starkt beroende av investeringar i infrastrukturen både i det korta och långa perspektivet. En central del för att skapa en lockande kollektivtrafik är att det finns funktionella, attraktiva och städade hållplatser och pendelparkeringsplatser. Enligt trafikförsörjningsprogrammets målsättningar ska hållplatser med fler än 2 500 påstigande per år rustas upp och byggas om så att de uppfyller krav på full tillgänglighet för samtliga resenärer. Detta gäller både hållplatser på statligt vägnät och kommunalt vägnät. Det rör sig om ca 230 hållplatslägen för regiontrafiken över hela länet och cirka 270 hållplatslägen för Växjö stadstrafik, enligt statistik före Corona-pandemin.

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

Gjorda satsningar

Genom ett samarbete mellan Trafikverket och Region Kronobergs regionala kollektivtrafikmyndighet genomfördes under perioden 2017–2021 en större satsning vilken syftade till att stärka möjligheterna till kollektivt resande på landsbygden. Dels gjordes en tillgänglighetssatsning för att förbättra tillgängligheten till hållplatserna men också på hållplatserna i form av högt kantstöd, kontrastmarkeringar etc. och dels gjordes en landsbygdsatsning, där hållplatser på landsbygden har rustats upp. Satsningen har endast omfattat hållplatser utmed statlig väg och det var Trafikverket som tilldelades medel för åtgärderna. Sammanlagt har 73 hållplatslägen byggts om i befintligt eller i nytt läge till en total kostnad av

46,7 miljoner kronor. Utöver detta har flera kommuner vid dessa hållplatslägen investerat i väderskydd och cykelparkeringar dels genom egen finansiering och dels genom länstransportplanens bidrag till kollektivtrafikanläggningar.

Till gjorda satsningar och pågående satsningar bör också nämnas Stadsmiljöavtalsåtgärder i Kronoberg där flera av åtgärderna syftar till att förbättra kollektivtrafikens infrastruktur och stärka sambanden mellan kollektivtrafik och fysisk planering. Till kommuner i Kronoberg har det mellan åren 2016 till 2020 totalt beviljats 125,4 miljoner kronor i stadsmiljöavtals bidrag, vilket är 50 procent av den planerade investeringen. Tyvärr har flera av åtgärderna avbrutits då kraven inte har kunnat uppfyllas, vilket framförallt har skett för åtgärder i länets mindre kommuner, dock bedöms planerade åtgärder i Växjö, som förbättra den regionala kollektivtrafiken, att kunna genomföras före 2025.

4.3 Länstransportplanen

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

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

Vilka vägar berörs av länstransportplanen?

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

Tabell: De statliga vägarna delas in i följande kategorier:

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

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

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

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

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

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

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

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

Det funktionellt prioriterade vägnätet finns för fyra funktioner:

- godstransporter
- långväga personresor
- dagliga personresor
- kollektivtrafik

Funktionerna överlappar varandra och en väg kan pekas ut utifrån en eller flera funktioner. Utgångspunkten för vägarnas indelning i funktioner är de olika trafikanternas anspråk och behov, det vill säga vilken trafik som är viktigast där. Syftet med indelningen i funktioner är att man bättre ska kunna tillgodose trafikanternas krav och behov vid till exempel drift och underhåll av vägen. Samtidigt förenklas arbetet med att analysera vägarnas brister och behov samt prioritera åtgärder för att bevara eller höja tillgängligheten.

Berörs järnvägar av Länstransportplanen?

Kronoberg genomkorsas av fyra järnvägar, vilka är Södra Stambanan, Kust-till-Kustbanan, Markarydsbanan och Sydostlänken. Till skillnad från vägnätet ligger hela ansvaret för järnvägen hos Trafikverket genom den nationella planen, dvs. både för drift, underhåll och för utveckling av järnvägssystemet. Även om huvudansvaret för järnvägen vilar på Trafikverket, har Region Kronoberg och tidigare

Regionförbundet södra Småland varit initiativtagare och drivande för att utveckla järnvägssystemet. I början av 2000-talet fanns enbart 5 stationer och idag finns det 11 stationsorter med uppehåll för passagerautbyte. Inom en radie på 1 km från järnvägsstationen i dessa orter bor cirka 35 000 invånare dvs. cirka 17 procent av länets befolkning, men betydligt fler kan dra nytta av smidiga kommunikationer. Stationerna trafikeras idag med Öresundståg, Pågatåg och Krösatåg. Region Kronoberg finansierar årligen tågtrafik för ca 65 miljoner kronor för att länets invånare på ett smidigt sätt ska kunna transportera sig med tåg till utbildning, jobb och fritid.

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

Genom projekten medverkade Region Kronoberg till att infrastrukturåtgärder till en total kostnad på cirka 711 miljoner kronor kunde genomföras i Kronobergs län. Av den totala kostnaden har regionen tillsammans med flera av länets kommuner medfinansierat cirka 31 procent av kostnaderna och regionen via samfinansiering finansierat cirka 22 procent av kostnaden. *Medfinansiering* innebär att regionala, kommunala medel eller t.ex. EU-bidrag medfinansierar åtgärden. *Samfinansiering* innebär att statliga medel via nationell plan samverkar med statliga medel via länstransportplanen för byggnation och finansiering av objektet. Utöver detta har flera av länets kommuner *förskottat* dvs. lånat ut medel till staten. Motivet för förskottning är att få till stånd en tidigare byggstart. Dessa medel återbetalas sedan till kommunerna. Kvar att återbetala till kommunerna Alvesta, Markaryd, Växjö och Älmhult är cirka 30 miljoner kronor (2021).

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

Länstransportplaner över tiden

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

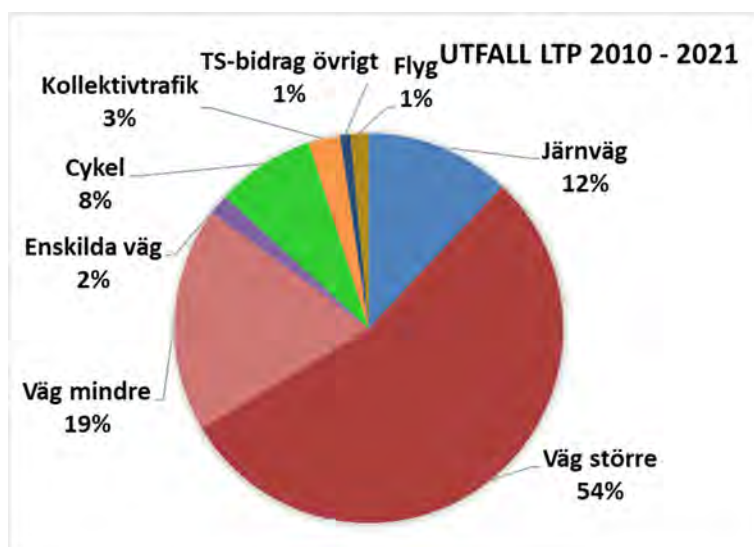


Bild: Länstransportplaner från 2004 fram till länstransportplan som nu ska upprättas.

Länstransportplanens utfall

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

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



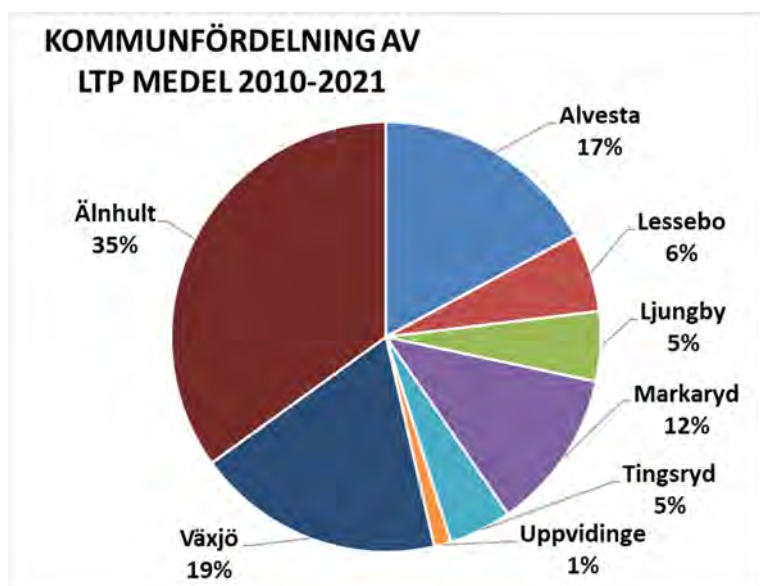
Figur Fördelning av medel från länstransportplanen till olika insatsområden för perioden 2010–2021.
Källa redovisningar från Trafikverket och sammanställning av Region Kronoberg.

Geografisk fördelning av åtgärder 2010–2021

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

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

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



Figur: Fördelning av länstransportplanens medla 2010 - 2021.

Geografisk fördelning av bidrag 2012–2021

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

En geografisk fördelning och sammanställning har gjorts på bidrag till kollektivtrafik- och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunala gator. Sammanställningen bygger på tilldelat bidrag och inte utförda åtgärder, vilket är värt att notera då det finns kommuner som under bidragsåret avstått sitt bidrag. Fördelningen av bidragen sker utifrån kommunernas ansökan. I stort så har tilldelning kunnat ske till samtliga ansökningar som inkommit, förutsatt att villkoren enligt Trafikverkets bidragshandbok är uppfyllda. Under perioden 2012–2021 har bidraget bidragit till att infrastrukturinvesteringar till ett totalt värde av 140 miljoner kronor har kunnat genomföras i kommunerna, 62 miljoner kronor till kollektivtrafikåtgärder och 78 miljoner kronor till trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Av trafiksäkerhetsåtgärderna har 78 procent gått till cykelvägar och 22 procent till övriga trafiksäkerhetsåtgärder.

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

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

Åtgärder av vägar med nummer över 500

I länstransportplan 2018 – 2029 pekade Region Kronoberg specifikt ut att Trafikverket ska vidta standardförbättrande åtgärder på de övriga länsvägarna, vilket är vägar med vägnummer 500–999. Denna prioritering ligger fast även i Länstransportplan 2022–2033. För att ge perspektiv på satsningar framåt är det relevant att återge hur satsningarna på vägar med vägnummer över 500 varit under perioden 2010–2021. Under perioden har sammanlagt cirka 42 miljoner kronor satsats på vägar med vägnummer över 500. Någon detaljerad analys över vad som har genomförts har inte kunnat tas fram, men i huvudsak rör det sig om tätorts-, sidoområdes- och korsningsåtgärder. När en cykelväg byggs längs med en väg förbättras inte själva vägen, men trafiksäkerheten förbättras och konflikten mellan fordon och oskyddade trafikanter minskas. Om man inkluderar cykelvägsåtgärder längs med vägar med vägnummer över 500 med de åtgärder som har utförts på dessa vägar har det sammanlagt under perioden 2010–2021 investerats cirka 82 miljoner kronor, dvs ca 7 miljoner kronor per år.

Länstransportplan 2018–2029

Den nu gällande länstransportplanen antogs av Region Kronobergs fullmäktige 19 december 2017. Efter det att regeringen justerat ramen och underlag kompletterats skedde den slutliga fastställelsen av planen av regionfullmäktige 27 november 2018. Att genomföra infrastrukturprojekt är oftast processer som sträcker sig över flera år. En åtgärd kan därför återkomma i flera länstransportplaner innan den blir genomförd. När en åtgärd som har blivit utpekad i en plan återkommer i en senare plan brukar man benämna den som ”låsning i planen”. En låsning kan också uppstå genom att som en utblick i den årliga infrastruktur verksamhetsplanen peka ut ett objekt. Vart fjärde år ges möjligheter att ompröva och göra justeringar i planen. Även om länsplaneupprättaren har rätt att göra helt nya utpekande är det ytterst olämpligt och kan innebära att arbete och investeringar kan gå förlorade.

Besluten i nu gällande länstransportplan kan sammanfattas i följande punkter:

- Utpekade åtgärdsvalsstudier För en konstaterad brist i infrastrukturen inleds planeringen med att en åtgärdsvalsstudie, ÅVS, ska genomföras. Genom studien prövas möjliga lösningar och grov kostnadsuppskattning. Att en åtgärdsvalsstudie genomförs innebär inte med automatik att objektet tas upp i kommande plan.
 - Lv 126 Förbi Alvesta
 - Södra länken
- Låsningar större infrastrukturåtgärder
 - Rv 23 Älmhult-Ljungstorp ink. Förbi Älmhult
 - Rv 23 Huseby-Marklanda
 - Väg 941 Lillagården-Stenbrohult
 - Väg 834 Hovmantorp Korsning med jvg
 - Rv 27 Säljeryd-Växjö (etappindelning)
- Låsningar mindre infrastrukturåtgärder
 - Väg
 - LV 120 Haganäsleden återställande Norra Esplanaden i av Älmhult
 - Lv 120 Göteryd - Älmhult, del 3
 - Cykel
 - Lv 555 Mjälén – Ljungby

4.4 Cykla i gröna Kronoberg

Cykel är ett energisnålt och miljövänligt transportmedel som samtidigt bidrar till förbättrad folkhälsa. För sträckor upp till 5 km är cykeln ofta ett attraktivt transportmedel och med elcykel kan sträckor upp till 12 – 15 km vara ett alternativ för vardagscyklandet. I regionen är bilberoendet starkt, vilket har sitt ursprung i befolknings- och boendestruktur i länet. Cykelvägsstrukturen utanför tätorterna är relativt svag och förutsättningarna för cykling har försämrats på vägar som har byggts om till 2+1- eller 1+1-vägar.

För att tydliggöra behovet av cykelvägsutbyggnaden i Kronobergs län genomförde 2016 Region Kronoberg tillsammans med länets kommuner och Trafikverket en kartläggning av brister, behov och önskemål av nya cykelvägar. Genom kartläggningen tydliggjordes att det i länet finns ca 150 sträckor som behöver nya cykelvägar. Kartläggningen omfattade både cykelvägar längsmed kommunala gator och statliga vägar. Kostnaden för att undanröja bristerna uppskattades 2016 till drygt en miljard kronor.

Parallellt med kartläggningen inleddes ett arbete för att ge inriktningen (cykelstrategi) för hur länets cykelvägnät bör utvecklas samt att ge riktlinjer för prioritering av de 150 cykelvägarna. Ett 30-tal cykelvägar prioriterades och analyserades (cykelplan). Metoden för att analysera cykelvägarna följde ÅVS-metodiken. Arbetet med brister, inriktning och prioritering samlades under namnet ”Cykla i gröna Kronoberg”. Cykla i Gröna Kronoberg antogs av Regionala utvecklingsnämnden i december 2018 (16RK506) och ses som en understrategi till länstransportplanen. ”Cykla i gröna Kronoberg” är Region Kronobergs första strategiska dokument som handlar om cykel. Genom dokumentet läggs en grund för inriktningen när det gäller att utveckla cykelvägar, från vardagscyklingen till cykelleder.

Våren 2021 genomfördes en enkel lägesrapport av prioriterade cykelvägar enligt del 2 av Cykla i Gröna Kronoberg. Till största del stod kommunerna bakom liggande prioritering. Utifrån kommentarerna har dock ingen justering i cykelplanen utförts. Det krävs en djupare analys av varje objekt så att kraven enligt åtgärdsvalsstudiemetodiken uppfylls. Kommunernas kommentar är noterade under tabellerna nedan under respektive kommun.

Utifrån den upprättade planen, del 2 Prioriteringar och analys av cykelvägsobjekt, har Trafikverket inlett arbete på 13 av de 34 cykelvägsobjekten. Arbetet är i tidigt skede och endast några få avsiktsförklaringar och/eller avtal har ännu upprättats. I tabellerna nedan har dock dessa objekt markerats. Vidare har för dessa objekt också den senaste kostnadsuppskattningen från Trafikverket angetts. Det bör poängteras att även den är för samtliga åtgärder från ett tidigt skede av planeringen. Kostnadsuppskattningen har dock varit vägledande för prioritering av medel i länstransportplanen 2022–2033. Status för planeringen av cykelvägar, i tabellerna nedan, kan delas upp i tre nivåer. i. *TrV reserverat i VP* innebär att Trafikverket i sin långtidsbudget har reserverat medel för åtgärden. Detta kan ha skett innan egentliga samtal med kommunerna om att upprätta avsiktsförklaringar har skett. ii. *Planering har inletts* innebär att kontakt har etablerats mellan Trafikverket och kommunen för åtgärden. Fördjupade kunskaper om objektet tas fram som underlag och att arbete har inletts om att upprätta avsiktsförklaringar och avtal. iii. *Genomförs* innebär att planeringen är klar och åtgärden kan genomföras.

Cykla i Gröna Kronoberg:

Del 1 Inriktningar. I delen beskrivs bakgrund och syfte med att arbeta med cykelvägsutbyggnad i Kronoberg. Det ger också en förklaring till vilka förutsättningar som finns för cykelvägsutbyggnad i länet och nyttan med cykling. I delen tydliggörs också betydelsefulla inriktningar för prioritering, finansiering och utbyggnad.

Del 2 Prioriteringar och analys av cykelvägsobjekt. Utifrån en kartläggning av kommunernas önskemål och prioriteringar, har ett 30-tal cykelvägsobjekt analyserats enligt ÅVS-metodiken och utifrån inriktningarna som angavs i del 1.

I planen prioriteras 75 miljoner kronor till cykelvägar vilket då utgör cirka 50 procent av kostnaden, resterande 50 procent ska genom medfinansiering komma från länets kommuner. Enligt uppställda kriterier i Cykla i Gröna Kronoberg del 1 inriktningar kan fördelningen 75 procent från länstransportplanen och 25 procent från kommunen förekomma för vissa objekt. Den slutliga fördelningen regleras via avtal mellan Trafikverket och kommunen.

Vid uppskattningar i tidigt skede finns en stor osäkerhet kring kostnader, hur är de geologiska förutsättningarna, vilket underarbete krävs, påverkas befintlig väg, behövs belysning, kan enskilda vägar med statsbidrag nyttjas etc. När cykelplanen togs fram genomfördes schablonberäkningar utifrån en kostnadsuppskattning på 3 500 kr/meter cykelväg. Kostnaden för att bygga samtliga 34 cykelvägar, vars gemensamma längd är cirka 125 km, skulle landa på cirka 439 miljoner kronor. Vid cykelvägsutbyggnad från andra delarna av landet har nämnts slutkostnader på upp till 10 000 kr/meter cykelväg.

Prioritering av cykelvägsobjekt

Vid framtagandet 2016 av del 2 Prioriteringar och analys av cykelvägsobjekt gjordes en uppskattning av den kalkylerbara nyttan samt kostnaden för respektive objekt. I tabellerna nedan presenteras cykelvägarna i prioritetsordning utifrån nyttan uppdelat per kommun. Prioritetsordningen innebär inte att utbyggnaden måste ske i den upprättade ordningen. I del 1 Inriktning för ökad cykling i Kronoberg beskrivs tre strategiska principer som är vägledande för utbyggnad av cykelvägar. För beskrivning av åtgärderna, alternativ och etapper hänvisas till objektsbladen i bilaga 1 i Cykla i Gröna Kronoberg del 2 Prioriteringar och analys av cykelvägsobjekt.

Alvesta

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

Id	Status	Namn	Alt/deletapp	Preliminär uppgift	
				Längd	Kost. (Mkr)
Al 11		Lv 619/Lv 126 Alvesta-Blädinge; Hagav-Lv 635	Etapp 1 och etapp 2 med Alternativ 1	920	3
Al 13		Lv 619/Lv 635 Alvesta-Blädinge; Ekåsen-Bläding	Alternativ 1	5 100	6,5
Al 19	TrV reserverat i VP	Lv 738 Moheda; sporthall-V. Järnvägsg.		1 200	4
Al 20		Lv 610 Vislanda; Olvågen-Kyrkog		450	2
Al 35		Rv 23 Passage väg 23 - Huseby	Alternativ 1	2 200	5,5
Al 15	TrV reserverat i VP	Lv 707 Alvesta-Hjortsberga; Rv 25-Rönnedalsvägen		2 400	7
Al 45		Lv 707 Alvesta-Gemla		5 400	19

Kommentar våren 2021: Kommunen framförde att det behövs en cykelpassage över Kust-till-Kustbanan i Alvestas östra del.

Lessebo

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

Id	Status	Namn	Alt/deletapp	Preliminär uppgift	
				Längd	Kost. (Mkr)
Le 7		Rv 25 Hovmantorp - Lessebo; Centralg-Industrig			12–29
Le 1	Planering har inletts	Lv 847 Hovmantorp; Granv-Järnvägsstation		1 600	8

Le 5		Rv 25 Lessebo; Tunnel under rv 25		25	10
-------------	--	-----------------------------------	--	----	----

Le 5 och Le 7 ska finansieras via Nationellplan. Utöver dessa åtgärder i Lessebo kommun planeras att inom ramen för åtgärd ”Lv 834 Hovmantorp, korsning med järnväg” ska åtgärder som förbättra för cyklister att genomföras.

Kommentar våren 2021: Kommunen framförande att det i Hovmantorp behövs cykelväg från Järnvägsstation utmed Centralgatan för anslutning mot RV25 samt planskild korsning med Järnvägen

Ljungby

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

Id	Status	Namn	Alt/deletapp	Preliminär uppgift	
				Längd	Kost. (Mkr)
Lj 119	TrV reserverat i VP	Lv 557 Lagan; Trafikplats Lagan-Prästtorpsbron		1 600	3
Lj 109	Planering har inletts	Lv 555 Mjälens badplats-Tannåker		8 000	27
Lj 108	Planering har inletts	Lv 555 Mjälens badplats-Hovdinge		9 800	21
Lj 102		Angelstad-Ljungby; Banvallsleden		9 200	18
Lj 124		Lv 599 Agunnaryd-Lidhem (väg 124)		2 500	9

Kommentar våren 2021: --

Markaryd

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

Id	Status	Namn	Alt/deletapp	Preliminär uppgift	
				Längd	Kost. (Mkr)
MA 2		Lv 520 Strömsnäsbruk-Traryd; Bäckv-Väg 120	Alternativ 1	2 100	2,3
MA 7	TrV reserverat i VP	Lv 517 Strömsnäsbruk; Röcklavägen- Lagastigsgatan		620	1,5
MA 4	Genomförd 2021	Lv 520 Strömsnäsbruk; Vallv-Bäckv	Alternativ 1	1 900	12
MA 3		Lv 520 Timsfors - Strömsnäsbruk; Bokhultsv-Vallv	Fördjupad ÅVS	8 600	12–30
MA 1		Lv 520 Timsors norra; Barkv-Bokhultsv	Alternativ 1	1 100	6

Kommentar våren 2021: Kommunen lyfte fram två nya briser i cykelvägnätet. Dessa båda ligger dock långs med det kommunala gatunätet.

Tingsryd

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

Id	Status	Namn	Alt/deletapp	Preliminär uppgift	
				Längd	Kost. (Mkr)
Ti 2		Lv 648 Ryd; Idekulla-Passage Höns-hyltefjorden	Fördjupad ÅVS	240	0,1-10
Ti 5		Tingsryd-Konga		8 400	4
Ti 9	TrV reserverat i VP	Lv 783 Konga; Blomsterv-Idrottsplatsen		1 400	5

Kommentar våren 2021: --

Uppvidinge

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

Id	Status	Namn	Alt/deletapp	Preliminär uppgift	
				Längd	Kost. (Mkr)
Up 6		Lv 969 Åseda; Västrav-Älgultsv		1 000	3,5
Up 2		Lv 953 Lenhovda; Kalmarv-Kykrog		1 700	6
Up 1		Lv 930 Lenhovda; Vallg-Uppvidinge-sjön		210	0,7
Up 4		Lv 946 Alstemo; Alsterv-Nygatan		75	0,5

Kommentar våren 2021: --

Växjö

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

Id	Status	Namn	Alt/deletapp	Preliminär uppgift	
				Längd	Kost. (Mkr)
Vä 5		Lv 897 Växjö-Rottne; Vik-Karlstorp	Alternativ 1 Etapp 1	9 500	13
Vä 2		Lv 707/Rv 23 Gemla-Växjö		5 900	20
Vä 3		Lv 682 Tävelsås-Växjö	Alternativ 1	7 300	19
Vä 6	TrV reserverat i VP	Lv 846 Fureby; Kårev-Rv 25		500	3

Kommentar våren 2021: --

Älmhult

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

Id	Status	Namn	Alt/deletapp	Preliminär uppgift	
				Längd	Kost. (Mkr)
Äl 2		Lv 600 Liatorp - Eneryda; enskild väg - Björkholmsv	Alternativ 2	6 700	13
Äl 6	Genomförd 2022	Lv 120 Delaryd-Göteryd; Delarydsv (Lv 586) - Bankvägen	Etapp 1	450	2
Äl 1		Lv 600 Diö-Möckeln		9 000	23–32
	Planering har inletts	Etapp 1 av 3 Lv 600 Diö-Möckeln		??	14

Kommentar våren 2021: Kommunen framförde att de önskar prioritera ner Äl 2. (tabellordningen bygger dock på kostnad/nyttoanalys och inte utbyggnadsprioritering.) De framförde vidare att fans brister längs med Badvägen-Sjöstrandbygd, dvs till badplatsen längs vägen mot Pjätteryd. Det fanns också en brist i cykelpassage över/under Rv 23.

Regeringens cykelpott

I Regeringens direktiv (rskr. 2020/21:409) anges tydligt att Regeringen avser att fördela medel till en särskild cykelpott. Trafikverket ska till den nationella planen och inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder föreslå en särskild pott till cykelåtgärder längs statliga allmänna vägar. Trafikverket ska också föreslå hur medlen kan fördelas till samfinansiering av cykelåtgärder på de statliga vägar som ingår i länsplanerna.

Region Kronoberg är positiva till en särskild cykelpott, men ser också att det finns problem med särskilda satsningar. Problemet ligger framförallt i att en särskild satsning oftast är öppen under en kortare period och det vanligtvis behövs en längre period innan en kommun kan budgetera och planera för sin del av en cykelvägsinvestering. Ett bättre hanterande, i stället för en särskild nationell pott, hade varit en ytterligare förstärkning av tilldelade medel till de regionala planerna.

Trots problemen är Kronoberg relativt väl förberedd genom Cykla i Gröna Kronoberg, framförallt då cykelvägar som har prioriterats till största del också har belyst genom ÅVS-metodiken. Det är dock viktigt att Trafikverket och länets kommuner fortsätter och att de intensifiera arbetet med planering, framförallt genom att upprätta avsiktsförklaringar och avtal för cykelvägsåtgärder.

4.5 Nytt akutsjukhus i Växjö

Region Kronoberg har beslutat att bygga nytt sjukhus i stadsdelen Råppe. Beslutet togs av Regionfullmäktige den 2 mars 2022. Viktiga kriterier för valet av tomt var närhet till stora vägar och till spårbunden trafik. För lokaliseringen studerades sex olika platser och valet föll på Råppe, ett område med goda expansionsmöjligheter och som ligger i direkt anslutning till riksväg 23 och nära riksväg 25 och med rekreativa möjligheter runt Råppegolven. Närheten till befintliga bostadsområden ger också ett sammanhang. Området är idag anslutet till kollektivtrafiken, men behöver utvecklas ytterligare då sjukhuset byggs. Spårbunden trafik finns direkt norr om området med ett möjligt stationsläge. Planeringen av nytt sjukhus har pågått sedan inriktningsbeslutet togs i maj 2019.



Bild: Illustration över möjlig utformning av Kronobergs nya akutsjukhus i Råppe, ca 4 km från Växjö centrum.

Det nya sjukhuset kommer ligga cirka 4 km väster om nuvarande stadskärna, vilket påverkar trafiken till och från sjukhuset och vilket färdmedel de anställda, patienter och besökande nyttjar. Sjukhuset planeras för att stå klart 2029 och samtidigt måste det finnas infrastruktur i form av gång- och cykelvägar, kollektivtrafik, anslutningsvägar, parkeringar med mera som är funktionella, tillgängliga och attraktiva. Förutom investeringar i infrastruktur i direkt anslutning till det nya sjukhuset och en utveckling av Växjö's cykelvägnät finns ett antal större infrastrukturåtgärder som måste genomföras för ett fungerande trafiksystem runt sjukhuset. Vissa av åtgärderna undanröjer brister som har funnits under lång tid även före planer på ett nytt sjukhus, och som tack vare planerna på ett nytt sjukhus måste ges en högre prioritet. De större åtgärderna ligger dels på den regionala länstransportplanen och dels på Trafikverkets nationella plan.

FÖR KRONOBERG OCH FÖR SYDSVERIGE

I Kronoberg finns ett hållbart koncept för att nå regional utveckling och hållbart resandet. En satsning här innebär en satsning på en hållbar strategi som satsar på hållbart resande hela vägen, från dör till dör. Med dessa insatser i plan står Kronoberg väl rustat, både för ett framtida hållbart resande samt en framtida hållbar bostadsutveckling och hantering av vindutmaningen.

SATSNINGARNAS GEOGRAFISKA PLACERING

- | | |
|--|---|
| 1 Dubbelspår Alvesta–Växjö, Råppe–Växjö C | C Gång- och cykelväg mellan Norra Bergundsjön och Bäckaslöv samt gång- och cykelväg genom Bäckaslöv till Söderleden |
| 2 Råppe station med planskild korsning | D Ny bussväg från Bergnäsavägen till sjukhuset |
| 3 Norrleden 2+2 inklusive trafikplats Helgevarma etapp 2 | E Trafikplats mellan Stora Råppevägen och riksväg 23 |
| A Delvis ombyggnad av Stora Råppevägen inklusive trafiksäkerhetsåtgärder | F Planerat nytt akutsjukhus |
| B Ombyggnad av befintlig gång- och cykeltunnel under riksväg 23 | |

Bild: Överplanerad infrastrukturutveckling i anslutning till nytt akutsjukhus i Kronoberg.

Prioriteringar i nationellplan

För att få en fungerande infrastruktur i anslutning till det nya sjukhuset finns det tre åtgärder som Region Kronoberg anser måste finnas med i Trafikverkets nationella plan, i bilden åtgärd 1–3. Med undantag av stationen i Råppe så är det åtgärder som under lång tid har lyfts som betydande brister för Kronobergs län. För att visa på behovet och stärka möjligheten till att de kommer med i den nationella planens prioritering har avsiktsförklaringar för sam- och medfinansiering upprättats.

Dubbelspår Alvesta- Växjö: Ettapp 1 Råppe-Växjö C	Dubbelspårsutbyggnaden behövs för att klara dagens kapacitet och ge takt-fasthet för tågtrafiken. Första etappen behövs för att möjliggöra så att dagens trafik av lokaltåg kan stanna vid den nya stationen. <table border="0"> <tbody> <tr> <td>Samfinansiering Regionalt länstransportanslag</td><td>20 miljoner kr</td></tr> <tr> <td>Medfinansiering:</td><td></td></tr> <tr> <td>Region Kronoberg</td><td>20 miljoner kr</td></tr> <tr> <td>Växjö kommun</td><td>10 miljoner kr</td></tr> <tr> <td>Alvesta kommun</td><td>2 miljoner kr</td></tr> <tr> <td>Lessebo kommun</td><td>1 miljon kr</td></tr> <tr> <td>Total sam- och medfinansiering till NP</td><td>53 miljoner kr</td></tr> </tbody> </table>	Samfinansiering Regionalt länstransportanslag	20 miljoner kr	Medfinansiering:		Region Kronoberg	20 miljoner kr	Växjö kommun	10 miljoner kr	Alvesta kommun	2 miljoner kr	Lessebo kommun	1 miljon kr	Total sam- och medfinansiering till NP	53 miljoner kr
Samfinansiering Regionalt länstransportanslag	20 miljoner kr														
Medfinansiering:															
Region Kronoberg	20 miljoner kr														
Växjö kommun	10 miljoner kr														
Alvesta kommun	2 miljoner kr														
Lessebo kommun	1 miljon kr														
Total sam- och medfinansiering till NP	53 miljoner kr														
Station i Råppe med planskild korsning	Byggnation av ny station i Råppe vilket ger stor nytta då tillgängligheten till och från sjukhuset förbättras. Området kring Råppe är idag transportintensiv och kommer att öka ytterligare då sjukhuset öppnar. En planskild korsning kommer att göra stor skillnad för flödet och skapa både bättre trafiksäkerhet samt en förbättrad tillgänglighet för boende i närområdet. <table border="0"> <tbody> <tr> <td>Samfinansiering Regionalt länstransportanslag</td><td>20 miljoner kr</td></tr> <tr> <td>Medfinansiering:</td><td></td></tr> <tr> <td>Region Kronoberg</td><td>35 miljoner kr</td></tr> <tr> <td>Växjö kommun</td><td>10 miljoner kr</td></tr> <tr> <td>Total sam- och medfinansiering till NP</td><td>65 miljoner kr</td></tr> </tbody> </table>	Samfinansiering Regionalt länstransportanslag	20 miljoner kr	Medfinansiering:		Region Kronoberg	35 miljoner kr	Växjö kommun	10 miljoner kr	Total sam- och medfinansiering till NP	65 miljoner kr				
Samfinansiering Regionalt länstransportanslag	20 miljoner kr														
Medfinansiering:															
Region Kronoberg	35 miljoner kr														
Växjö kommun	10 miljoner kr														
Total sam- och medfinansiering till NP	65 miljoner kr														

Rv 25 Norrleden 2+2 inkl. tfp Helgevärma Etapp 2	Åtgärden har inte prioriterats i den nationella planen. Sträckan har betydande kapacitetsproblem med tidvis köbildning, vilket begränsar framkomligheten för person, gods och utryckningsfordon. Trots att åtgärden inte är planerad att genomföras väljer regionen att låta den prioriteringen kvarstå för att visa på åtgärdens betydelse för det nya akutsjukhuset.	
	Samfinansiering	
	Regionalt länstransportanslag	20 miljoner kr
	Medfinansiering:	
	Växjö kommun	20 miljoner kr
	Total sam- och medfinansiering till NP	40 miljoner kr

Prioriteringar i Länstransportplanen

Av de större investeringarna i länstransportplanen finns endast en åtgärd som direkt påverkar planen vilket är **trafikplats mellan Rv 23 och Stora Råppevägen**, enligt bilden bokstaven E. Den nuvarande utformningen av korsning kommer inte att klara det framtida trafikflöde och måste således byggas om. Ombyggnationen av korsningen ligger i linje med Regionens långsiktiga hållning att förbättra RV 23. Om strikt turordning hade följts i regionens prioriteringar borde sträckan Marklanda-Råppe samt trafikplats i Marklanda till Södra länken och länsväg 707 ha legat före trafikplatsen i Råppe. Dock är det så att dessa båda åtgärder idag inte skulle kunna ha prioriterats då dessa är beroende av andra faktorer. Vidare skulle mötesseparering av dessa sträckor försämra för cykeltrafiken då cykelvägnätet inte är tillräckligt utbyggt.

Övriga infrastrukturåtgärder ligger antingen på sjukhustomten eller inom Växjö kommunala väghållningsområde. Flera av dessa åtgärder är för att möjliggöra för cykel- och kollektivtrafik. Finansieringen av dessa kan till femtioprocent kunna ske via bidrag från stadsmiljöavtalet. Planer finns för att söka det bidraget.

5 Regionala förutsättningar och ambitioner

I kapitlet ges beskrivning av specifika förutsättningar för Region Kronobergs samt ambition och ställningstagande kopplade till länstransportplanen och som inte återges i regionens styrande dokument. Kapitlet ger också en motivering till de prioriteringar som läggs fast i denna länstransportplan 2022–2033. Viktiga regionala förutsättningar och ambitioner är:

Regionförstoring- och förstärkning	Beskrivning av stråkbyggden Kronoberg samt länets stora inpendling.
Bostadsplanering och kopplingen till infrastruktur	Beskrivning av infrastrukturutvecklingens koppling till bostadsutvecklingen.
Trafiksäkerhet	Nollvisionen är bilden av en framtid där människor inte dödas eller skadas för livet i vägtrafiken. Hur närmar sig Kronoberg det uppsatta målet?
De ”smala” vägarna viktiga för Kronoberg	Även om Kronoberg är ett tydligt stråk län, är länets mindre vägar viktiga för invånare och för näringslivets utveckling.
Bredbandsstrategi	Resande utan rörelse förutsätter ett väl utbyggt nät av fiberanslutningar. I Kronoberg finns en strategi för hur bredband-nätet ska utvecklas.
Mobility management	I kapitlet ges en sammanfattning över Kronobergs arbete med Mobility management.

5.1 Regionförstoring- och förstärkning

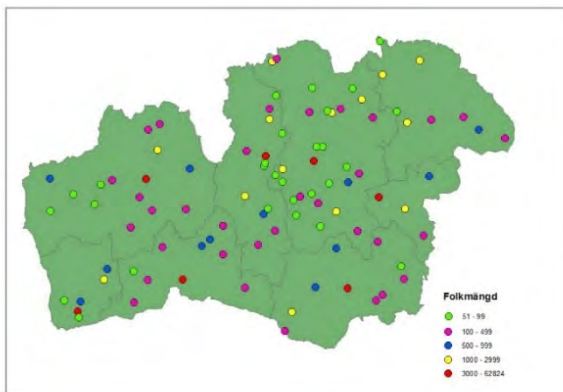
För att nå en balanserad utveckling i hela länet i enlighet med Gröna Kronobergs första prioritering (*Utveckla attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet*), finns det skäl att främja regionförstoring och regionförstärkning. Givet den ökade koncentrationen till städer har diskussionen kommit att handla om hur vi i framtiden kan främja en hållbar utveckling både i större och mindre orter. Ett svar är en ökad rörlighet, en regionförstoring, där orter drar nytta av varandra. Men det handlar också om att skapa attraktiva orter, platser och verksamheter, det vill säga att bidra till täta dynamiska miljöer vilka fungerar som magneter och därigenom drar till sig kunskap, kapital/näringsliv, och kreativa individer vilket bidrar till en förstärkning av regionen, så kallad regionförstärkning. Vilket ligger i linje med Gröna Kronobergs andra prioritering (*En plats att vilja leva och bo på*) det vill säga att utveckla miljöer där människor känner sig välkomna och delaktiga.

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

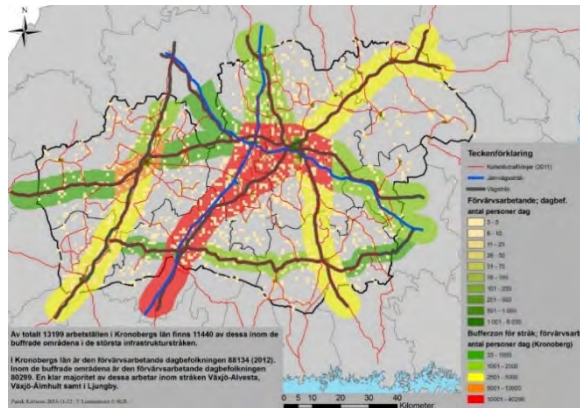
Stråkbygden Kronoberg

Kronobergs län är beläget mitt i Sydsverige och med en total yta av 8 424 km² (inkl. sjöar) ligger Kronoberg på 14:e plats överstorlek på län i Sverige. Med en befolkning på drygt 202 274 invånare (mars 2021) är Kronoberg det 4:e minsta länet. Kronoberg ligger i mitten över antalet invånare per kvadratkilometer, med sina 24 invånare/km² är Kronoberg dock minst i Sydsverige. Från Öster till väster har länet en sträcka av ca 16 mil och från norr till söder en sträcka av ca 10 mil.

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



Figur: Glesbygden Kronoberg
8 kommuner, 51 tätorter, 22 inv./km²



Figur: Stråkbygden Kronoberg

Stråk

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



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

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

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

Nord-sydliga stråk:

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

Öst väststråk:

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

Pendlingslänet Kronoberg

Kronoberg är ett pendlingslän, 2019 var det dagligen 19 767 personer som pendlade in eller ut från länet. För att ta sig till sin dagliga sysselsättning från sin bostadsort var det 12 599 personer som pendlade in i länet och 7 168 personer som pendlade ut från länet. Kronoberg har alltså ett positivt pendlingsnetto vilket endast kan visas upp i 4 av landets 21 län. Av inpendlarna till Kronobergs län var 2019 38 procent kvinnor och 61 procent män. Av utpendlarna från länet var samma år 36 procent kvinnor och 64 procent män.

Av länets åtta kommuner har fem kommuner ett positivt pendlingsnetto, dvs fler som pendlar in än pendlar ut. Det positiva pendlingsnettet finns i kommunerna Växjö (3 789), Älmhult (2 862), Markaryd (1 006), Uppvidinge (454) och Tingsryd (97).

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



	Inpendlare över länsgräns	Utpendlare över länsgräns	Nettopendling
Stockholms län	105 334	41 720	63 614
Andel kvinnor/män	38% 62%	40% 60%	
Västra Götalands län	48 137	36 267	11 870
Andel kvinnor/män	39% 61%	40% 60%	
Kronobergs län	12 599	7 168	5 431
Andel kvinnor/män	38% 62%	36% 64%	
Jönköpings län	12 423	7 168	2 110
Andel kvinnor/män	38% 62%	35% 65%	

Tabell: Pendling över länsgräns för län med störst nettoinpendling 2019 samt uppdelat per kön. Källa SCB.

Kronobergs pendlingsutbyte, det vill säga summan av in- och utpendling, sker i huvudsak med de fem grannregionerna, Skåne, Jönköping, Kalmar, Blekinge och Halland, men det finns också ett betydande pendlingsutbyte med Stockholm och Västra Götaland. Det största pendlingsutbytet har Kronoberg med Skåne. Mellan de båda länen rör sig dagligen drygt 7 000 personer, vilket är en ökning med 14 procent sedan 2015. Ökning i antalet pendlingsrörelse har också skett till Jönköping med 9 procent och Blekinge med 10 procent. Till och från länen Halland och Kalmar har ingen större förändring skett mellan 2015 till 2019.

Även till de båda storstadsregionerna Västra Götaland och Stockholm finns en betydande pendling. Under perioden 2015–2019 har pendlingen till Västra Götaland minska med 6 procent och till Stockholm har den ökat med 6 procent.

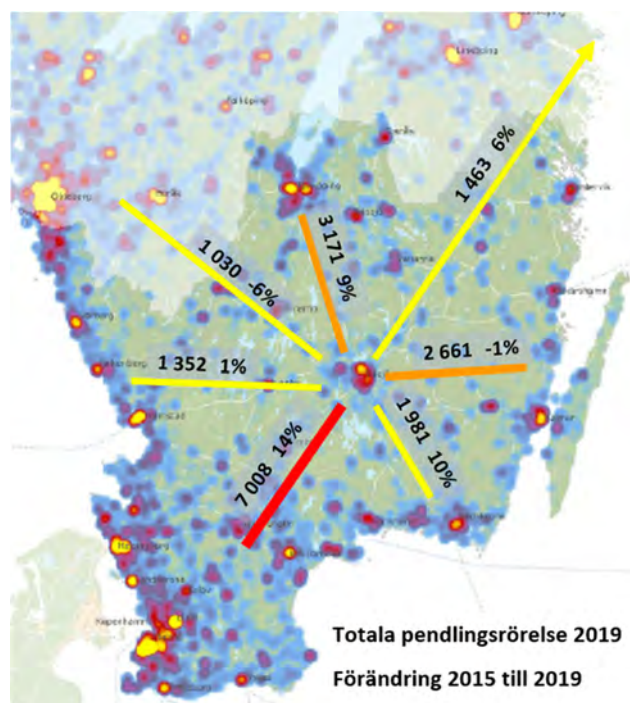


Bild: Total pendling mellan Kronoberg och de sex sydsvenska länen 2019. Inom parentes anges förändringen mellan 2015 och 2019.

FA-regioner

Sverige kan delas in geografiskt på ett flertal olika sätt. Indelningarna kan dels vara administrativa som till exempel kommuner och län, dels funktionella som lokala arbetsmarknadsregioner eller funktionella analysregioner. Funktionella analysregioner, FA-regioner, skapades av Nutek (numera Tillväxtverket). Ursprungligen benämndes de LA-regioner men då det lätt kunde förväxlas med SCB:s LA-regioner (lokala arbetsmarknadsregioner), vilka uppdateras årligen, ändrades benämningen till FA-regioner 2005. Den senaste revideringen av FA-regioner skedde 2015. Målet med indelningen är att den ska kunna ligga fast och vara aktuell i cirka 8 till 12 år. En FA-region är en grupp av kommuner som på sikt kan antas vara självförsörjande vad gäller arbetstillfällen och arbetskraft. Vid revideringen 2015 baseras indelningen på en prognos av de riktade kommunala pendlingsströmmarna.

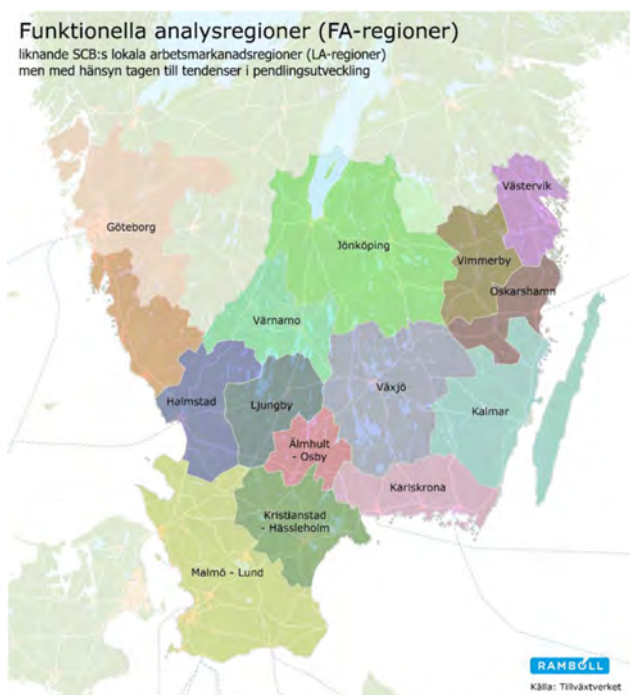


Bild: FA-regioner år 2015 enligt Tillväxtverkets indelning. Källa Ramböll, 2020. Systemanalys för Sydsverige 2020.

Utvecklingen av större arbetsmarknadsregioner och kommungränsöverskridande pendling utvecklades starkt vid privatbilismens inträde. Arbetsmarknadsområdena utvecklas fortfarande, men ytterligare stora förändringar drivs främst av nya snabba tågförbindelser. Sydsverige har 14 funktionella analysregioner (pendlingsområden), vilka är starkt varierade i storlek. I figuren ovan visas Sydsveriges funktionella analysområden (FA) som är regioner inom vilka människor kan bo och arbeta utan att behöva göra alltför tidsödande resor. Indelningen i FA-regioner visar att länsgränserna endast delvis återspeglar funktionella regioner baserat på hur individer arbetspendlar. Noterbart är främst att norra Halland (Kungsbacka, Varberg och Falkenberg) funktionellt sett tillhör Göteborg. Andra FA-regioner som överskrider länsgräns är Jönköping som inkluderar Ydre kommun i Östergötland, Älmhult-Osby (Skåne och Kronoberg) samt Kristianstad-Hässleholm som innefattar Sölvesborgs kommun i Blekinge län. I Kronobergs län finns tre FA-regioner vilka är Växjö, Ljungby och som nämnts Älmhult-Osby.

LA-region

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

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

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

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

Enligt SCB:s underlag 2019, består Kronoberg av tre LA-regioner vilka är Växjö, Ljungby och Älmhult, det vill säga samma som FA-regionerna. Tabellen nedan visar en av de två kriterierna för LA-regioner vilket är utpendling över kommungräns uppdelat mellan män, kvinnor och totalt. Uppgifterna är för 2019 och inom parentes ges uppgifterna för 2015. Lessebo och Alvesta är de två kommuner i Kronoberg som har störst utpendling. I Lessebo är det betydligt fler män än kvinnor som pendlar ut, vilket också har den största skillnaden mellan män och kvinnor i Kronoberg. Kommunerna med minst skillnad mellan män och kvinnor i utpendling finns i Uppvidinge och i Markaryd. Sedan 2015 har Älmhult närmat sig gränsen för att upphöra som centrum för en arbetsmarknadsregion och inryms under en annan. För övriga kommuner är det ingen större skillnad mellan de två perioderna.

Utpendlare över kommungräns	Män	Kvinnor	Män och kvinnor	Differens kvinnor och män
0760 Uppvidinge	25% (26 %)	24% (24 %)	25% (25 %)	1% (1,5 %)
0761 Lessebo	53% (51 %)	42% (44 %)	48% (48 %)	11% (7,6 %)
0763 Tingsryd	30% (30 %)	27% (28 %)	28% (29 %)	3 % (2,5 %)
0764 Alvesta	47% (44 %)	43% (43 %)	45% (43 %)	4% (0,9 %)
0765 Älmhult	21% (19 %)	17% (15 %)	19% (17 %)	4% (3,9 %)
0767 Markaryd	24% (23 %)	24% (25 %)	24% (24 %)	0% (-2,0%)
0780 Växjö	18% (19 %)	12% (13 %)	15% (16 %)	6% (5,9 %)
0781 Ljungby	18% (17 %)	14% (14 %)	16% (16 %)	4% (3,5 %)
Hela Kronoberg	9 % (9%)	6 % (6%)	7% (8%)	3,2% (3,1%)

Tabell: Andel av kvinnor/män av de sysselsatta som pendlar över kommungräns 2019 och 2015. Rödmarkerade är orter där utpendlingen är mer än 20 procent. Under 20 procent klassas orten som egen arbetsmarknadsregion.

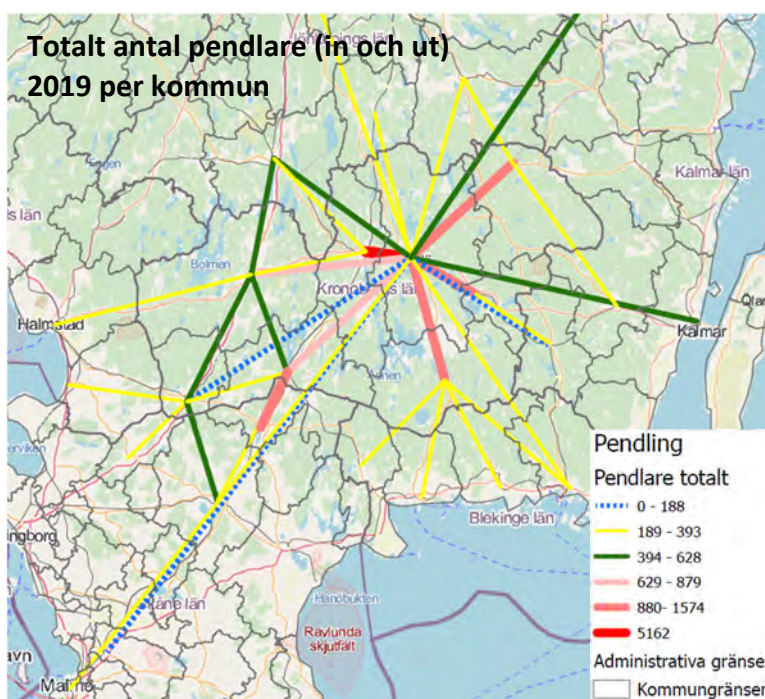


Bild: Total pendling in- och utpendling från Kronobergs åtta kommuner 2019.

Pendlingen skiljer sig dock avsevärt mellan olika kommuner, vilket inte är oväntat eftersom kommunerna skiljer sig åt vad gäller förutsättningar och storlek. Växjö har den största inpendlingen, vilket enkelt förklaras med att det är länets största ort och regioncentra. Hit pendlar den större delen av de övriga kommunernas pendlare. Samtidigt har Växjö kommun också den högsta utpendlingen. Älmhult har högre inpendling än utpendling, vilket beror på att IKEA är en stor och attraktiv arbetsgivare. Alvesta har både stor in- och utpendling, vilket kan bero på ortens närhet till Växjö. Markaryd och Älmhult har en högre in- och utpendling mot Skåne och Halland medan Tingsryd har en större pendling till och från Blekinge.

5.2 Bostadsplanering och kopplingen till infrastruktur

Utvecklingen av bebyggelsestrukturen spelar långsiktigt mycket stor roll för möjligheterna att utveckla transportsystemet i linje med de transportpolitiska målen. Enligt regeringens direktiv ska länsplaner upprättas förutom att beskriva effekterna av föreslagna åtgärder på de transportpolitiska målen också väga in vilka effekter föreslagna åtgärder väntas ge på förutsättningarna för bostadsbyggandet. Det handlar om att beskriva hur många ytterligare bostäder som åtgärderna bedöms skapa förutsättningar för, i vilket planeringsskede de befinner sig, när de beräknas vara färdigställda och vilken typ av bebyggelse det rör sig om.

Till den nationella planen 2018–2029 tog Trafikverket fram ett PM om Investeringar för ökat bostadsbyggande. Det PM:et tar dels upp olika typer av infrastrukturåtgärders koppling till bostadsbyggande utifrån de åtgärder som har föreslagits till den nationella infrastrukturplanen och dels en beskrivning av teoretiska samband mellan infrastrukturplanering och bostadsbyggande. Enligt underlaget finns det tre typer av åtgärder som ge effekter på bostadsbyggandet, vilka är:

- Åtgärder som ökar tillgängligheten och då förstör arbetsmarknadsregionen, vilket leder till att attraktiva bostäder kan byggas på nya platser.
- Åtgärder som minskar infrastrukturens påverkan på platser där efterfrågan redan är hög, vilket leder till förtätning
- Åtgärder som ger mer effektiva transporter i storstäderna och därmed möjliggör en långsiktig ökning av bostadsbeståndet

Vidare beskrivs att många av de infrastrukturåtgärder som genomförs har betydelse för transportsystemets funktion utan att det direkt går att härleda en viss volymbostad för respektive åtgärd och så ges exempel på sådana åtgärder: Förbifart Stockholm, Citybanan, Mälarbanan, tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm liksom åtgärderna i västsvenska paketet i Göteborg.

Trafikverkets PM ger en bra beskrivning av infrastrukturens koppling till bostadsbyggande på makronivå, men ingen tydlig vägledning hur det ska appliceras på en länstransportplan. Den regionala infrastrukturen utvecklas oftast i mindre etapper och över mycket lång tid och det finns många fler aspekter som kommer att ha betydelse för byggnationen av bostäder i en ort. Samtidigt som det är svårt att peka på effekten av en enskild åtgärd eller etapp, för bostadsutvecklingen, är ett effektivt transportsystem en förutsättning för att nå generella samhällsmål som regional utveckling, hållbar tillväxt och just utveckling av bostadsmarknaden. Om inte tillgängligheten i transportsystemet utvecklas i takt med regionens tillväxt riskerar förutsättningarna för bostadsbyggande och näringslivsutveckling att försämrats, likväl som lokalisering av bebyggelse har stor betydelse för tillgänglighet och effektivitet i transportsystemet. Bra kommunikationer och en väl fungerande infrastruktur behövs för att attraktiva samhällen ska kunna utvecklas.

Åtgärder som prioriteras i länstransportplanen kommer i olika utsträckningar att bidra till förutsättningar och utveckling av bostäder i Kronoberg, vissa i direkt anslutning till åtgärden och vissa indirekt och för en större geografi. I beskrivning av varje samfinansierings och namngiven åtgärd, bilaga 1A och bilaga 1B, finns motiveringar och beskrivningar och av åtgärdens koppling till och effekter på bostadsutvecklingen. Vad som inte har beskrivits är effekten på bostäder av bidragsåtgärder, dvs åtgärder som bidrar till attraktiv kollektivtrafik och cykelvägar inom det kommunala väghållningsområdet. Dessa åtgärder är också av betydelse för att skapa attraktiva platser och orter till länets invånare.

Region Kronoberg har ett framåtsträvande arbete för att kombinera infrastrukturen och då framförallt järnvägens utveckling med bostadsutvecklingen i länet. Region Kronoberg och tidigare Regionförbundet södra Småland var initiativtagare och drivande för att utveckla järnvägssystemet. I början av 2000-talet fanns enbart 5 stationer och idag finns det 11 stationsorter med tågstopp. Genom de nya stationerna förbättrades inte enbart kontakten med länets orter utan också med de 165 järnvägsstationerna som finns i Sydsverige. För att tydliggöra och stödja utvecklingen av stationsorterna tog region Kronoberg 2019 fram rapporten ”Stationsorter som regional resurs”. Med devisen ”tänk tåg kör buss” har rapporten också inkluderat orter med relativt bra busstrafik. De 14 stationsorterna är samhällen som tillsammans bygger upp regionen och gör den till vad den är, men som omvänt också kan dra nytta av koordinerade regionala insatser. Bostadsutvecklingen i dessa orter är av central betydelse. Idag (2020) bor det 47 873 invånare inom en km radie och 36 907 personer har sin arbetsplats placerad inom samma geografiska område, det vill säga 1 km från en station. En utveckling som måste fortsätta för att ge ett bidrag till det hållbara samhället.

Station	Inv. inom 1 km från station 2020	Andel inom 1 km 2020	Arbetsplats inom 1 km från station 2019	Andel inom 1 km 2020
Alvesta	5 273	57%	2 150	54%
Diö	567	63%	290	85%
Gemla	1 051	92%	254	98%
Hovmantorp	1 993	62%	430	94%
Lamnhult	1 638	93%	499	57%
Lessebo	1 194	60%	816	83%
Markaryd	3 102	53%	2 576	65%
Moheda	1 574	84%	570	91%
Vislanda	1 710	93%	910	88%
Växjö	10 996	15%	14 122	35%
Älmhult	5 820	52%	6339	68%
Ljungby	8 022	49%	4 822	50%
Tingsryd	2 321	72%	1982	84%
Åseda	2 612	96%	1147	68%
Summa:	47 873	36%	36 907	48%

Tabell: Antal invånare som bor inom en kilometer från stationen och andelen av boende i tätorten för 2020 samt antalet som har sin arbetsplats inom en kilometer från stationen och andelen arbeten i förhållande till totalt antal arbetande i tätorten för 2019.

Bostadsbehovet i Kronoberg

Det råder bostadsbrist i Sverige, trots att det byggs bostäder i högt tempo. En stark efterfrågan på bostäder lägger grunden för ett markant ökat bostadsbyggande. Boverkets prognos är att bostadsbyggandet ökar med 8 procent 2021, då det påbörjas 61 700 bostäder inräknat nettotillskott genom ombyggnad. Nästa år ökar byggandet med 4 procent då 64 000 bostäder påbörjas. Trots en kraftigt minskad befolkningsprognos behöver det enligt Boverkets bedömning tillkomma cirka 59 000 bostäder per år fram till 2029.

Det är kommunerna som har huvudansvaret för planeringen och genomförandet av bostadsförsörjningen. Planeringen för att utveckla bostadsbeståndet är en bärande del i kommunens strategiska arbete. Bra bostäder och goda boendemiljöer är grundläggande kvaliteter för en kommun. Att det finns bostäder tillgängliga för människor i olika skeden av livet är en förutsättning för kommunens utveckling. Inte bara för att locka nya inflyttare utan också för att invånarna ska välja att stanna i kommunen när behoven skiftar eller boendepreferenserna ändras.

Boverket ansvarar för att ta fram långsiktiga analyser som kunskapsunderlag för bostadsföretag och andra aktörer som verkar på bostadsmarknaden i länen, och som är intresserade av bostadsmarknadens utveckling i regionen. Länsstyrelserna tar varje år fram regionala bostadsmarknadsanalyser vilka utgör ett regionalt kunskapsunderlag om situationen i länen och om hur bostadsmarknaden har utvecklats under de senaste åren. Analyserna baseras på olika källor, bland annat Boverkets årliga bostadsmarknadsenkät som landets kommuner besvarar.

Boverket; Bostadsbyggnadsbehov 2020–2029: Boverket ansvarar för att ta fram långsiktiga analyser som kunskapsunderlag för bostadsföretag och andra aktörer som verkar på bostadsmarknaden i länen, och som är intresserade av bostadsmarknadens utveckling i regionen. Boverket tog år 2015 fram en byggbehovsprognos av nya bostäder fram till år 2025 och tre år senare kom en reviderad prognos för åren 2018–2025. År 2020 uppdaterades prognoserna med beräkningar för perioden 2020–2029. Prognoserna utgår från det kvantitativa behovet av bostäder i Sverige. Boverkets modell utgår från data som relateras till FA-regioner. Det totala bostadsbehovet utifrån Boverkets modell för Kronobergs tre FA-regionerna beräknades 2020 till omkring 10 100 bostäder på tio år, vilket blir att det i Kronoberg behövs ca 1 000 nya bostäder per år.

Beräknat byggbehov fram till och om med 2029 per Kronobergs tre FA-region:

- | | |
|----------------|----------------|
| • Älmhult-Osby | 776 bostäder |
| • Ljungby | 2 469 bostäder |
| • Växjö | 6 852 bostäder |

Länsstyrelsens; Bostadsmarknadsanalys 2021: Länsstyrelsens uppgifter är att bidra till arbetet med att uppnå regeringens mål för bostadspolitik. För detta ändamål samlas årligen uppgifter in om det befintliga bostadsbeståndet, det vill säga antalet påbörjade, färdigställda och lediga lägenheter i länets kommuner. Arbetet syftar till att få kunskap om länets bostadsmarknad och informationen sammanställs i den årliga – Bostadsmarknadsanalysen. Enkäten besvarades av kommunerna runt årsskiftet 2020/2021.

I Bostadsmarknadsanalysen framkommer att det i fem av Kronobergs åtta kommuner bedöms att det finns ett underskott på bostäder. Framförallt finns detta underskott i kommunernas centralorter. I enkäten får kommunerna bedöma hur stort det förväntade bostadsbyggandet kommer bli de närmaste två åren, fördelat på flerbostadshus och småhus, samt fördelat på upplåtelseformerna hyres-, bostads- och äganderätter. Sammantaget i länet bedömer kommunerna att det under år 2021 kommer påbörjas drygt 1 300 bostäder, av vilka cirka 1 000 byggs i form av hyresrätter. För år 2022 förväntas det byggas ännu fler; drygt 1 600 bostäder i flerbostadshus varav drygt 1 200 hyresrätter.

I enkäten får kommunerna också ange faktorer som begränsar bostadsbyggandet. Hårda lånevillkor för privatpersoner är den enskilt största faktorn som begränsar bostadsbyggandet. Brist på detaljplanerad attraktiv mark, konflikter med statliga intressen enligt miljöbalken, samt konflikter med allmänna intressen enligt plan- och bygglagen anges också som hinder för bostadsbyggande. Ingen av Kronobergs åtta kommuner anger att det är infrastrukturen som lägger begränsningar i bostadsbyggandet.

5.3 Trafiksäkerhet

Nollvisionen är bilden av en framtid där människor inte dödas eller skadas för livet i vägtrafiken och kan ses som en utgångspunkt för att förverkliga det transportpolitiska hänsynsmålet. Det är ett förhållningssätt, men utgör också en strategi för att forma ett säkert vägtransportsystem. I Nollvisionen fastslås att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Trafiksäkerhetsarbetet i Nollvisionens anda innebär att vägar, gator och fordon i högre grad ska anpassas till människans förutsättningar. Ansvar för säkerheten delas mellan dem som utformar och dem som använder vägtransportsystemet. Trafiksäkerhetsarbetet enligt Nollvisionen utgår från att allt ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt. Samtidigt som åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor, måste vägtransportsystemet utformas med hänsyn till insikten om att människor gör misstag och att trafikolyckor därför inte kan undvikas helt. Den perfekta människan finns inte. Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador. Mycket har hänt sedan starten med Nollvisionen 1997, Cirkulationsplatser, mitträcken, alkolås och trafiksäkerhetskameror är några av de innovationer som höjt säkerheten på de svenska vägarna. Insatserna har gett resultat. När nollvisionen antogs var antalet omkomna i trafikolyckor omkring 500 per år; och år 2016 var antalet omkomna 270 och 2019 221 personer. Utvecklingen för Nollvisionen går dock inte lika snabbt som tidigare. Nya utmaningar har uppstått, bland annat beroende på högre hastigheter på vägarna.

Den 1 september 2016 fattade regeringen beslut om en nystart för Nollvisionen. Regeringen presenterade ett inriktningsdokument som tydliggör regeringens inriktningar för svensk trafiksäkerhetspolitik. Trafikanalys fick i uppdrag att se över och föreslå nya transportpolitiska preciseringar på trafiksäkerhetsområdet. Arbetet resulterade i att Regeringen den 13 februari 2020 antog ett nytt transportpolitiskt etappmål för trafiksäkerheten, under det av riksdagen beslutade transportpolitiska hänsynsmålet:

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Utgångsvärdet för etappmålet utgörs av ett medelvärde för åren 2017, 2018 och 2019. Den nationella statistiken för omkomna i enbart vägtrafiken låg medel på 266 personer. Motsvarande uppgift för antalet svårt skadade låg på 2 127 personer. Om de uppställda målen ska nås till 2030 ska antalet döda i trafiken minskas till högst 133 personer och svårt skadade minska till högst 1 595 personer.

Vägtrafikolyckor i Kronobergs län

Transportstyrelsen ansvarar för att samla in och tillhandahålla statistik om vägtrafikolyckor med personskada som uppstår i det svenska vägtransportsystemet. Där efter gör Trafikanalys sammanställningar där även länsnivå presenteras. I tabellen nedan visas medel per år för perioden 2007–2016 och 2017–2019 för Kronobergs län. Sammanställningen är också uppdelad i män respektive kvinnor.

	2007–2016	Kvina	Man	2017–2019	Kvina	Man
Döda	9	23%	77%	8	12%	88%
Svårt skadad	67	41%	59%	41	36%	64%
Lindrigt skadad	437	44%	56%	374	43%	56%

Tabell över dödade, svårt skadade och lindrigt skadade i Kronobergs län. Uppgifterna visar medel per år för perioderna 2007–2016 och 2017–2019. Källa Trafikanalys

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

	2007–2016	Andel av total	2017–2019	Andel av total
Döda	55–64	23%	65–64 75–	6% var
Svårt skadad	25–34	17%	25–34	16%
Lindrigt skadad	25–34	17%	25–34	19%

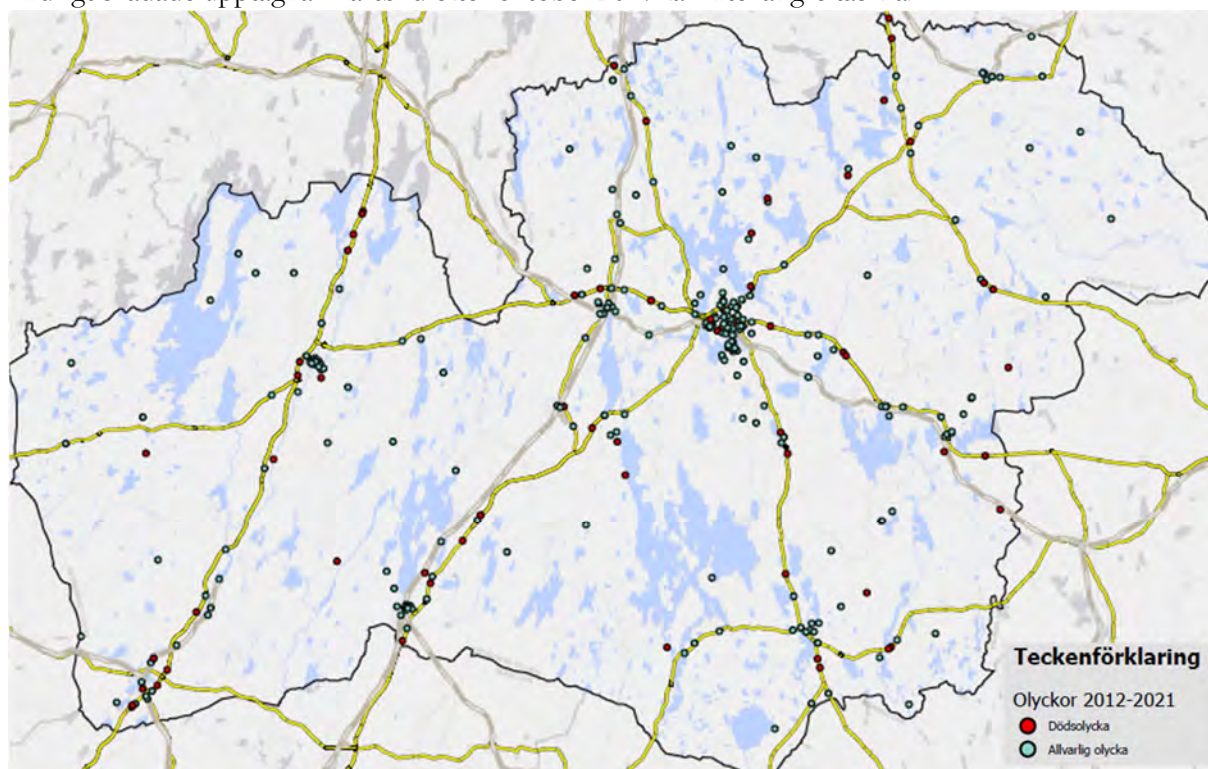
Tabell över vilken den största åldersgruppen är för vägratafölyckor i Kronobergs län och hur stor den gruppen är i förhållanden till den totala gruppen. Källa Trafikanalys

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

	2007–2016	Andel av total	2017–2019	Andel av total
Döda	Möten	33%	Singel	40%
Svårt skadad	Singel	41%	Singel	45%
Lindrigt skadad	Singel	35%	Singel	33%

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

Det finns en osäkerhet kring uppgiften om antalet lindrigt skadade eftersom inte alla olyckor blir kända av polis och sjukvård. I kartbilden nedan visas polisrapporterade trafikolyckor som resulterar i dödade och svårt skadade i Kronobergs län från 2012 fram till oktober 2017. I kartbilden finns inte lindrigt skadade upptagna. Kartbild efter oktober 2017 får inte längre tas fram.



Karta över olyckor i Kronobergs län 2012 – 2021.

Trafiksäkerhetsåtgärder i Kronoberg

Nedan presenteras de vanligaste åtgärderna som har eller kan genomföras som mindre åtgärd efter utpekande i länstransportplanen.

Mötesseparering

I mitten av 1990-talet lanserades vägtypen med mittseparering eller så kallad 2+1-väg, som ett kostnadseffektivt sätt att minska mötesolyckorna utan att bygga om till motorväg. Sedan dess har många vägar i landet mötesseparerats med hjälp av vajerräcke i mitten. Även i Kronoberg har många vägar fått mittseparering. Enligt, Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, ger denna vägtyp en reduktion av dödligheten med 80 procent och av svårt skadade med 55 procent. Det finns dock en del kritik eftersom denna vägtyp inte nödvändigtvis är klassad som motorväg eller motortrafikled, vilket innebär att oskyddade trafikanter och långsamtgående fordon så som A-traktorer får färdas på vägen. Detta kan medföra problem och olycksrisker då vägbanan ofta är smalare än före ombyggnaden.

Sidoområdesåtgärder

När det gäller sidoområdesåtgärder i form av rensning av vägområdet från sten och stubbar eller att sätta upp långsgående fängsträcken på risksträckor, genomförs de normalt i samband med andra vägbyggnadsåtgärder på vägen. I vissa fall kan sidoområdesåtgärder vidtas som egen åtgärd. Detta är ett viktigt åtgärdsområde för länet då den vanligaste dödsolyckan i Kronobergs län är en singelolycka där bilen hamnar vid sidan av vägen och krockar med något fast föremål såsom en sten eller ett träd. Sidoområdesåtgärder kan ofta genomföras utan att en föregående vägplan upprättas.

Korsningsåtgärder

Höjd säkerhetsstandard i korsningar är ett prioriterat åtgärdsområde inom trafiksäkerhetsområdet. Åtgärderna kan till exempel bestå av passager för vissa trafikantkategorier, kanaliseringar, öglor, cirkulations- eller trafikplatser. Åtgärdsbehovet baseras på riskanalyser. Under senare år har åtgärder i korsningar framförallt samordnats i samband med utbyggnad av mitträcken.

Tätorter

I denna kategori ingår så kallade tätortsåtgärder, vilket innebär mer eller mindre omfattande förändringar av statliga vägar som passerar genom tätorter. Åtgärderna innebär oftast att vägen bättre anpassas funktionellt och miljömässigt till tätortsförhållanden genom till exempel utbyggnad av stråk för oskyddade trafikanter, att vägen smalnas av och säkras för lägre hastighet eller att vägen ges en anpassad standard i samband med ett förändrat våghållningsansvar.

Rastplatser

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

5.4 De "smala" vägarna viktiga för Kronoberg

Även om de större orterna i länet fyller en viktig funktion sett till service och arbeten utgör landsbygden en stor del av Kronobergs län – cirka var femte invånare bor utanför en tätort. För att ta tillvara på landsbygdens potential är det viktigt att det i närliggande orter finns ett visst serviceutbud i form av dagligvarubutiker, drivmedelsstationer och offentliga verksamheter. Att upprätthålla god offentlig och kommersiell service samt ändamålsenlig infrastruktur i ett stort och glest län likt Kronoberg ställer höga krav på planeringen och insatserna.

En god väghållning behövs både för framkomlighet och tillgänglighet men också ur trafiksäkerhetssynpunkt. Även ur ett ekonomiskt perspektiv är det viktigt att sköta det lågtrafikerade vägnätet genom en effektiv drift- och underhållsplanering. Eftersläpande underhåll medför högre kostnader i framtiden och olägenheter för trafikanterna. Ett eftersatt vägnät ger försämrad tillgänglighet vilket hämmar vägnätets funktion för boende och förvärsarbete. Det mindre vägnätet är också av stor vikt för näringslivets transporter och då särskilt skogs- och lantbrukstransporter. En avgörande fråga för dessa transporter är att vägen har tillräcklig bärighet för tunga transporter. För att upprätthålla bärigheten finns ett särskilt bärighetsanslag finansierad inom nationell plan som används till att upprätthålla god bärighet på delar av det mindre vägnätet - ett särskilt utpekat näringslivsvägnät.

Då vägnätet är lågtrafikerat kan det vara svårt att utifrån sedvanliga kalkyler över kostnader och nyttor prioritera drift- och underhållssatsningar eller standardhöjningar såsom breddning relativt andra angelägena satsningar i samhället.

För att möta behovet av åtgärder på det lågtrafikerade och framförallt smala vägnätet har det sedan Länstransportplanen 2004–2015 funnits en finansieringsmetod där de nationella bärighetsmedlen har kunnat samverka med medel från länstransportplanen. Av bärighetsmedel har under senare år medel i storleksordningen 30–40 miljoner kronor per år tilldelats Kronobergs län. Standardhöjning i form av vägbreddning skall finansieras med medel från länstransportplanen. Samordningsvinsterna är i många fall stora, om breddning sker i samband med bärighetsförstärkning i de fall breddning är aktuell. Generellt har en kombinerad bärighetsförstärkning och breddning av aktuella vägar direkt bäring på näringslivets tillgänglighet och därigenom den lokala utvecklingen och indirekt landsbygdsboendets möjligheter till goda arbetspendlingsförbindelser. Mellan nationell och regional plan är synergin påtaglig och därigenom effektiviteten av skattemedel. En följd av detta arbetssätt är att tidpunkten för genomförandet av de breddningsåtgärder som ur ett regionalt perspektiv prioriteras måste anpassas till när behov av bärighetsåtgärder föreligger och medel för bärighetsförstärkning finns tillgängliga. Eventuella nackdelar med att koppla tidpunkten för genomförandet till bärighetsbehovet uppvägs av att det har medfört mycket vägförbättring till en låg kostnad för regionen. Denna möjlighet till samverkan har försämrats då åtgärder belastar olika finansieringsposter samt att styrningen sker på olika nivåer inom Trafikverket.

Kartläggning av smala vägar

För att kartlägga bristerna på det smala vägnätet i Kronobergs län gav 2014 Regionförbundet södra Småland ett uppdrag till Trafikverket. Inventeringen var ett första steg i en kommande åtgärdsvalsanalys.

Kartläggningen skulle ta sin utgångspunkt i de kriterier för breddning av smala vägar som arbetades fram som underlag till länstransportplanen 2004–2015, se ruta. Syftet var att få fram de mest prioriterade vägarna att åtgärda i respektive grupp samt ge en kostnadsuppskattning.

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

Underlag för prioritering för breddning av smala vägar

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

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

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

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

Antal vägar i behov av breddning enligt analysen 2014:

- Analysgrupp A 11 vägar.
 - Väg 120 Göteryd – Älmhult 2019–2021 Breddning
 - Väg 120 Älmhult – Häradsbäck
 - Väg 120 Holmahult – Länsgränsen
 - Väg 124 Hjälmärd – Össjö
 - Väg 124 Tjukö – Liatorp
 - Väg 126 Fridafors – Ryd
 - Väg 520 Timsfors – Alandsköp
 - Väg 707 Alvesta – Gemla
 - Väg 880 Åby - Borlanda
 - Väg 897 Stockekvarn - Rottne
- Analysgrupp B: 7 vägar
 - Väg 530 Nötja – Hamneda
 - Väg 555 Bolmstad – Tanåker
 - Väg 557 Guddarp – Lagan
 - Väg 577 Eneborg – Kimmelsbygd
 - Väg 682 Urshult – Rössmåla
 - Väg 693 Vaghult - Frännafälle
- Analysgrupp C: 6 vägar
 - Väg 536 Glamshult – Lidhult 2010–2013 Breddning
 - Väg 546 Loshult – Odensjö
 - Väg 555 Tanåker – Sandvik
 - Väg 564 Torset – Dörarp
 - Väg 678 Grimslöv – Sjöby
 - Väg 696 Odenslanda - Rikaby

I analysgrupp A återfinns i huvudsak vägavsnitt som hittills på de prioriterade vägar/stråk som går i länet. I denna grupp är åtgärderna ofta förhållandevis omfattande och därmed också kostsamma.

I länstransportplanen från 2018 angavs att kostnaden för breddning under normala förhållanden uppgår till 1500–2500 kr per kvadratmeter. Detta riktvärde är nu förmodligen högre. Utöver breddningskostnad tillkommer kostnader för de bärighetsåtgärder på befintlig väg som oftast genomförs i samband med att vägbreddning utförs. Bärighetsdelen kan i vissa fall utgöra betydande belopp. Med den

kostnadsbild för breddning som redovisas så skulle den sammanlagda kostnaden att bredda de 23 vägar som listats ovan uppgå till storleksordningen minst 550 miljoner kronor. Eftersom endast en mindre del av länstransportplanens anslag kan användas för breddningsåtgärder krävs en tydlig prioritering bland möjliga objekt.

Prioritering av landsbygdens vägar

I länstransportplan 2018 – 2029 pekade Region Kronoberg specifikt ut att Trafikverket ska vidta standardförbättrande åtgärder på de övriga länsvägarna, vilket är vägar med vägnummer 500–999. Denna prioritering ligger fast även i Länstransportplan 2022–2033. Under perioden prioriteras minst 48 miljoner kronor till pott för mindre investeringar i detta vägnät. Normalt innebär ett utpekande i pott för mindre investeringar att Trafikverket får ansvar att under planperioden genomföra åtgärder som ligger i linje med utpekandet. I ansvaret ligger bl.a. att genomföra åtgärdsvalsstudier, ta fram vägplan, projektering etc. samt att i möjligaste mån samordna standardförbättrande åtgärder med bäringhet-, tjälsäkring- och belägningsåtgärder.

5.5 Bredband

Kronoberg har en stor utmaning i att etablera god digital infrastruktur till länets medborgare. Idag har ca 79 % av alla hushåll och företag i regionen en bredbandsanslutning på minst 100 Mb/s. För att nå de nationella målen krävs en hög ambition i utbyggnaden. Utbyggnaden av länets digitala infrastruktur har dels skett av de kommunägda bolagen och dels av länets fiberföreningar med stöd av Landsbygdsprogrammet. Från och med 2021 finns det även möjlighet att få stöd från Post- och telestyrelsen (PTS) som har utlyst 1,6 miljarder kronor för framtida bredbandsutbyggnad.

Att ha en god infrastruktur är en viktig faktor för länets utveckling. Detta inkluderar såväl transportinfrastruktur som länspanen presenterar, men även IT-infrastruktur. För att åstadkomma goda kommunikationer i hela länet krävs en väl utbyggd infrastruktur för både transporter och elektroniska kommunikationer. Dessa olika typer av infrastruktur kompletterar varandra och kan med fördel samplaneras. Vid planeringsåtgärder längs vägar, cykelvägar eller liknande kan man med fördel eftersträva samordning (samförläggning och kanalisation) i tidigt skede för att samtidigt projektera för bredband där behov föreligger. För att undersöka behovet av samplanering av respektive infrastruktur är det nödvändigt att ha regelbunden dialog med relevanta aktörer, t.ex. Trafikverket, berörd kommun och marknadsaktörer inom bredbandsutbyggnad.

5.6 Mobility management

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

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

1. **Mobility management i byggskedet** syftar till att effektivt hantera störningar under byggtiden, att på kort och eventuellt även lång sikt förändra resandet och att säkra arbetsmiljön.

Finansiering av mobility management i byggskedet bör ske genom att medel säkerställs direkt i investeringsobjekten.

2. **”Förebyggande” mobility management** syftar till att skapa högre och bättre nyttjandegrad av befintlig infrastruktur, minska ensamåkandet i bil, öka kollektivresandet (väg och järnväg) och cyklandet på utvalda stråk med potential. Dessa åtgärder kan också med fördel genomföras ”i väntan på” en större investering i infrastrukturen.

Även i förra planomgången pekade regeringen på möjligheten till att genomföra påverkansåtgärder. Kronoberg, liksom flera andra länsplaneupprättare, avsatte medel i planen för att möjliggöra för påverkansåtgärder. Dock visade det sig att Trafikverket som har ett flertal regelverk att följa inte kan finansiera sådana åtgärder via länstransportplanens medel. Region Kronoberg har tidigare prioriterat medel till mobility managementåtgärder, för att visa på regionens beredskap för att genomföra sådana åtgärder. För planperioden 2022–2033 görs dock ingen sådan prioritering. Om Regeringen och Trafikverket tar fram en lösning där medel från länstransportplanen kan användas till Mobility management är Region Kronoberg beredda att göra så. Förhoppningsvis finns en sådan lösning till kommande planrevidering om cirka 4 år.

Region Kronoberg har erfarenheter

Region Kronoberg har lång erfarenhet av att arbeta med mobility management. Inom ramen för Regionförbundet södra Smålands regionala klimatinvesteringsprogram, KLIMP, startades redan 2004 ett av landets första regionala mobilitetskontor för att stimulera och arbeta för ett mer hållbart resande.

Som exempel på dagens arbete har inriktningsunderlaget Cykla i gröna Kronoberg tydliga uppmaningar till kommunerna att genomföra mobility management-åtgärder för att stödja och snabbt få effekter av cykelvägsutbyggnaden. Vidare driver Region Kronoberg två större projekt som uppmanar och arbetar för ett mer hållbart resande, dessa båda projekt beskrivs nedan.

Vidare beviljades Region Kronoberg 2017 medel genom Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF), till ett treårigt projekt, *Hållbar mobilitet i Gröna Kronoberg*. Projektet vände sig till 15–25 större arbetsplatser från länets alla kommuner. De arbetade med de flesta av de resor som en arbetsplats genererar; arbetsresor, tjänsteresor, besökares resor samt godstransporter. Syftet med projektet var att minska koldioxidutsläppen från denna typ av resor på respektive arbetsplats. Projektet kom att bidra till Gröna Kronobergs mål om minskad klimatpåverkan inom första prioriteringen, *Utveckla platser, orter, städer och regioner genom att komplettera och dra nytta av varandra*. Projektet mötte också mål i regionens trafikförsörjningsprogram som handlar om ökat resande med kollektivtrafik.

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

6 Utgångspunkt Regionsamverkan Sydsverige

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

Regional systemanalys	Inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige har en uppdatering av den gemensamma systemanalysen från 2015 genomförts. - Systemanalys för Sydsverige 2020.
Sydsvenska positionspapper och prioriteringar	Inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige har infrastrukturens positionspapper och de sydsvenska prioriteringarna uppdaterats för planeringsomgången 2022–2033.
OECD Territorial Reviews Småland-Blekinge	I kapitlet sammanfattas viktiga slutsatser från den uppföljande OECD-rapporten från 2018 med relevans för infrastrukturplaneringen.
Resvaneundersökningar	En resvaneundersökning kan ge svar på hur invånaren på en arbetsplats, kommun eller region reser. I kapitlets sammanfattas resultat från två resvaneundersökningar som är av betydelse för infrastrukturplaneringen.

6.1 Regional systemanalys

Inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige har en uppdatering av den gemensamma systemanalysen från 2015 genomförts. - Systemanalys för Sydsverige 2020. Systemanalys 2020 är en revidering av den tidigare analysen men har samtidigt kompletterats med aktuella trender och utmaningar.

Systemanalysen syftar till att definiera en transportstruktur som är långsiktigt stabil och ger förutsättningar för en önskad samhällsutveckling. Med ett långsiktigt perspektiv ska investeringar i den övergripande strukturen kunna möta förändrade förutsättningar. Därigenom återspeglar systemanalysens resultat en samhällsekonomiskt motiverad resurshushållning. De grundläggande elementen i systemanalysen är de stråk som stödjer de noder som är av strategisk betydelse för den sydsvenska regionens utveckling. Oavsett konsekvenserna av de megatrender som kan skönjas ska den fysiska strukturen vara robust.

I Systemanalys 2015 genomfördes omfattande beskrivande delar såsom analys av tillväxtmotorer och regionala kärnor, demografi, godstransporter med mera. Eftersom de flesta regionerna i dagsläget har ett mer grundligt kunskapsläge finns till systemanalysen 2020 inte samma behov av nulägesbeskrivning. Många av de sakframställningar och faktakartor som beskrev nuläget 2015, är till stor del fortfarande giltiga. Den bild som gavs i rapporten från år 2015 håller fortfarande i stora delar. Tyngdpunkten i systemanalys 2020 har flyttats till mål och bristbeskrivning, förutom att utöka analysen till samtliga sex län.

Systemanalys 2020 är indelad i tre huvuddelar;

- Del 1 Strategi för transportsystemet sammanfattar mål för transportsystemets långsiktiga struktur samt hur transportsystemet behöver utvecklas för att uppfylla målen för Sydsveriges utveckling. I denna del ges förslag till åtgärder i transportinfrastrukturen. Analysen i Del 1 bygger på underlag från Del 2 och särskilt del 3 men kan läsas separat.
- I Del 2 resoneras om långsiktiga trender. Dessa utgörs både av prognosbaserade trender och så kallade megatrender. I denna del resoneras kring utvecklingstrender som behöver hanteras på den politiska nivån.
- Del 3 utgör en sammanfattande bild av nuläget (år 2018) i Sydsverige med kommenterade kartor och diagram. Denna del ska betraktas som ett kunskapsunderlag om den Sydsvenska regionen.

Systemanalys dels från 2015 och dels från 2020 har tjänats som kunskapsunderlag för framtagandet av Region Kronobergs länstransportplan. Systemanalyserna finns för nedladdning från regionsamverkan Sydsveriges hemsida. Direktlänken till Systemanalys 2020 finns här: <https://regionsamverkan.se/wp-content/uploads/2020/09/Systemanalys-Sydsverige-2020.pdf>

6.2 Sydsvenska positionspapper och prioriteringar

Infrastrukturens positionspapper

Utifrån underlaget som framkom genom systemanalysen och utifrån tidigare gemensamma ställningstaganden har de sex sydsvenska länen arbetat fram en uppdatering av gemensamt positionspapper för infrastrukturen. – *En välutvecklad sydsvensk infrastruktur gynnar hela Sverige*. Sydsveriges sex regioner; Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne och Halland har enats kring prioriteringar för den framtida infrastrukturen genom att samlas kring tre gemensamma utgångspunkter. Vi utgår från dessa i vår planering och föreslår att de tas som utgångspunkt i statens planering av infrastrukturen för åren 2022–2033. Positionspapperet antogs av regionsamverkans styrelse i december 2020 efter det att respektive region hade antagit papperet.



Sydsverige har ett strategiskt läge i Sverige med nära koppling till såväl övriga Europa som Mälardalen och Västsverige. 26 % av landets befolkning bor i Sydsverige. Tillgänglighet till arbete, bostad, utbildning, kultur och service genom smidiga kommunikationer är viktigt i människors vardag. Transportsystemets funktion och utveckling, både för personresor och godstransporter är även avgörande faktorer för att kunna knyta samman Sydsverige och stärka företagens konkurrenskraft.

Regionsamverkan Sydsverige är eniga om följande positioner:

- Nationell och internationell tillgänglighet Snabb utbyggnad av nya stambanor med centrala stationslägen och kopplingspunkter till Södra stambanan och anslutande uppgraderade tvärbananor samt färdigställande av Västkustbanan.
- Sammanknutet Sydsverige Utveckling och underhåll av Järnvägar och vägar som stödjer den flerkärniga ortstrukturen med tillväxtmotorer, kärnor och deras omland. Starka stråk genom Sydsverige som länkade med sammanbindande tvärförbindelser.
- Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter Ökad transportkapacitet för effektiva och klimatsmarta transporter för näringslivet.



Bild: Illustrationer över Regionsamverkan Sydsveriges tre positioner; Nationell och internationell tillgänglighet, Sammanknutet Sydsverige och konkurrensmässiga och hållbara godstransporter

Infrastrukturens prioriteringar

Utifrån det gemensamma positionspapperet för infrastruktur 2020 ”En väl utvecklad Sydsvensk infrastruktur gynnar hela Sverige” har de sex regionerna enats om gemensamma utgångspunkter för den framtida utvecklingen av infrastrukturen. Utifrån dessa har regionsamverkan Sydsverige lagt fast gemensamma sydsvenska prioriteringar som är de åtgärder och investeringar som Regionsamverkan Sydsverige anser behöver ingå i den kommande nationella planen för transportinfrastrukturen. Utöver dessa prioriteringar så har regionerna inom Regionsamverkan Sydsverige ytterligare åtgärder som är av mer specifikt regionalt intresse.

Beslutade åtgärder i gällande plan måste genomföras: Genomförande av de satsningar och investeringar som ligger med i gällande nationell plan är en viktig förutsättning för andra samhällsaktörers medverkan i utvecklingen av transportsektorn och transportsystemet. Många projekt motiveras av och förutsätter samordning med den regionala kollektivtrafikens utveckling, med bostadsbyggande samt kommunal stadsutveckling. Stabilitet och kontinuitet i planeringen och genomförandet av infrastrukturplanerna är en grund för förtroende och skapar möjlighet för samverkan för att uppnå effekter och öka samhällsnyttorna. Det är således viktigt att alla pågående och planerade åtgärder som ligger med i gällande plan genomförs.

Processer och andra satsningar av stor vikt för transportsystemets utveckling: Förutom investeringar som Regionsamverkan Sydsverige vill ska ingå i den nationella planen vill de också lyfta följande prioriterade processer och andra satsningar som är av stor vikt för transportsystemets utveckling och som behöver hanteras i den pågående långsiktiga infrastrukturplaneringen. Processerna kan sammanfattas i följande punkter:

- De nya stambanorna måste byggas så snabbt som möjligt som ett sammanhållet system med centrala stationslägen. Detta får inte trycka undan finansiering av andra nödvändiga infrastrukturåtgärder.
- Den nationella planen ska innehålla investeringar i infrastruktur som bidrar till att uppnå vår inriktning för utvecklingen av den regionala tågtrafiken inom Sydsverige. Inriktning är att tågen ska gå i takt och symmetri, erbjuda attraktiva restider och turtäthet samt vara pålitlig.
- Den nationella infrastrukturplaneringen måste baseras på gränsöverskridande perspektiv och beakta både flödena tvärs Östersjön och Sveriges koppling till kontinenten via Öresund och Fehmarn Bält. Åtgärder behövs för att undanröja flaskhalsar i TEN-T Skandinavien Medelhavskorridoren i passagen genom Öresundsregionen

- Processen för en fast förbindelse Helsingborg– Helsingör för persontåg och vägtrafik behöver fortsätta och leda till beslut tillsammans med Danmark om att starta bygget.

Gemensamma prioriteringar till nationell plan 2022–2033: Regionsamverkan Sydsverige har enats i gemensamma 14 prioriteringar. Dessa prioriteringar är av största vikt för internationell, nationell och regional utveckling. Av de 14 prioriteringarna ligger 4 åtgärder i eller geografiskt nära Kronobergs län, men även åtgärder utanför länet har stor betydelse för länets invånare och näringsliv. De fyra prioriterade åtgärderna i Kronoberg är:

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

6.3 OECD Territorial Reviews Småland-Blekinge

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



Viktiga slutsatser från OECD

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

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

- Länet har fler bilar per invånare än det nationella genomsnittet. Invånarna gör färre men längre resor än det nationella genomsnittet
- Pendlingen över korta sträckor är lägre än i andra områden dvs vi pendlar längre sträckor. Antalet resor per tillgänglig kilometer, mått på utnyttjandet av väginfrastruktur, är under genomsnittet. Detta tyder på att infrastrukturens kvalitet ligger under normen vilket ökar pendlingskostnaden

- Europavägarna E4 och E22 har en relativt hög standard jämfört med resten av vägnätet, men det finns besvärliga flaskhalsar som behövs åtgärdas. Utöver dessa finns det tvåfiliga vägar mellan regionerna som gör trafiken i öst-västlig riktning långsam och ger en dålig förbindelse. Vissa vägar mellan större städer och de omgivande kommunerna är väldigt dåliga och hindrar den regionala utvecklingen.
- Järnvägsnätet i sydöstra Sverige är eftersatt och har kapacitetsproblem, är föråldrat eller saknar viktiga länkar.
- Järnvägsnätet har en huvuddel, Södra stambanan, med dubbla spår och relativt snabb trafik, men kapacitetsbristen är viktig och ett växande problem. Järnvägsnätet innefattar även ett antal regionala linjer, t.ex. Kust-tillkust-banan, Blekinge kustbana, Jönköpingsbanan och Stångådalsbanan.
- Flygförbindelse är viktiga och det finns tillgänglighetsproblem inom området. Det krävs goda förbindelser till internationella flygplatser
- Transportinfrastrukturen har ännu inte anpassat sig till de växande marknaderna i öster. Nya handelsmöjligheter med Baltikum, Ryssland och Kina har öppnats. Företag i länen är geografiskt placerade för att dra nytta av detta och expandera om infra-satsningar genomförs.
- Infrastrukturbegränsningarna gör att det goda läget gentemot de stora europeiska marknaderna inte kan utnyttjas till fullo. Kronoberg och Kalmar är svåråtkomliga om man ser till vägnätet. Kronobergs tillgänglighet när det gäller järnvägen är dock bättre.

Konsekvenser av infrastrukturbegränsningar enligt OECD

- De fyra länen har hög andel lågutbildade och en lägre andel högutbildade än genomsnittet i Sverige. Bristerna i infrastrukturen hämmar dynamiken inom regionen. Bättre interna förbindelser skulle bidra till minskade pendlingskostnader, bredare arbetsmarknader och bättre matchning mellan tillgång och efterfrågan på arbetskraft.
- Bättre transport- och kommunikationsnät innebär att befolkningen inte behöver minska i småorter om det finns goda möjligheter till arbetspendling. Infrastrukturbristerna begränsar länets möjligheter att dra nytta av sitt geografiska läge.
- Det finns en oväntad ökande efterfrågan på järnvägstransporter. Underhållet och utvecklingen av järnvägen inom länen är därför en strategisk fråga för regionen. En stor del av järnvägsnätet har kapacitetsproblem.
- Fler regelbundna flygförbindelser till Köpenhamn och andra stora flygplatser i Europa skulle underlätta flygtransporterna till resten av världen och göra regionen mer attraktiv för högutbildad arbetskraft och kunskapsbaserade företag.

6.4 Resvaneundersökningar

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

Inom projektet Hållbar mobilitet i Gröna Kronoberg vilket var ett samverkansprojekt mellan Region Kronoberg och Energikontor Sydost och som drevs under perioden 2017–2020 ingick att genomföra resvaneundersökningar bland de deltagande organisationerna och företagen. Projektet hade fokus på

arbetsresor och resor i tjänsten. I projektet deltog cirka 30 av Kronobergs större arbetsplatser, det innebär att cirka hälften av länets anställda ingick i de resvaneundersökningar som genomfördes. Arbetet kommer att fortsätta 2021–2023 under projektnamnet Transporteffektivt Kronoberg och då vända sig mer mot det privata näringslivet i Kronoberg. De båda projekten ligger under samlingsnamnet ”Res grönt i Gröna Kronoberg”.

Den senaste större resvaneundersökningen för sydöstra Sverige är från 2012 och gjordes på uppdrag av Trafikverket, Regionförbundet Jönköpings län, Regionförbundet södra Småland, Region Blekinge, Regionförbundet Kalmar samt Växjö och Kalmar kommun. Alla typer av resor är inkluderade i undersökningen vilket innefattar studie och arbetspendling, resor i tjänsten och fritidsresor. I remissversionen av Kronobergs trafikförsörjningsprogram, TFP, föreslås att det ska genomföras en större resvaneundersökning och att det ska ske vart tionde år. Coronapandemin och de reserestriktioner som har funnits under 2020–2021 har inneburit ett kraftigt förändrat resande. Detta gör att om jämförelse med 2012 ska kunna ske kan en större resvaneundersökning genomföras tidigast om några år.

RVU Hållbar mobilitet i Gröna Kronoberg

Under 2018 genomförde Hållbar mobilitet i Gröna Kronoberg den första resvaneundersökningen bland de deltagande arbetsplatserna. Enkäten skickades ut via mejl och med syftet att få ett utgångsläge på hur man reste till och från arbetet samt i tjänsten. Undersökningen ställde också frågor kring hur benägen man var att ändra sitt resebeteende. I september 2020 skickades den andra och uppföljande resvaneundersökningen ut. I undersökningen 2018 svarade 11 795 personer vilket var 51 procent av antalet anställda då. 2020 svarade 12 298 personer vilket motsvarar 50 procent av antalet anställda 2020. Nedan presenterade resultat är från undersökningen 2020.

- 92 procent av dem som svarat bor i Kronobergs län, 5 procent i Skåne län och sedan är resterande procent fördelat mellan Jönköping, Kalmar och Blekinge län. De som svarade var 2/3 kvinnor och 1/3 män. Den största åldersgruppen 30 procent var i åldern 46–55 år och 28 procent svarade att de bodde på landsbygden medan 72 procent bodde i tätort.
- Den uppföljande undersökningen genomfördes i september och början på oktober under pandemiåret 2020. Detta kan ses i att antalet som bor längre än 50 kilometer från arbetsplatsen som reser kollektivt minskat med drygt 21 procent. Troligtvis på grund av restriktioner och viljan att hålla smittspridningen nere. Men på frågan till de som svarade på enkäten om de reser annorlunda idag på grund av pandemin så är det endast 2 procent som svarat ja.
- Det vanligaste färdssättet år 2020 att åka ensam i bil till och från sitt arbete, 51 procent. Vilket inte var någon större skillnad mot 2018. Dock hade de som bor på landsbygden ökat sitt bilåkande i lite större utsträckning än de som bor i tätort. Den största skillnaden gäller cykling. Fler har börjat använda sig av cykel för att resa till och från sitt arbete, 28 procent cyklade vilket var en ökning med 3 procent. Det konstaterades att det var elcykel som ökat mest både hos kvinnor och män.
- Antalet som promenerar, 8 procent, eller samåker 5 procent till sitt arbete ligger även det på samma nivå som 2018 medan antalet som reser med kollektivtrafiken har minskat med två procent till 7 procent.
- Undersökningen tittade också på anställdas bilar och vilket drivmedel de går på. Det visar på att bensinbilar har minskat med 3,4 procent. Och samtidigt kostanteras en ökning av laddhybrider, elhybrider, biogas och biodiesel. De dominerande bränsleslagen var dock fossila bensin, bensin 48 procent och diesel 44 procent. De fossila bränsleslagen är dominerande med sammanlagt 88 procent.

RVU 2012

Syftet med Resvaneundersökningen 2012 var att ge en uppdaterad kännedom om resvanorna regionalt och interregionalt. Alla typer av resor är inkluderade i undersökningen vilket innefattar studie och arbetspendling, resor i tjänsten och fritidsresor. Resultatet av resvaneundersökningen visar att i hela Småland, Blekinge och Öland görs 1,8 miljoner förflyttningar under ett genomsnittligt dygn. I den sydöstra regionen som är det aktuella området är siffran ca 1,4 miljoner.

- Invånarna i Småland, Blekinge och Öland reser drygt 33 miljoner km varje dag. Av dessa kilometer står bilen för 76 procent på vardagar och 85 procent på helgerna. Av de producerade personkilometrarna står långa resor (50 km eller längre) för över 50 procent och resor som är under 10 km är 12 procent. Räknat i tid motsvarar detta ca 1 timme och 20 minuter på resande fot per dag.
- I den sydöstra regionen är ca två tredjedelar av alla resor under 10 km långa. Medelresan varar ca 40 minuter, under både vardagar och helger. Förutom tåg, som används för långa resor, och cykel/gång som används för korta resor, är det stor spridning på reslängderna för övriga färdmedel.
- Över 90 procent av hushållen har tillgång till bil och lika stor andel har tillgång till cykel. 1,3 procent av befolkningen har tillgång till en elcykel. Andelen som har ett kollektivtrafikkort sjunker med ökande ålder, en majoritet i åldern 16–24 år har ett kollektivtrafikkort. Var femte invånare har ett tåg- eller busskort.
- Strax över hälften av alla förflyttningar görs inom en och samma tätort. Cirka 27 procent av förflyttningarna görs i de fyra residensstäderna. De reseströmmar som flyter utanför tätorterna domineras av regionens residensstäder. Samtliga reseströmmar med undantag av Stockholm, går in/ut från regionen till närliggande kommuner. Kollektivtrafikströmmarna liknar bilströmmarna och därför finns det potential att öka andelen kollektivtrafikresenärer.
- 6 procent av antalet resor görs med kollektivtrafik och resor med bil är över två tredjedelar. En överföring av 8 procent av bilresor till kollektivresor skulle innebära en fördubbling av kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken svarar för 17 procent av antalet personkilometer eftersom den genomsnittliga längden på resorna för kollektivtrafiken är större än bilresorna. I de större städerna står bilen för en mindre andel av resorna, framförallt bland yngre.
- 70 procent av arbetsresorna görs med bil och motsvarande för kollektivtrafiken är 6 procent. Resor till och från arbete/studier, eller tjänsteresor utgör knappt hälften av vardagsresorna. Inköpsresor, samt resor till olika fritidsaktiviteter står för vardera runt en femtedel av resorna. Vid inköpsresor används till största del bilen som medan kollektivtrafiken används vid resor till skola/studier.
- Resor till fritidsaktiviteter motsvarar totalt 185 000 resor och det gäller ungefär 25 procent av invånare. På helger är det 35 procent eller 301 000 resor. Fritidsresorna i regionerna görs oftast med bil. Kvinnor samåker i högre grad än män och även yngre samåker i högre utsträckning än andra åldrar samt använder sig mer av cykel eller gång. Under vardagarna syns det en tydlig topp på antalet fritidsresor vid 18-tiden.
- Pensionärernas resvanor skiljer sig från andra grupper. Det finns inga tydliga toppar när denna grupp reser, utan istället är det spritt från 10-tiden på morgonen till 16-tiden på kvällen. Endast 2 procent av resorna görs med kollektivtrafik. Bilresor dominerar.
- Antalet resor och andelen invånare som reser skiljer beroende på var i regionen man bor. Är man bosatt i de större städerna reser man mer frekvent än om man bor på mindre orter eller landsbygd. I de större städerna är det också en större andel som använder kollektivtrafik och cykel som färdmedel. Andelen bilresor är som störst för boende på landsbygden och i mindre

orter. Viljan (möjligheten) att ändra sitt färdssätt mot att använda bil i mindre utsträckning är som lägst här.

- Det finns ett starkt samband mellan tillgången till bra kollektivtrafik och viljan att resa mindre med bil. Kvinnor, yngre och högutbildade har en större vilja att förändra sitt resesätt och åker i större utsträckning mer kollektivtrafik jämfört med andra grupper. En stor andel av bilisterna har inte någon vilja att dra ner på sin bilanvändning men var tionde person har redan provat eller har tankar kring att använda sig av ett annat färdmedel än bilen. Ytterligare 17 % av bilisterna har som ambition att minska sitt bilresande men vet ej hur eller när detta ska ske.

7 Hållbarhetsbedömningar av LTP

Vid framtagandet av länstransportplanen har tre konsekvensbeskrivningar arbetats fram, vilka är strategisk miljöbedömning, social konsekvensanalys samt barnrättsbaserats beslutsunderlag, dvs Enkel prövning av barnets bästa. De tre bedömningarna har olika inriktningar, men med det gemensamma syftet att vidga perspektiven och belysa effekter av länstransportplanens prioriteringar. Granskningarna har samlats i en gemensam Hållbarhetsbedömning av Kronobergs länstransportplan 2022–2033, vilken finns i bilaga 4.

Strategisk miljöbedömning

En strategisk miljöbedömning ska genomföras om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan. En länstransportplan innebär alltid en betydande miljöpåverkan enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar och miljöbedömningar. Den strategiska miljöbedömningen är en process med samrådsförfarande och med avgränsningssamråd med Länsstyrelsen som genomförs integrerat med framtagandet av planen. Miljöbedömningen dokumenteras i en *miljökonsekvensbeskrivning*, MKB, av det planförslag som tas fram och ska genomföras så att lagkraven enligt 6 kap miljöbalken uppfylls. Miljöbedömningen görs på en strategisk och övergripande nivå och tar inte upp frågor som lämpligare bedöms senare i planeringsprocessen. Syftet är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas. Miljöbedömningen ska redovisa en jämförelse av planens miljöeffekter med ett sannolikt utfall om planen inte genomförs.

Social konsekvensbedömning

Det finns inga lagkrav på att göra social konsekvensanalys (SKA) av planer såsom det finns för miljöbedömning. Det efterfrågas dock alltmer att de sociala konsekvenserna av åtgärder och planer i nationell och regional infrastrukturplanering ska genomföras. I Regeringens direktiv till Trafikverket lyfts specifikt att hållbarhetsaspekter ska integreras genom att vid framtagandet av förslaget till fördelning av ekonomisk ram beakta sociala, miljömässiga och ekonomiska effekter. Målsynergier ska eftersträvas. Hur hållbarhetsaspekterna har integrerats ska beskrivas och även belysas. Även om inget lagkrav finns så enligt Region Kronobergs hållbarhetsprogram 2019–2023 antagen av Regionfullmäktige i juni 2019 beslöts som delmål att *År 2023 ska sociala konsekvensanalyser ingå som centrala delar vid planering, genomförande och uppföljning av transport- och infrastrukturplanering i Region Kronoberg.*

Det centrala i en social konsekvensanalys är att bidra till att transportplaneringen kan tillgodose olika befolkningsgruppers förutsättningar och värderingar. Det är viktigt att ställa frågor såsom: Vem får del av samhällets investeringar? Vem gynnas respektive missgynnas av åtgärderna i planen? Vilka sociala, positiva och negativa sociala konsekvenser bidrar vi till? Hur kan vi bidra till att utjämna skillnader mellan grupper? Det finns en betydande potential att genom åtgärder i transportsystemet påverka social hållbarhet. Den sociala konsekvensanalysen för länsplanen är strukturerad enligt modellen och verktyget *Social konsekvensanalys i transportplaneringen*. En modell som Region Kronoberg utvecklat tillsammans med Trivector och White Arkitekter. Denna SKA-modell bygger på liknande tillvägagångssätt och aspekter som modeller för social konsekvensbedömning som flera av de större kommunerna tillämpar, men är anpassad för regional transportplanering.

Barnrättsbaserats beslutsunderlag

Den 1 januari 2020 blev barnkonventionen lag och det innebär att barnets bästa ska prägla alla beslut som rör barn direkt eller indirekt. Enligt Region Kronobergs hållbarhetsprogram 2019–2023 antagen av Regionfullmäktige i juni 2019 beslöts som delmål att ”Barnrättsbaserade beslutsunderlag ska från och med 2019 användas vid alla beslut om styrande dokument som berör barn under 18 år.”

Vissa beslut kräver omfattande analyser, så kallad barnkonsekvensanalys. I andra situationer kan det räcka med ett mindre omfattande arbete, att göra en barnrättslig reflektion eller ett barnrättsbaserat beslut. Ett barnrättsbaserat beslut bygger på två saker.

1. Barnet eller barnen görs till subjekt i beslutet. Hur barnets påverkas i en fråga måste vara föremål för ett aktiv reflektion. Vårt vuxenperspektiv gör att vi oavsiktligt tappar bort barnperspektivet eftersom det finns så många andra perspektiv som automatiskt får företräde.
2. Beslutet bör som minst förhålla sig till barnkonventionens fyra vägledande principer, artiklarna 2, 3, 6 och 12. Med utgångspunkt i dessa artiklar formulerar man ett antal checkfrågor som hjälper till att fatta beslut i linje med barnkonventionen.

Flera av bedömningarna i *Social konsekvensanalys i transportplaneringen* belyser barnperspektiven och konsekvenser för barn. En barnrättslig reflektion eller ett barnrättsbaserat beslut har också genomförts av Region Kronobergs länstransportplan 2022–2033 och återfinns som bilaga i Hållbarhetsbedömningen.

8 Framtagande och arbetet med Gröna tråden

Planering av infrastruktur är en långsam och långsiktig form av samhällsplanering. Arbetet med en ny plan inleds i samma stund som en plan antas genom att underlag och utredningar ska tas fram till kommande prioriteringar. Samtidigt ska denna planering förhålla sig till en värld som är komplex och i ständig förändring. Ett stöd i detta är Region Kronobergs arbetsmetod, Gröna tråden, vilken är från regionens utvecklingsstrategi Gröna Kronoberg 2025. Trots att infrastrukturplaneringen är en ständigt pågående process inleddes arbetet med att ta fram en ny plan när en processplan togs fram. Den presenterades för och antogs av regionala utvecklingsnämnden i april 2021. Processplanen beskrev syftet med länstransportplanen, presenterade en tidsplan, pekade på prioriteringsområden, arbetsmetod, intressenter med mera. Detta skedde innan regeringen hade lämnat direktiven som ger regionen uppgiften att ta fram den regionala planen, vilken kom i juni 2021.

Nedan beskrivs hur framtagandet av länstransportplanen har genomförts och beaktat Gröna tråden.

Förändringslogik: Syftet med länstransportplanen är att visa på regionens prioriteringar inom infrastrukturområdet. Den skall upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven inom regionen och är regionens beställning till Trafikverket över hur regionen vill att den infrastrukturen ska utvecklas i länet. Det är dock Trafikverket som är ytterst ansvarig att planen genomförs utifrån de ekonomiska rammar som årligen anges av regeringen. Parallellt med framtagandet har Region Kronoberg inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige arbetat med att ta fram systemanalys, positionspapper och gemensamma uppdaterade sydsvenska prioriteringar. Ett arbete som också berör Region Kronoberg.

Intressentanalys: Framtagandet av länstransportplanen är en dialogprocess som sker i samråd med olika aktörer i länet. I processplanen presenterades samtliga intressenter. De viktigaste intressenterna är framförallt Trafikverket, regionerna inom Regionsamverkan Sydsverige och länets åtta kommuner. Vid framtagandet av Länstransportplanen har löpande dialog förts med dessa intressenter.

Samhandlingstrappan: Infrastrukturplanering är en långsam process som kräver samhandling på olika nivåer för att framgång ska uppnås. Det är oftast mycket stora investeringar som kräver flera års planering. Men innan planeringen kan påbörjas behöver också olika intressenter gemensamt enas kring prioriteringar framförallt för att bristerna och behovet av åtgärder långt överskrider de tillgängliga resurserna. I och med att tidshorisonten är lång och kan sträcka sig över flera mandatperioder bygger infrastrukturplaneringen också på ett förtroende mellan intressenter.

Arbetsmetod Gröna tråden

I Gröna Kronoberg 2025 presenteras en arbetsmetod för att nå hållbar utveckling som utgår från ett utmaningsdrivet arbetssätt med samhällsutmaningarna i centrum. Regional utveckling genomförs av många aktörer som har, och kan ta, olika roller för att lösa utmaningarna. Nedan beskrivs verktygen i Gröna tråden.

Förändringslogik - ett verktyg som tydliggör vad som ska förändras, hur det ska gå till samt vilka resurser som finns tillgängliga för arbetet. Det är också ett verktyg som säkerställer att förändringsarbetet leder mot uppsatta mål.

Intressentanalys - ett verktyg som ska tydliggöra vilka som påverkas av och kan påverka utvecklingsarbetet.

Samhandlingstrappan - ett verktyg som hjälper aktörerna att, på olika nivåer, i olika sektorer, agera effektivt för att möta gemensamma samhällsutmaningar som inte kan lösas av en enskild aktör.

Lärandecykel - ett verktyg för att planera ett systematiskt lärande och förvaltning av kunskap.

Kompetent ledarskap - ett verktyg för att utveckla kompetent ledarskap är strategiskt kompetensutvecklingsarbete.

Jämställdhets- och mångfaldsintegrering - ett verktyg för att synliggöra eventuella skillnader i förutsättningar och behov mellan flickor, pojkar, kvinnor och män, så att insatser kan riktas till olika målgrupper.

Lärandecykel: Region Kronoberg är en liten och relativt ung organisation där erfarenhet och rutiner för infrastrukturplanering är skiftande. Därför har det funnits en ambition om att all skriven text ska vara så pedagogisk som möjligt. En effekt av detta är att länstransportplanen kan upplevas som omfattande. Dokumentet har strukturerats på så sätt att ställningstaganden lätt kan återfinnas.

Som en del i lärandecykeln har också ett arbete påbörjats för att på ett bättre sätt kunna arbeta mer systematiskt med hållbarhetsfrågor utifrån en miljö- och socialkonsekvensbeskrivning (MSKB). Syftet är att på ett bättre sätt kunna beakta och ta hänsyn till aspekter så som barn- och ungdomsperspektiv, jämställdhet, minskning av klimatpåverkande utsläpp, jämlik hälsa, jämlika levnadsvillkor och hållbar kollektivtrafik för alla, integrera intersektoriella perspektiv inom transportinfrastrukturplaneringen, för att nämna några. Detta för att systematisera arbetet med aspekterna i det regionala tillväxtarbetet och stötta genomförandet av de mål som finns inom hållbarhetsområdet.

Kompetent ledarskap: För att kunna medverka till ett kompetent ledarskap är ett viktigt moment att länstransportplanen är väl förankrad bland intressenterna. Som en del i det arbetet kontaktades länets kommuner via brev från Regionala utvecklingsnämnden i början av 2021. Syftet med brevet var att i tidigt skede av planeringsprocessen fånga intressenternas synpunkter, samt också fånga upp hur hållbarhetsaspekter ska hanteras. Av länets åtta kommuner var det sju kommuner samt Länsstyrelsen som lämnade skriftliga svar.

Under arbetet, fram till dess en slutlig länstransportplan är antagen kommer också samtal om prioriteringar och upplägg att föras under dialogmöten, inom nätverket Samplanering Kronoberg, (tidigare kallad IKA-gruppen). Samplanering Kronoberg är ett samarbete inom strategisk rumslig planering mellan kommunerna i länet, Länsstyrelsen, Trafikverket Region Syd och Region Kronoberg, med Region Kronoberg som sammanhållande kraft. Arbetet har också präglats av en bred förankring inom Region Kronoberg. Formellt ligger det på Regionala utvecklingsnämnden att bereda länstransportplanen. Efter behandling av Regionstyrelsen är det Regionfullmäktige som antar planen innan den sänds in till infrastrukturdepartementet. Även den slutliga fastställelsen, efter det att regeringen våren 2022 har fastställt ramen till landets länstransportplaner, tas planen via de tre politiska instanserna.

För att göra avvägningar och slutliga prioriteringar till denna länstransportplan finns sedan februari 2020 en infrastrukturberedning. Gruppen är utsedd av regionstyrelsen och består av två förtroendevalda från regionstyrelsen samt regionala utvecklingsnämndens ordförande. Vid regionala utvecklingsnämndens möte i april 2021 då processplanen för länstransportplanens framtagande antogs bekräftade också regionala utvecklingsnämnden att infrastrukturberedningen skulle tjänstgöra som politisk styrgrupp för framtagandet av planen. Gruppen har träffats cirka en gång i månaden under framtagandet.

Jämställdhets- och mångfaldsintegrering: Det finns tydliga jämlikhets- och jämställdhetsdimensioner när det gäller rörlighet. För att få in detta perspektiv i transportinfrastrukturplaneringen var och är ambitionen att framtagandeprocessen av länstransportplanen ska belysa detta. Det handlar om att alltid ifrågasätta huruvida både kvinnor och mäns förutsättningar, värderingar och prioriteringar ges lika stort utrymme, vilka som gynnas och missgynnas i planeringen, samt om en satsning här innebär att den uteblir någon annanstans. Frågeställningar som kopplar till jämställdhets- och mångfaldsintegrering har präglat hela framtagandeprocessen och har specifikt belysts i en av de tre konsekvensbedömningarna som har utförts av planen nämligen i den sociala konsekvensanalysen. Underlag som också har använts för prioriteringar i länstransportplanen bygger på metoder som har arbetats fram och antagits av Trafikverket. Av betydelse är framförallt åtgärdsvalsstudier, ÄVS och samlad effektbedömning, SEB. Metoderna belyser delvis jämlikhets- och jämställdhetsdimensioner men behöver utvecklas och kommuniceras på bättre sätt.

9 Förkortningar

Nedan följer en kortfattad förklaring av begrepp och förkortningar som har använts i Länstransportplanen

EU	Europeiska unionen
FA-region	Funktionella analysregioner (pendlingsområden)
FPV	Funktionellt prioriterat vägnät
Förskotterat	Kommun eller region lånat ut medel till staten för en beslutad åtgärd och med det tidigare lägger genomförandet.
Gröna Kronoberg 2025	Kronobergs regionala utvecklingsstrategi
IKA-gruppen	Tjänstepersoner från samtliga kommuner, Länsstyrelsen i Kronobergs län, Trafikverket och Region Kronoberg
KLIMP	Klimatinvesteringsprogram
LTP	Länstransportplan
Lv	Länsvägar
MKB	Miljökonsekvensbeskrivning
Medfinansiering	Innebär att regionala, kommunala medel eller t.ex. EU-bidrag medfinansierar åtgärden
MSKB	Miljö- och socialkonsekvensbeskrivning
NNK	Nettonuvärdeskvoten
Noder	Punkt där linjer/vägar skär varandra eller förgrenar sig
NP	Nationell plan
OECD	Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling
Proposition	Proposition är ett förslag från regeringen till riksdagen
Regionsamverkan Sydsverige (RSS)	Samarbete mellan Region Blekinge, Regionförbundet i Kalmar län, Region Kronoberg, Region Skåne, Region Halland och Region Jönköpings län.
Rv	Riksvägar
RVU	Resvaneundersökning
Samfinansiering	Innebär att statliga medel via nationell plan samverkar med statliga medel via länstransportplanen
SEB	Samlad effektbedömning
Stråk	Väg där personer eller gods vanligen färdas
TFP	Trafikförsörjningsprogrammet för Kronoberg
Tpl	Trafikplats
VTI	Statens väg- och transportforskningsinstitut
ÅVS	Åtgärdsvalsstudier

10 Bilagor

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

Sedan ett par-tre planeringsomgångar finns en möjlighet att sam- och medfinansiera betydelsefulla objekt. Samfinansiering innebär att man både i länstransportplanen och i den Nationella planen av-sätter medel för en utpekad investering. Medfinansiering innebär att åtgärden finansieras dels med nationella medel och dels med regionala och kommunala skattemedel. Nedan sammanfattas samtliga åtgärder som Region Kronoberg avser att sam- och medfinansiera. Texterna är i huvudsak hämtade från Trafikverkets samlade effektbedömning, SEB, men även texter från åtgärdsvalsstudier, ÄVS, samt avsiktsförklaringar har använts. I Trafikverkets samlade effektbedömningar, SEB, görs dels be-räkningar men också bedömningar över hur åtgärden bidrar bland annat till de transportpolitiska må-len det vill säga funktionsmål och hänsynsmål. Varje målområde har också underområden som be-döms. I sammanställningen nedan har dessa bedömningar sammanfattats i tabellen. Vidare i sam-manfattningen nedan görs också en enkel värdering över hur åtgärden bidrar till måluppfyllelsen och arbetet med Region Kronobergs regionala utvecklingsstrategi Gröna Kronoberg 2025. I bilagan mil-jökonsekvensbeskrivning och socialkonsekvensanalys ges en mer utförlig konsekvensbeskrivning av åtgärderna. Bilagan tar också upp konsekvenser för barn.

Partiellt dubbelspår Alvesta-Växjö, samfinansiering

Stråktillhörighet:	Åtgärden ingår i stråk som i huvudsak utgörs av Baltic-Link, riksvägarna 25 från Kalmar och 27 och 29 från Blekinge med förgrening i Växjö, samt Kust-till-kustbanan, med förgrening i Emmaboda, till Göteborg.
Funktion:	Kust till kustbanan är en enkelspårig, elektrifierad och fjärrblockerad bana som sträcker sig hela vägen mellan Göteborg, Kalmar och Karlskrona via Borås, Värnamo, Alvesta, Växjö och Emmaboda. Den trafikeras både interregionalt, regionalt och lokalt. för delen Växjö-Kalmar varierar mellan 140–200 km/h. För hela sträckningen gäller största tillåtna axellast 22,5 ton och lastprofil A, dock är flera av tunnlarna på sträckan angivna som trånga. I nuläget trafikeras banan av 108 tåg per vardag, det vill säga 54 tåg i vardera riktningen, helger är det något färre. Ungefär 2 godståg per dygn trafikerar sträckan. Mellan Alvesta och Växjö finns åtta plankorsningar som är försedda med ljud- och ljussignaler samt helbommar.
Nuläge och brister:	I nuläget trafikeras banan av 108 tåg per vardag, det vill säga 54 tåg i vardera riktningen, helger är det något färre. Ungefär 2 godståg per dygn trafikerar sträckan. Mellan Alvesta och Växjö finns åtta plankorsningar som är försedda med ljud- och ljussignaler samt helbommar. I Nationell plan för transportsystemet 2018–2029 pekas hela Kust till kustbanan ut som en (1) av sexton (16) namngivna brister. Utpekandet avser brister i kapacitet, punktlighet och robusthet. Banan har en betydande brist i kapacitet mellan Alvesta och Växjö på grund av ett mycket högt kapacitetsutnyttjande och otillräckliga mötesmöjligheter vilket begränsar möjligheten att utveckla trafiken. Enligt Trafikverkets sammanställning av förseningsstatistik ligger Alvesta i botten i södra Sverige när det gäller punktlighet för tågtrafiken. Det beror till viss del på att kapaciteten mellan Växjö och Alvesta är otillräcklig i förhållande till den trafik som rullar på banan. Sträckan medger ingen återställningskapacitet för tågtrafik som redan är försenad. Sträckan medger inte heller taktfastrafik. Sträckan är södra Sveriges ”getingmidja” där trafik inte bara inom Kronoberg passerar utan även till och från Kalmar, Blekinge, Jönköping, Västra Götaland och Skåne. Därför är åtgärder på denna sträcka av stor vikt för hela södra Sverige. För att möjliggöra kollektivtrafik med hög kvalitet avser Region Kronoberg att kunna trafikera Räppe station vi det nya sjukhuset med tre lokaltågslinjer med ett tåg i timmen; en

Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033

	linje Växjö-Hässleholm och två linje Växjö – Jönköping där en går via Värnamo och en via Nässjö. Således planeras förtaktfast 20 minuters trafik. Ambitionen presenteras i det tågstrategiska underlaget till regionens Trafikförsörjnings program vilket planeras att antas hösten 2021. Om denna trafik ska vara möjlig behöver hela sträckan Alvesta-Växjö få dubbelspår.														
Åtgärd:	Region Kronoberg anser att hela sträckan Alvesta-Växjö får dubbelspår, vilket även stöds av Regionsamverkan Sydsveriges prioriteringar. Trafikverket planerar att inleda arbetet med dubbelspår genom etapp 1 Dubbelspår Råppe-Växjö C , vilket innebär 3800 m nytt spår samt 4 nya växlar, 1150 m tillkommande geotekniska åtgärder, 3750 m bullerskyddsplank, 3250 m panelstängsel.														
Tidplan:	Trafikverket har inte angett någon tidsplan för åtgärden. Region Kronoberg anser att åtgärden måste vara klar senast i slutet av planperioden dvs 2033.														
Kostnad:	Kostnaden för dubbelspårsutbyggnad mellan Alvesta-Växjö har i tidigt skede uppskattats till 2,1 miljarder kronor. Då inkluderas inte en permanent och hållbar lösning för Alvesta station, vilket på sikt också behövs för att få fullgod kapacitet. Kostnad enligt SEB för etapp 1 Dubbelspår Råppe-Växjö C är 519,49 miljoner kronor. Senare uppgift från Trafikverket är att åtgärden kostar 525 miljoner kronor (+/- 30 %) i prisnivå januari 2021														
Sam- och medfinansiering	Avsiktsförklaring för sam och medfinansiering av åtgärden etapp 1 Dubbelspår Råppe-Växjö C har upprättats mellan Trafikverket, Region Kronoberg, Växjö kommun, Alvesta kommun och Lessebo kommun <table> <tr> <td>Samfinansiering Regionalt länstransportanslag</td><td>20 miljoner kr</td></tr> <tr> <td>Medfinansiering:</td><td></td></tr> <tr> <td>Region Kronoberg</td><td>20 miljoner kr</td></tr> <tr> <td>Växjö kommun</td><td>10 miljoner kr</td></tr> <tr> <td>Alvesta kommun</td><td>2 miljoner kr</td></tr> <tr> <td>Lessebo kommun</td><td>1 miljon kr</td></tr> <tr> <td>Total sam- och medfinansiering till NP</td><td>53 miljoner kr</td></tr> </table> Sam- och medfinansieringsåtagandena utgör fasta belopp i prisnivå för januari 2021 och avsikten är att beloppen justeras enligt index för järnvägsbyggnadsåtgärder fram till dess utbetalning sker i samband med att järnvägsbyggnadsåtgärdernas genomförande.	Samfinansiering Regionalt länstransportanslag	20 miljoner kr	Medfinansiering:		Region Kronoberg	20 miljoner kr	Växjö kommun	10 miljoner kr	Alvesta kommun	2 miljoner kr	Lessebo kommun	1 miljon kr	Total sam- och medfinansiering till NP	53 miljoner kr
Samfinansiering Regionalt länstransportanslag	20 miljoner kr														
Medfinansiering:															
Region Kronoberg	20 miljoner kr														
Växjö kommun	10 miljoner kr														
Alvesta kommun	2 miljoner kr														
Lessebo kommun	1 miljon kr														
Total sam- och medfinansiering till NP	53 miljoner kr														
Förväntad effekt:	Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet genom att göra kollektivtrafiken attraktivera vilket leder till överflyttning från väg- till tågtrafik. Detta reducerar utsläpp från vägtrafiken. Åtgärden bedöms bidra till social hållbarhet genom att tillgängligheten i kollektivtrafiken ökar för alla, men särskilt för personer med mindre resurser. Åtgärden möjliggör att dagens trafik kan trafikera sträckan utan försämringar den dag Råppe station öppnar, dvs station till Nytt akutsjukhus Växjö.														
Effekter bostad:	Både Alvesta och Växjö är i en intensiv utvecklingsfas, bland annat när det gäller bostadsbyggande. I dag hämmas dock utvecklingen av osäkerheten för utbyggnaden av den aktuella sträckan.														
Betydelse för Gröna Kronoberg:	Strategiskt område 1: Vi växer i öppna och hållbara livsmiljöer <u>Mål 2025</u> Positivt till: Ökad attraktivitet Positivt till: Klimatpåverkan ska minska Strategiskt område 2: Vi växer av en cirkulär ekonomi med ett ökat humankapital <u>Mål 2025</u> Positivt till: Produktiviteten ska öka Positivt till: Balanserad tillväxt – fler arbetstillfällen														

Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033

	Positivt till: Förbättrad matchning Neutralt till: Ett ökat humankapital Positivt till: På väg mot ett plusenergilän <u>Stödjer följande prioritering:</u> 1. Utveckla attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet 2. En plats att vilja leva och bo på 3. Utveckla en innovativ region och ett brett näringsliv <u>Bidrar till följande insatsområde:</u> • Klimatsmart transportsystem • Ökad transportkapacitet för effektiva och klimatsmarta transporter för näringslivet • Stärkt tillgänglighet i Kronoberg, och i Sydsverige i stort • Utveckla flexibla kollektivtrafik- och trafiklösningar i länets glesa miljöer och landsbygder • Fler bostäder - utveckla boendemiljöer och öka mervärdet av infrastrukturens satsningar						
Enligt SEB bidrag till: Funktionsmålet	Medborgarnas resor	Näringslivets transporter	Tillgänglighet regionalt	Jämställdhet	Funktions- hindrade	Barn och unga	K-trafik, gång o cykel
Enligt SEB bidrag till: Hänsynsmål	Klimat		Hälsa		Landskap		Trafiksäkerhet
Nytta enligt ESB	Nettonuvärde: -486				Sammanvägning av ej värderbara effekter Positivt		
Underlag	SEB 2021-05-27 TRV 2020/66057;TRV 2019/16039				ÅVS 2020-12-18 TRV 2019/16039		
Kommentar till åtgärden	Åtgärden ingår i ett paket av åtgärder som kopplas till infrastrukturen till och från Nytt akutsjukhus i Växjö						

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

Räppe station inkl. planskild korsning S Råppevägen

Stråktillhörighet:	Åtgärden ingår i stråk som i huvudsak utgörs av Baltic-Link, riksvägarna 25 från Kalmar och 27 och 29 från Blekinge med förgrening i Växjö, samt Kust-till-kustbanan, med förgrening i Emmaboda, till Göteborg.
Funktion:	Idag finns ingen station i Räppe.
Nuläge och brister:	Region Kronoberg har fattat ett inriktningsbeslut om att bygga ett nytt sjukhus i stadsdelen Räppe strax utanför stadskärnan i Växjö. Det nya sjukhuset kommer ligga cirka 4 km väster om nuvarande stadskärna, vilket påverkar trafiken till och från sjukhuset och vilket färdmedel de anställda, patienter och besökande nyttjar. Enligt regionens inriktningsbeslut ska en station öppna i Räppe och tågtrafik kunna starta. Stationen antas kunna placeras längs befintligt mötesspår i Räppe. Stora Råppevägen passerar idag Kust-till-kustbanan i plan.
Åtgärd:	Åtgärden syftar till att skapa god tillgänglighet och ett utbud på hållbara färdmedel till och från Sjukhuset. Åtgärden innebär en ny järnvägsstation vid Räppe vid befintligt mötesspår och i anslutning till nytt regionsjukhus. Stationen har antagits utformas med två sidoplattformar inklusive plattformsutrustning. Plattformarna antas ha en längd av 170 meter och bredd på 4,5 meter. Åtgärden inkluderar en planskildhet vid Stora Råppevägen samt en planskild gång- och cykelförbindelse.

Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033

Tidplan:	Trafikverket har inte angett någon tidsplan för åtgärden. Region Kronoberg planerar för driftsättning av nytt sjukhus i Räppe 2028. Ambitionen är att stationen kan tas i bruk samtidigt.										
Kostnad:	Kostnad enligt SEB för ny station i Räppe, planskildkorsning med Stora Räppevägen och cykel och gångväg över/under järnvägen är satt till 99,1 miljoner kr i prisnivå 2019-06. Senare uppgift från Trafikverket är att åtgärden kostar 111 miljoner kronor (+/- 30 %) i prisnivå januari 2021.										
Sam- och medfinansiering	Avsiktsförklaring för sam- och medfinansiering av åtgärden <i>Ny station i Räppe belägen längs Kust till kustbanan i Växjö kommun</i> har upprättats mellan Trafikverket, Region Kronoberg och Växjö kommun. <table> <tr> <td>Samfinansiering Regionalt länstransportanslag</td><td>20 miljoner kr</td></tr> <tr> <td>Medfinansiering:</td><td></td></tr> <tr> <td>Region Kronoberg</td><td>35 miljoner kr</td></tr> <tr> <td>Växjö kommun</td><td>10 miljoner kr</td></tr> <tr> <td>Total sam- och medfinansiering till NP</td><td>65 miljoner kr</td></tr> </table> Kostnadsförändringar avses att hanteras enligt samma fördelning som finansieringen. Genomförd kostnadsbedömning är framtagen i prisnivå januari 2021 och avsikten är att beloppen justeras enligt index för järnvägsbyggnadsåtgärder fram till dess utbetalning sker i samband med järnvägsbyggnadsåtgärder genomförande.	Samfinansiering Regionalt länstransportanslag	20 miljoner kr	Medfinansiering:		Region Kronoberg	35 miljoner kr	Växjö kommun	10 miljoner kr	Total sam- och medfinansiering till NP	65 miljoner kr
Samfinansiering Regionalt länstransportanslag	20 miljoner kr										
Medfinansiering:											
Region Kronoberg	35 miljoner kr										
Växjö kommun	10 miljoner kr										
Total sam- och medfinansiering till NP	65 miljoner kr										
Förväntad effekt:	Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet genom att ny station uppmuntrar kollektivt resande till sjukhuset, samt att ny planskildhet byggs för gång- och cykeltrafik. Åtgärden bedöms bidra till social hållbarhet genom att tillgängligheten till sjukhuset ökar, särskilt för personer med små resurser som inte har något alternativ att välja andra transportslag. Åtgärden möjliggör att dagens tågtrafik kan trafikera stäck och stanna vid Räppe station, dvs station till Nytt akutsjukhus Växjö.										
Effekter bostad:	Både Alvesta och Växjö är i en intensiv utvecklingsfas, bland annat när det gäller bostadsbyggande. Den nya stationen innebär nuvarande och planerade bostäder kommer att få bra tillgång till järnvägen. Stationen möjliggör också att de drygt 6000 personer som dagligen besöker sjukhuset och andra arbetsplatser i närheten kan resa med tåg.										
Betydelse för Gröna Kronoberg:	Strategiskt område 1: Vi växer i öppna och hållbara livsmiljöer <u>Mål 2025</u> Positivt till: Ökad attraktivitet Positivt till: Klimatpåverkan ska minska Strategiskt område 2: Vi växer av en cirkulär ekonomi med ett ökat humankapital <u>Mål 2025</u> Positivt till: Produktiviteten ska öka Positivt till: Balanserad tillväxt – fler arbetstillfällen Positivt till: Förbättrad matchning Neutralt till: Ett ökat humankapital Positivt till: På väg mot ett plusenergilän <u>Stödjer följande prioritering:</u> 1. Utveckla attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet 2. En plats att vilja leva och bo på 3. Utveckla en innovativ region och ett brett näringsliv <u>Bidrar till följande insatsområde:</u> • Klimatsmart transportsystem • Ökad transportkapacitet för effektiva och klimatsmarta transporter för näringslivet • Stärkt tillgänglighet i Kronoberg, och i Sydsverige i stort										

Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033

	• Utveckla flexibla kollektivtrafik- och trafiklösningar i länets glea miljöer och landsbygder • Fler bostäder - utveckla boendemiljöer och öka mervärdet av infrastruktursatsningar						
Enligt SEB bidrag till: Funktionsmålet	Medborgarnas resor	Näringslivets transporter	Tillgänglighet regionalt	Jämställdhet	Funktionshinder	Barn och unga	K-trafik, gång o cykel
Enligt SEB bidrag till: Hänsynsmål	Klimat		Hälsa		Landskap		Trafiksäkerhet
Nytta enligt ESB	Nettonuvärde: -323				Sammanvägning av ej värderbara effekter Positivt		
Underlag	SEB JSY2204 2021-05-24 TRV 2020/66057; TRV 2019/16039				ÅVS 2021-02-26 av Trafikverket, Region Kronoberg och Växjö kommun.		
Kommentar till åtgärden	Åtgärden ingår i ett paket av åtgärder som kopplas till infrastrukturen till och från Nytt akutsjukhus i Växjö						

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

Rv 25 Norrleden 2+2 inkl. tfp Helgevärma Etapp 2

Stråktillhörighet:	Åtgärden ingår i två stråk Åtgärden ingår i stråk vilken bl.a. utgörs av riksväg 23 samt stråk som i huvudsak utgörs av Baltic-Link, riksvägarna 25 från Kalmar och 27 och 29 från Blekinge med förgrening i Växjö, samt Kust-till-kustbanan, med förgrening i Emmaboda, till Göteborg.
Funktion:	Väg 25 är en nationell stamväg som sträcker sig mellan Halmstad och Kalmar. Vägen är delvis gemensam med väg 23 och 27, och utgör även en del av transportkorridoren Baltic-Link. Norrleden i Växjö är viktig för långväga person- och godstransporter samt för arbetspendling. Den utgör huvudstråk för transporter och pendling till/från men även inom Växjö.
Nuläge och brister:	Sträckan har betydande kapacitetsproblem med tidvis köbildning, vilket begränsar framkomligheten och förlänger restiden. Det finns även betydande brister i trafiksäkerhet, främst i trafikplatser. Huvudsyftet med åtgärden är att kapaciteten på Norrleden förstärks så att den svarar mot de behov som ställs i det övergripande systemet och på vägen i den växande staden. Vägen utgör en viktig länk i det funktionella stråket rv 25 Halmstad-Växjö-Kalmar och en logisk fortsättning på ombyggnaden av Österleden i Växjö. För Österleden finns medfinansieringsavtal tecknat mellan Växjö kommun och Trafikverket inför innevarande planperiod. Norrleden utgör också länk i de regionalt viktiga stråken Rv 23 och Rv 27. <u>Växande stad</u> Växjö är en starkt expansiv stad, vilket bland annat resulterar i ett ökat trafikarbete inom staden, något som också i hög grad påverkar det övergripande statliga vägsystemet som passerar genom Växjö. En omfattande åtgärdsvalsstudie (TRV 2015/98602) har genomförts med bland annat djupgående trafiksimuleringar för att få en bild av hur trafiksituationen i det övergripande vägsystemet påverkas av stadens fortsatta expansion. Resultatet pekar entydigt på att oavsett var i staden expansionen sker och även om de mål uppnås om förändringar i färdmedelsval och minskad biltrafikandel som kommunen arbetar mot, så väntas en markant trafikökning på Norrleden. Vägen har nu nått sitt kapacitetstak i högtrafiktid. I åtgärdsvalsstudien har Trafikverket och kommunen enats om ett antal ståndpunkter, bland annat att riksvägarna genom staden också utgör huvudstråk för transporter såväl till/från staden som transporter inom staden. Utbyggnad av Norrleden utgör därför prioritet 1 i Trafikverkets och Växjö kommuns gemensamma prioritering.

Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033

	<u>Nytt sjukhus i Växjö:</u> Region Kronoberg har beslutat att bygga ett nytt sjukhus i stadsdelen Råppe i västra delen av Växjö som skall ersätta den sjukhusfunktion som i dag finns lokaliserad till centrala Växjö. Närhet till det övergripande vägnätet i form av Rv 23 och 25 var en viktig lokaliseringsskäl till val av plats. Region Kronoberg planerar att det nya sjukhuset skall stå klart att tas i bruk före 2030. Med den nya placeringen förändras också Norrledens funktion till att bli primär utryckningsväg för ambulanser till och från östra länshalvan. I den åtgärdsvalsstudie som genomförts för det nya sjukhuset med placering i Råppe har konsekvenserna av en sjukhusflytt studerats för samtliga trafikslag. (ÅVS Region Kronoberg åtgärdsnummer 11005364) Mål som syftar mot begränsat bilberoende har formulerats över hur resor till- och från sjukhuset sker för anställda, besökande och patienter. Ett nytt akutsjukhus på ny plats i staden för med sig betydande anspråk på förändringar i såväl statlig som kommunal infrastruktur. I åtgärdsvalsstudien har behov av följande fysiska åtgärder i statlig infrastruktur identifierats till följd av det nya sjukhuset lokaliseras till Råppe:										
Åtgärd:	Att förbättra framkomligheten för såväl den långväga trafiken som för transporter inom staden samt att förbättra trafiksäkerheten. Ombyggnaden av tpl Helgevärma förbättrar tillgängligheten till och från Norrleden. Breddning av Norrleden för att bygga om till mötesfri 2+2 väg. Breddning av 4 broar längs sträckan. Trafikplats Helgevärma kompletteras med de ramper som saknas. I trafikplatserna Araby och Hovshaga byggs parallellavfarter och parallellpåfarter.										
Tidplan:	Trafikplats Helgevärma etapp 1, vilket innebär att Nuvarande plankorsning över Norrleden byggs bort genom att trafikplatsen kompletteras med ett klöverblad och erforderlig parallellavfart i nordöstra kvadranten i enlighet med tidigare upprättat avtal mellan Trafikverket och Växjö kommun. Åtgärden är inplanerad att genomföras som trimningsåtgärd så snart åtgärder vid rv 30 Nylanda är klar. Åtgärden Norrleden 2+2 inklusive trafikplats Helgevärma etapp 2 är inte tidsatt. Region Kronoberg planerar för driftsättning av nytt sjukhus i Råppe 2028. Regionen framhåller att sträckan är åtgärdad till dess.										
Kostnad:	Kostnad enligt SEB för Rv 25 Norrleden i Växjö, inkl. trafikplats är satt till 358,3 miljoner kr i prisnivå 2019–06. Senare uppgift från Trafikverket är att åtgärden kostar 335 miljoner kronor (+/- 30 %) i prisnivå januari 2021										
Sam- och medfinansiering	Avsiktsförklaring för sam- och medfinansiering av åtgärden Avsiktsförklaring Rv 25 Norrleden 2+2 inkl. tpf Helgevärma Etapp 2 har upprättats mellan Trafikverket, Region Kronoberg och Växjö kommun <table> <tr> <td>Samfinansiering</td><td></td></tr> <tr> <td>Regionalt länstransportanslag</td><td>20 miljoner kr</td></tr> <tr> <td>Medfinansiering:</td><td></td></tr> <tr> <td>Växjö kommun</td><td>20 miljoner kr</td></tr> <tr> <td>Total sam- och medfinansiering till NP</td><td>40 miljoner kr</td></tr> </table> Kostnadsförändringar avses att hanteras enligt samma fördelning som finansieringen. Genom kostnadsbedömning är framtagna i prisnivå januari 2021, och avsikten är att beloppen justeras enligt index för vägsbyggnadsåtgärder fram till dess utbetalning sker i samband med vägbyggsåtgärdernas genomförande.	Samfinansiering		Regionalt länstransportanslag	20 miljoner kr	Medfinansiering:		Växjö kommun	20 miljoner kr	Total sam- och medfinansiering till NP	40 miljoner kr
Samfinansiering											
Regionalt länstransportanslag	20 miljoner kr										
Medfinansiering:											
Växjö kommun	20 miljoner kr										
Total sam- och medfinansiering till NP	40 miljoner kr										
Förväntad effekt:	Breddning av Norrleden för att bygga om till 4,4 km mötesfri motortrafikled 2+2 väg. Hastigheten planeras för 100 km/h. Trafikplats Helgevärma kompletteras med de ramper som saknas i trafikplatserna Araby och Hovshaga byggs parallellavfarter och parallellpåfarter.										

Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033

Effekter bostad:	Åtgärden kommer inte att innebära några effekter på bostadsutvecklingen i Växjö. Högre vägstandard förbättrar trafiksäkerheten. Minskad trafik på det kommunala gatunätet kan förbättra förutsättningarna för oskyddande trafikanter men den effekten bedöms vara begränsad						
Betydelse för Gröna Kronoberg:	Strategiskt område 1: Vi växer i öppna och hållbara livsmiljöer <u>Mål 2025</u> Positivt till: Ökad attraktivitet Negativt till: Klimatpåverkan ska minska Strategiskt område 2: Vi växer av en cirkulär ekonomi med ett ökat humankapital <u>Mål 2025</u> Positivt till: Produktiviteten ska öka Positivt till: Balanserad tillväxt – fler arbetstillfällen Positivt till: Förbättrad matchning Neutralt till: Ett ökat humankapital Negativt till: På väg mot ett plusenergilän <u>Stödjer följande prioritering:</u> 1. Utveckla attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet 2. En plats att vilja leva och bo på 3. Utveckla en innovativ region och ett brett näringsliv <u>Bidrar till följande insatsområde:</u> • Ökad transportkapacitet för effektiva och klimatsmarta transporter för näringslivet • Stärkt tillgänglighet i Kronoberg, och i Sydsverige i stort						
Enligt SEB bidrag till: Funktionsmålet	Medborgarnas resor	Näringslivets transporter	Tillgänglighet regionalt	Jämställdhet	Funktionshinder	Barn och unga	K-trafik, gång o cykel
Enligt SEB bidrag till: Hänsynsmål	Klimat		Hälsa		Landskap		Trafiksäkerhet
Nytta enligt SEB	Nettonuvärde: 481			Sammanvägning av ej värderbara effekter: Neutralt			
Underlag	SEB VSY22012021-05-15 TRV 2020/66057;			ÅVS ???			
Kommentar till åtgärden	Åtgärden ingår i ett paket av åtgärder som kopplas till infrastrukturen till och från Nytt akutsjukhus i Växjö						

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

Sydostlänken mötesstation

Stråktillhörighet:	Åtgärden ingår i stråk 5 utgörs av riksväg 25 Kalmar-Växjö-Halmstad samt riksväg 15 "Tvärleden" från Karls-hamn till Halmstad via Olofström-Lönsboda-Osby- Markaryd-Knäred-Veinge. I detta stråk ingår också Sydostlänken och Markarydsbanan.
Funktion:	Enjärnvägsförbindelse mellan Älmhult och Blekinge Kustbana är viktig för basindustrin och dess framtida utveckling. I dagsläget trafikeras befintlig järnväg mellan Älmhult och Olofström av omfattande godstrafik till och från Volvos fabriker och en upprustning av järnvägen är av väsentlig betydelse för att Volvo ska kunna utöka sin produktion. Karls-hamns kommun och hamnbolag har investerat i en ny godsbangård och kombiterminal för att möjliggöra intermodala transporter mellan sjöfart och järnväg samt elektrifiera-tjärnvägsspåret till hamnen. Trafikeringen med godståg ökar kontinuerligt. Genom Syd-ostlänken skapas förutsättningar för ett effektivare trafikeringsupplägg med direktförbin-delse till framförallt hamnen i Karlshamn. Genom att knyta ihop Södra stambanan med Blekinge kustbana möjliggörs för genomgående trafik för både gods- och persontåg. Åt-gärden innebär en avlastning av Södra stambanan och bedöms öka flexibiliteten och ro-bustheten i transportsystemet.

Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033

Nuläge och brister:	Avsiktsförklaring avseende sam och medfinansiering av Sydostlänken undertecknades av Region Kronoberg i april 2017 tillsammans med ytterligare 8 övriga partner. (TRV 2017/18759) Åtgärden föreslogs inte av Trafikverket men pekades ut av Regeringen till den nationella planen 2018–2029. Dock var hela åtgärden inte fullt finansierad. På fråga från Trafikverket i augusti 2019 via Sydostlänken intressenterna till Region Kronoberg beslöt RSAU ”Ställa sig positiv till föreslagen fördelning av sam- och medfinansiering till byggnation av Sydostlänken. Slutligt beslut om finansiering tas i samband med fastställande av kommande Länstransportplan för Kronobergs län” (19RGK1513). Förslaget som RSAU tog ställning till var att Region Kronoberg via samfinansiering med länstransportplanen skulle finansiera en av två mötesspår. Kostanden uppskattades till 25 miljoner kronor. Något slutligt samfinansieringsavtal har inte upprättats och undertecknats.
Åtgärd:	Projektet Sydostleden som helhet innebär upprustning och elektrifiering av befintlig järnväg mellan Älmhult och Olofström (41 km) samt nybyggnad av järnväg mellan Olofström och Blekinge kustbana (18 km). För att möjliggöra en effektiv trafikering genom Älmhult ingår även kapacitetshöjande åtgärder på Älmhults bangård. För att möjliggöra för persontransporter krävs bland annat ytterligare mötesspår och åtgärder för resandeutbyte i berörda stationsorter.
Tidplan:	Trafikverket har under 2021 inlett arbetet med att ta fram järnvägsplan vilket normalt är en process på ett par år. Sommar 2022 planerar trafikverket att besluta om vald korridor för ny järnväg. Med nu givna förutsättningar är en trolig byggstart 2027–28, under förutsättning att hela projektet finns finansierat i nästkommande nationella plan.
Kostnad:	Enligt uppgifter för nationell plan 2018–2029 är kostnaden för Älmhult-Olofström-Blekinge Kustbana (Sydostlänken, etapp 1 och 2), elektrifiering och upprustning samt ny bana satt till 2,8 miljarder kronor. reserverat i den nationella planen 2018–2022 var 1,6 miljarder. Enligt 2017 års prisnivå behövs ytterligare 1,2 miljarder kronor avsättas till åtgärden. I förslag till nationell plan 2022–2033 anges en kostnad för åtgärden på 5,3 miljarder kronor. Sedan föregående plan har objektet utökats med bland annat bangårdarna i Olofström och Karlshamn samt ett mötesspår på Blekinge kustbana.
Sam- och medfinansiering	Region Kronoberg reserverar i länstransportplanen 2022–2033 för samfinansiering 25 miljoner kr.
Förväntad effekt:	Möjliggöra att även persontrafik ska kunna trafikera sydostlänken.
Effekter bostad:	Åtgärden förbättra möjligheten för boende och personalförsörjningen för näringslivet i stråket Älmhult, Olofström Karlshamn.
Betydelse för Gröna Kronoberg:	Strategiskt område 1: Vi växer i öppna och hållbara livsmiljöer <u>Mål 2025</u> Positivt till: Ökad attraktivitet Positivt till: Klimatpåverkan ska minska Strategiskt område 2: Vi växer av en cirkulär ekonomi med ett ökat humankapital <u>Mål 2025</u> Positivt till: Produktiviteten ska öka Positivt till: Balanserad tillväxt – fler arbetstillfällen Positivt till: Förbättrad matchning Neutralt till: Ett ökat humankapital Positivt till: På väg mot ett plusenergilän <u>Stödjer följande prioritering:</u> 1. Utveckla attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet 2. En plats att vilja leva och bo på 3. Utveckla en innovativ region och ett brett näringsliv

Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033

	<u>Bidrar till följande insatsområde:</u> • Klimatsmart transportsystem • Ökad transportkapacitet för effektiva och klimatsmarta transporter för näringslivet • Stärkt tillgänglighet i Kronoberg, och i Sydsverige i stort • Utveckla flexibla kollektivtrafik- och trafiklösningar i länets glesa miljöer och landsbygder • Fler bostäder - utveckla boendemiljöer och öka mervärdet av infrastruktursatsningar						
Enligt SEB bidrag till: Funktionsmålet	Medborgarnas resor	Näringslivets transporter	Tillgänglighet regionalt	Jämställdhet	Funktionshindrade	Barn och unga	K-trafik, gång o cykel
Enligt SEB bidrag till: Hänsynsmål	Klimat		Hälsa		Landskap		Trafiksäkerhet
Nytta enligt ESB	Nettonuvärde: 2 110				Sammanvägning av ej värderbara effekter Positivt		
Underlag	SEB 2017-08-23 TRV 2016/59617						
Kommentar till åtgärden	Uppgifter om självfinansiering graden för trafikering av sydostlänken ligger den endast på ca 15 procent. Kostnaden för Region Kronoberg är dock mycket låg då endast någon kilometer ligger i Kronoberg.						

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

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

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

RV 23 Huseby - Marklanda

Stråktillhörighet:	Åtgärden ingår i stråk 11, vilken bl.a. utgörs av riksväg 23
Funktion:	Riksväg 23 är en viktig tvärförbindelse som sträcker sig i sydvästlig - nordöstlig riktning från Malmö/Öresund via Älmhult och Växjö mot Linköping. Vägen är ett av de funktionellt prioriterade stråk som är viktiga enligt den regionala systemanalysen. Riksväg 23 ingår i de utpekade stråken för ökad regionförstärkning som ska bidra till tillväxten av näringsliv och tillgång till service och är viktigt för såväl den regionala utvecklingen som för långväga transporter.
Nuläge och brister:	Riksväg 23 utgör en viktig regional led som förbinder södra Småland med Skåne och vidare mot kontinenten. Mellan Hässleholm och Växjö har vägen etappvis mötesseparerats men delen Huseby - Marklanda återstår. På grund av avsaknad av mötesseparering är trafiksäkerhetsstandarden låg och hastighetsbegränsningen kan därmed behöva sänkas. Veglängden är 10,5 km. Vägstandarden är vanlig väg med en bredd på upp till 13 m och hastigheten är 80-90 km/h. Trafikmängden är 5 300 till 6 100 fordon per dygn, varav 13 procent är lastbil (2014)
Åtgärd:	Genom åtgärden ska vägen mötessepareras i befintlig sträckning. Breddning kommer att krävas för omkörningssträckor. Den nya veglängden kommer att vara oförändrad. Vägstandarden kommer att bli gles mötesfri landsväg, med en bredd på 13 m. Korsning med LV 692 stängs och vägen ansluts istället till LV 697.
Tidplan:	2021 - 2022
Kostnad:	Totalkostnaden för åtgärden Huseby – Marklanda, Enligt SEB:en uppskattades kostnaden till 150 miljoner kronor i 2013 års prisnivå. Kostanden har ökat och enligt 2017 års prisnivå uppskattas till 177 miljoner kronor. Hela åtgärden kommer att belasta Länstransportplanen. I länstransportplanen 2018–2029 prioriterades 177 miljoner kronor för åtgärden. Åtgärden var då planerad att genomföras efter 2025. Åtgärden har tidigare lagts och arbetet har inletts, byggnationen sker under 2021–2022. Detta innebär att till länstransportplanen 2022–2033 behöver bara resterande belopp reserveras vilket är 63 miljoner kronor. I ock med att åtgärden ligger över två planperioder kommer det att resultera i att då justeringen av tilldelad ram genomförs kommer Kronoberg att få en mindre tilldelning vilket är uppskattat till 150–200 miljoner kronor.
Förväntad effekt:	Trafikmängden oförändrad. Hastigheten höjs med 10 km/h till 100 km/h.
Effekter bostad:	Inga planer finns för utpekade bostäder i åtgärdens närhet. Området Sydväst Växjö och Sydöst Alvesta är intressant för tätortsnära landsbygdsboende.

Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033

Betydelse för Gröna Kronoberg:	Strategiskt område 1: Vi växer i öppna och hållbara livsmiljöer <u>Mål 2025</u> Positiv till: Ökad attraktivitet Negativt till: Klimatpåverkan ska minska Strategiskt område 2: Vi växer av en cirkulär ekonomi med ett ökat humankapital <u>Mål 2025</u> Positiv till: Produktiviteten ska öka Positiv till: Balanserad tillväxt – fler arbetstillfällen Positiv till: Förbättrad matchning Neutralt till: Ett ökat humankapital Negativt till: På väg mot ett plusenergilän <u>Stödjer följande prioritering:</u> 1. Utveckla attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet <u>Bidrar till följande insatsområde:</u> • Ökad transportkapacitet för effektiva och klimatsmarta transporter för näringslivet • Stärkt tillgänglighet i Kronoberg, och i Sydsverige i stort						
Enligt SEB bidrag till: Funktionsmålet	Medborgarnas resor	Näringslivets transporter	Tillgänglighet regionalt	Jämställdhet	Funktions- hindrade	Barn och unga	K-trafik, gång o cykel
Enligt SEB bidrag till: Hänsynsmål	Klimat		Hälsa		Landskap		Trafiksäkerhet
Nytta enligt SEB:	Nettonuvärde: 547				Sammanvägning av ej värderbara effekter:		
Underlag:	SEB: SEB 2013-05-21 TRV 2012/29166 SEB 2016-10-03 TRV 2016/59617 Har uppdaterats till: SEB 2019-01-16 TRV 2018/29831				ÅVS: ÅVS 2016-12-27 TRV2016/112580		
Kommentar till åtgärden	Region Kronoberg har framfört i Åtgärdsvalsstudien att åtgärden måste innehålla en bra lösning för cyklister.						

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

RV 23 trafikplats Räppe

Stråktillhörighet:	Åtgärden ingår i stråk 11, vilken bl.a. utgörs av riksväg 23
Funktion:	Idag har väg 23 ett körfält i vardera riktning söder och norr om korsningspunkten och två körfält genom den signalreglerade korsningen. Hastigheten varierar från att vara 80 km/h söder om korsningen till 50 km/h genom korsningspunkten och 90 km/h norr om. Riksväg 23 är av riksintresse och väg 23 utgör en viktig förbindelse mellan regionala centra, vilket innebär att vägen är av särskild regional betydelse. Väg 23 utgör en del av en viktig förbindelse mellan Malmö/Lund/Kristianstad, Växjö och Linköping. Väg 23 ingår i det av Trafikverket och landets regioner utpekade funktionellt prioriterade vägnätet (klass 2) för godstransporter, långväga och dagliga persontransporter och för kollektivtrafiken. Möjligheterna att upprätthålla jämn hastighet är av effektivitets och miljöskäl en viktig kvalitet att tillhandahålla på detta vägnät.

Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033

Nuläge och brister:	Region Kronoberg har tagit ett inriktningsbeslut på att bygga ett nytt akutsjukhus i Växjö. Det nya sjukhuset föreslås ligga cirka 4 km väster om nuvarande stadskärna, vilket kommer att påverka trafiken till och från sjukhuset och vilket färdmedel de anställda, patienter och besökande nyttjar. En viktig korsningspunkt för att hantera trafik till och från sjukhusområdet kommer vara korsningspunkten Stora Råppevägen – väg 23. Korsningspunkten Stora Råppevägen – väg 23 kommer bli hårt belastad och nuvarande utformning bedöms inte klara den nya funktionen med koppling till ett sjukhus						
Åtgärd:	I teknisk utredning har tre trafikerings principer studerats. Två varianter är med så kallad dropprefuger där den ena går över och där den andra går under Rv 23 samt en cirkulationsplats över Rv 23. I vägplanen vilken förväntas starta vintern 2021/2022 avgörs lämpligaste trafikplatslösning.						
Tidplan:	Tidplanen för sjukhusflytten är kort vilket gör att infrastrukturen i närheten av det nya sjukhuset är tidskritisk. Sjukhuset ska enligt tidplan tas i drift år 2029 då det samtidigt måste finnas infrastruktur i form av gång- och cykelvägar, kollektivtrafik, anslutningsvägar, parkeringar etc. som är funktionella, tillgängliga och attraktiva. Trafikplatsen måste vara klar före 2029.						
Kostnad:	Trafikverkets uppskattning av kostnaden för åtgärden ligger på 84 miljoner kronor.						
Förväntad effekt:	Effekterna bedöms för alla tre alternativ som studerades i den tekniska utredningen bedömdes samtliga tre som positiva, främst på grund av nyttorna för restider och resekomfort för resenärer och ambulans.						
Effekter bostad:	Åtgärden är i huvudsak kopplad till byggnation av sjukhuset och för att möjliggöra bra förbindelse dit. Genom en bra och attraktiv väg till sjukhuset via det övergripande vägsystemet dvs Rv23 och genom trafikplatsen, bidrar det till att minska attraktiviteten att köra genom stadsdelen Bergsnäs.						
Betydelse för Gröna Kronoberg:	Strategiskt område 1: Vi växer i öppna och hållbara livsmiljöer <u>Mål 2025</u> Positiv till: Ökad attraktivitet Negativt till: Klimatpåverkan ska minska Strategiskt område 2: Vi växer av en cirkulär ekonomi med ett ökat humankapital <u>Mål 2025</u> Positiv till: Produktiviteten ska öka Positiv till: Balanserad tillväxt – fler arbetstillfällen Positiv till: Förbättrad matchning Neutralt till: Ett ökat humankapital Negativt till: På väg mot ett plusenergilän <u>Stödjer följande prioritering:</u> 1. Utveckla attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet <u>Bidrar till följande insatsområde:</u> - Ökad transportkapacitet för effektiva och klimatsmarta transporter för näringslivet - Stärkt tillgänglighet i Kronoberg, och i Sydsverige i stort						
Enligt SEB bidrag till: Funktionsmålet	Medborgarnas resor	Näringslivets transporter	Tillgänglighet regionalt	Jämställdhet	Funktionshindrade	Barn och unga	K-trafik, gång o cykel
Enligt SEB bidrag till: Hänsynsmål	Klimat		Hälsa		Landskap		Trafiksäkerhet
Nytta enligt SEB:	Nettonuvärde: 131			Sammanvägning av ej värderbara effekter: Posetivt			
Underlag:	SEB: SEB 2022-01-26 TRV 2020/66057			ÅVS: ÅVS 2021-02-26 TRV2021/98189			

Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033

Kommentar till åtgärden	
-------------------------	--

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

LvG 941 Lillagården-Stenbrohult

Stråktillhörighet:	Åtgärden ingår inte i något utpekad stråk.
Funktion:	Väg 941 är en 11,2 km lång vägsträcka mellan Lillagården och Stenbrohult norr om Fröseke i nordöstra delen av Kronobergs län i Uppvidinge kommun. (Tidigare har sträckan benämnts Grönskåra-Fröseke.) Näringslivet, framförallt skogsnäringen, har länge påpekat att det är viktigt att bredda väg 941. Under lång tid har det också i bygden funnits starka önskemål om förbättringar av vägen. Vägen trafikeras av lastbilstransporter till och från Södras anläggning i Orrefors och Bergs Timbers anläggning i Mörlunda. Lastbilstrafiken har ökat på senare år då Berghs Timber har förvärvat sågverk i närområdet, varvid väg 941 blivit en del i den närmaste vägen mellan dess produktionsenheter. Även viss fjärrtrafik med lastbil nyttjar vägen.
Nuläge och brister:	Vid senaste trafikmätning 2016, av väg 941 var årsdygnstrafik (ÅDT) i södra mätpunkten den totala trafiken 170 varav 35 tunga. Södra mätpunkten är den ordinarie mätpunkten för vägen. I ny mätpunkt i norra delen uppmättes 2016 ÅDT total trafik 130 var av tung trafik 30. Med anledning av den låga trafikmängden och med hänsyn till andra behov, har åtgärder på väg 941 inte kunnat prioriteras. Bärighetssituationen på vägen har varit besvärande. I samband med Trafikverkets verksamhetsplan 2012 genomfördes bärighetsförstärkande åtgärder. Vid planeringen av åtgärder möjliggjordes också att medel från olika anslag kunde läggas samman för att genomföra åtgärder på vägen. Detta resulterade i att längre mötesplatser kunde byggas och vägens bärighet förbättras. Av vägens 11,2 km har sammanlagt ca 3,7 km uppnått en bredd av ca 6,5 meter. Arbetet var klart våren 2013. Kvar återstår ca 7,3 km fördelat på 13 sträckor, som har en bredd av 5,3 meter. I och med att vägen nu har ett flertal mötesplatser och god bärighet innebär det att breddning av återstående kilometer skall ses som en standardhöjning och då finansieras av medel från Länstransportplanen.
Åtgärd:	Breddning av de resterande 2/3 av vägen, ca 7,5 km, till mins bredd på 6,5 m.
Tidplan:	2025 - 2033
Kostnad:	Kostnaden för breddning av resterande 7,5 km har varierat kraftigt. Inför planeringen av länstransportplanen 2018–2029 uppskattades kostnaden till 13–21 miljoner kronor. Under remissperioden av Länstransportplanen hade nya kostnadsuppskattningar tagits fram och totalkostnaden låg på 37,3 miljoner kronor. Den kostnaden inkluderar att en smal bro ersätts med bredare bro. Kostnadsuppskattningen inkludera ej bl.a. arkeologi, åtgärder inom vägens sidoområden och markintrång samt att geologin i området inte har finstuderats. Den samlade effektbedömningen, SEB, blev klar efter länstransportplanen 2018–2029 hade antagits av Region Kronoberg. I den angavs en kostnad på 78 miljoner kronor. De senaste uppgifterna från trafikverket (våren 2021) gör gällande att kostnaden för vägen uppgår till 57 miljoner kronor, vilket är beloppet som reserveras i planen.
Förväntad effekt:	Minska risken för avåkningar och förbättra framkomligheten för framförallt lastbilstrafiken. Detta innebär att trafikmängden av framförallt lastbilar kommer att öka. Inga hastighetsjusteringar kommer att genomföras.
Effekter bostad:	Inga planer finns för utpekade bostäder i åtgärdens närhet.
Betydelse för Gröna Kronoberg:	Strategiskt område 1: Vi växer i öppna och hållbara livsmiljöer <u>Mål 2025</u>

Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033

	Positiv till: Ökad attraktivitet Negativt till: Klimatpåverkan ska minska Strategiskt område 2: Vi växer av en cirkulär ekonomi med ett ökat humankapital <u>Mål 2025</u> Positiv till: Produktiviteten ska öka Positiv till: Balanserad tillväxt – fler arbetstillfällen Positiv till: Förbättrad matchning Neutralt till: Ett ökat humankapital Negativt till: På väg mot ett plusenergilän <u>Stödjer följande prioritering:</u> 1. Utveckla attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet <u>Bidrar till följande insatsområde:</u> • Ökad transportkapacitet för effektiva och klimatsmarta transporter för näringslivet • Stärkt tillgänglighet i Kronoberg, och i Sydsverige i stort						
Enligt SEB bidrag till: Funktionsmålet	Medborgarnas resor	Näringslivets transporter	Tillgänglighet regionalt	Jämställdhet	Funktions- hindrade	Barn och unga	K-trafik, gång o cykel
Enligt SEB bidrag till: Hänsynsmål	Klimat		Hälsa		Landskap		Trafiksäkerhet
Nytta enligt SEB:	Nettonuvärde: -41				Sammanvägning av ej värderbara effekter Negativ		
Underlag:	SEB: 2019-09-18				ÅVS 2018-xx-xx TRV 2018/41187		
Kommentar till åtgär- den	Region Kronoberg har framfört: • Medfinansiering från näringslivet ska prövas av Trafikverket. • Då bron har bedömt har tillräcklig bärighet ska behovet av dess breddning sär- skilt prövas om det måste utföras.						

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

Väg 834 Hovmantorp, korsning med järnväg

Stråktillhörighet:	Åtgärden ingår som en avstickare till stråket vilket bl.a. utgörs av riksväg 25
Funktion:	Stråket har viktiga funktioner på internationell, nationell, mellanregional, regional och lokal nivå. God tillgänglighet för personresor är betydelsefullt längs kust-till-kuststråket. Stråket har stor betydelse för pendling såväl inom som utanför länets gränser. Linnéuniversitetet har campus både i Växjö och i Kalmar, vilket ytterligare förstärker behovet av goda och snabba kommunikationer längs stråket. Kust-till-kustbanan är också länets förbindelse med Göteborg, Södra stambanan och anslutande tågförbindelser till Stockholm och Malmö samt Kastrup.
Nuläge och brister:	LvG 834 passerar Kust-till-kustbanan inne i Hovmantorp. Det är också den enda förbindelsen mellan norra och sydöstra delen av samhället. I sydöstra delen av samhället bor det idag 1 050 invånare och flera områden har pekats ut av kommunen som prioriterade för exempelvis bostäder och förskola. I hela Hovmantorp bor det ca 3 000 inv. Det finns i dagsläget ingen planskild korsning för biltrafik i Hovmantorp. I takt med att tågtrafiken ökat och godstågen blivit längre har problem med täta och långa bomfällningar förvärrats vilket medför bilköer och förseningar för boende i samhället. Långa bomfällningstider innebär också ökad risk för att utryckningsfordon inte kan betjäna sydöstra Hovmantorp. Plankorsningar medför även risker i trafiksäkerheten och Trafikverket jobbar aktivt med att minska antalet plankorsningar. Mötesspåret i Hovmantorp sträcker sig över plankorsningen. Det medför att godståg i vissa fall kan bli stående relativt länge och blockera korsningen vid möten. I tidtabellsplanering och trafikledning har hänsyn tagits för att

Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033

	mildra problemet i avvaktan på en mer långsiktig lösning. Stängda bommar innebär också människor smiter över spåret, med allvarliga säkerhetsrisker som följd.
Åtgärd:	Åtgärdens syfte: Förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten i Hovmantorp. Åtgärden är uppdelad i två delar dels en planskild korsning för fordonstrafik och dels en för gående och cyklister. Enligt förslaget kommer fordonstrafiken från Storgatan (väg 834) att ledas via en ny sträckning vid norra delen av fastighet Sandvik 8, över järnvägen och ansluter till Järnvägsgränd. Förslaget börjar med en korsning på Storgatan lite längre norrut än tidigare alternativ. Detta innebär att korsningen blir tydligare för trafikanterna. Längs med sträckan söder om järnvägen, korsar ny sträckning befintlig gång- och cykeltväg. Trafiksäker gång- och cykelpassage måste anläggas. Enligt förslaget ska också en planskild gång- och cykelpassage i ett stationsnära läge byggas. Trafikverket har utrett både bro över och port under järnvägen. Trafikverket har undersökt en tunnellsättning för GC- trafik i ungefärligt läge för befintlig plankorsning. Dock får denna lösning oacceptabla lutningar och ingrepp i centrala Hovmantorp. Alternativet för en planskild passage i stationsnära läge är därför en trapplösning med/utan hiss.
Tidplan:	Trafikverket har inte pekat ut någon tid för genomförande. Eftersom åtgärden behöver utredas ytterligare är Region Kronobergs bedömning att den tidigast kan genomföras under perioden 2024-2029.
Kostnad:	Totalkostnaden för åtgärden enligt SEB 2017 är åtgärden uppskattad till 40 miljoner kronor. Senaste uppgiften från trafikverket är att kostnaden uppgår till 72 miljoner kronor vilket inkluderar planskild korsning mellan väg 834 och järnvägen samt tunnel eller överfart för gång och cykel.
Förväntad effekt:	Förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten i Hovmantorp
Effekter bostad:	Hovmantorp, med sin närhet till Växjö, är ett levande samhälle och en attraktiv boendeort. Hovmantorp är strategiskt beläget mellan Lessebo och Växjö, vilket möjliggör ett stort och varierat utbud av arbeten och fritidsaktiviteter inom ett rimligt avstånd. I området som direkt berörs av åtgärden enligt Lessebos bostadsförsörjningsprogram, (2017-04-26) planeras det för perioden 2018 – 2021 för 195 bostäder och för perioden 2022–2025 för ytterligare 15 bostäder
Betydelse för Gröna Kronoberg:	Strategiskt område 1: Vi växer i öppna och hållbara livsmiljöer <u>Mål 2025</u> Positivt till: Ökad attraktivitet Negativt till: Klimatpåverkan ska minska Strategiskt område 2: Vi växer av en cirkulär ekonomi med ett ökat humankapital <u>Mål 2025</u> Positivt till: Produktiviteten ska öka Positivt till: Balanserad tillväxt – fler arbetstillfällen Positivt till: Förbättrad matchning Neutralt till: Ett ökat humankapital Positivt till: På väg mot ett plusenergilän <u>Stödjer följande prioritering:</u> 1. Utveckla attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet 2. En plats att vilja leva och bo på <u>Bidrar till följande insatsområde:</u> • Klimatsmart transportsystem

Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033

	• Ökad transportkapacitet för effektiva och klimatsmarta transporter för näringslivet • Stärkt tillgänglighet i Kronoberg, och i Sydsverige i stort • Utveckla flexibla kollektivtrafik- och trafiklösningar i länets glea miljöer och landsbygder • Fler bostäder - utveckla boendemiljöer och öka mervärdet av infrastruktursatsningar						
Enligt SEB bidrag till: Funktionsmålet	Medborgarnas resor	Näringslivets transporter	Tillgänglighet regionalt	Jämställdhet	Funktionshindrade	Barn och unga	K-trafik, gång o cykel
Enligt SEB bidrag till: Hänsynsmål	Klimat		Hälsa		Landskap		Trafiksäkerhet
Nytta enligt SEB:	Nettonuvärde: -71				Sammanvägning av ej värderbara effekter Negativ		
Underlag:	SEB 2017-01-12 TRV 2016/59617 Ny SEB förväntas komma under 2021				ÅVS 2020-06-02 TRV 2020/564006 Finns tidigare utredning från 2011		
Kommentar till åtgärden	Region Kronoberg anser att den SEB 2017 som tagits fram av Trafikverket inte korrekt återspeglar nyttan med åtgärden i Hovmantorp. Framförallt vill vi peka på att SEB har tagits fram före det att Lessebos bostadsförsörjningsprogram var tillgängligt. Region Kronoberg anser det anmärkningsvärt att flera av bedömningarna av den transportpolitiska målanalysen har bedömts med negativt bidrag eller inget bidrag. Enligt vår bedömning bör den regionala nyttan vara positiv framförallt då Hovmantorp är en stor utpendlingsort. Tillgängligheten till kollektivtrafik kommer att bli bättre och bidra positivt till rörligheten i länet. Åtgärden kommer också att bidra till en säkrare miljö i anslutning till järnvägen vilket således borde bidra till en förbättrad trafiksäkerhet. Det är viktigt att påpeka att SEB endast är en analysmetod och ett hjälpmedel, vilken inte enbart beräkningsmässigt fångar in alla nyttor som kan uppstå. För denna åtgärd bör också hänsyn tas till den beskrivande texten för åtgärden. En uppdaterad SEB är under framtagande och förväntas färdigställas under tidig höst 2021. Region Kronoberg ser det också som viktigt att åtgärden innehåller en bra och acceptabel lösning för cyklister.						

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

RV 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir Inkl. Förbi Bramstorp och tpl. till S Länken

Åtgärden är en del av Rv 27 Säljeryd-Växjö

Stråktillhörighet:	Åtgärden ingår i stråk 4 och 9, vilken bl.a. utgörs av riksväg 27, en del av Baltic-Link
Funktion:	Rv 27 är en viktig förbindelse från Karlskrona och norrut till Växjö och vidare mot Rv 40 (Borås och Göteborg) och E4. Sträckan ingår i Baltic-Link och via hamnarna i Blekinge skapas en länk till Europa. Vilket stödjer de övergripande slutsatser som finns på europeisk nivå där man påtalar vikten av att hitta nya transportsätt och alternativa transportkorridorer för att undvika den så kallade trafikinfarkten i Tyskland. Aktuell sträcka är också mycket viktig för arbetspendling.
Nuläge och brister:	Rv 27 har bitvis dålig plan- och profilstandard, saknar mitträcke och har otillfredsställande trafiksäkerhet. Passagen genom utkanten av Ingelstad och genom Bramstorp innebär olycksrisker samt negativ miljöpåverkan för de boende. Hela sträckan Säljeryd-Växjö är 20 km lång och har övervägande 90 km/h som skyltad hastighet men riskerar att sänkas utan mötesseparering. Vid Ingelstad och Bramstorp är skyltad hastighet 50–70 km/h.
Åtgärd:	Genom åtgärden ska vägen mötes separeras i befintlig sträckning. Syftet med åtgärden är att öka trafiksäkerheten och förbättra regional tillgänglighet. Översyn av korsningar, anslutningar och sidoområde ska ske.

Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033

Tidplan:	Trafikverket har inte angett någon tidsplan, men bedömning är att åtgärden kommer att genomföras i slutet av planperioden 2025 - 2033							
Kostnad:	Till länstransportplanen 2018–2029 angav Trafikverket att kostnaden för hela sträckan Säljeryd-Växjö låg på 196 miljoner kronor i 2017 års prisnivå. Inför planeringen av Läns-transportplanen 2022–2033 anger Trafikverket att kostnaden ligger på 601 miljoner kronor i 2021 års prisnivå. RV 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir Inkl. Förbi Bramstorp och t.f.p. till S Länken är i senaste uppskattningen satt till 276 miljoner kronor. Hela åtgärden kan inte prioriteras i länstransportplanen 2022–2033. I planen avsätts 83,7 miljoner kronor för åtgärden. Åtgärden kommer att bli en låsning till kommande planer. Region Kronoberg ansökte (18RGK1436) 2018 om medel från trafiksäkerhets miljarden. Länet erhåll 63,7 miljoner kronor till standardhöjningen av Rv 23 Huseby-Marklanda. I ansökan angavs att frigjorda medel skulle användas till standardhöjningen av Rv 27 Säljeryd-Växjö.							
Förväntad effekt:	Trafikmängden kommer att vara oförändrad. Hastigheten kan höjas till 100 km/h.							
Effekter bostad:	Inga planer finns för utpekade bostäder i åtgärdens närhet. Ingelstad erbjuder emellertid ett attraktivt boende och flera pendlar till Växjö. I Ingelstad bor ca 2 000 inv. Tingsryd som ligger ca 4 mil söder om Växjö kommer att öka sin attraktivitet som bostadsort genom åtgärden. Området sydöst om Växjö är också intressant för tätortsnära landsbygdsboende. Trafikplatsen, som ingår i åtgärden, gör att Södra Länken kan byggas. Detta möjliggör en bostadsutveckling i Växjös södra delar.							
Betydelse för Gröna Kronoberg:	Strategiskt område 1: Vi växer i öppna och hållbara livsmiljöer <u>Mål 2025</u> Positiv till: Ökad attraktivitet Negativt till: Klimatpåverkan ska minska Strategiskt område 2: Vi växer av en cirkulär ekonomi med ett ökat humankapital <u>Mål 2025</u> Positiv till: Produktiviteten ska öka Positiv till: Balanserad tillväxt – fler arbetstillfällen Positiv till: Förbättrad matchning Neutralt till: Ett ökat humankapital Negativt till: På väg mot ett plusenergilän <u>Stödjer följande prioritering:</u> 1. Utveckla attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet <u>Bidrar till följande insatsområde:</u> - Ökad transportkapacitet för effektiva och klimatsmarta transporter för näringslivet - Stärkt tillgänglighet i Kronoberg, och i Sydsverige i stort							
Enligt SEB bidrag till: Funktionsmålet	Medborgarnas resor	Näringslivets transporter	Tillgänglighet regionalt	Jämställdhet	Funktionshindrade	Barn och unga	K-trafik, gång o cykel	
Enligt SEB bidrag till: Hänsynsmål	Klimat		Hälsa		Landskap		Trafiksäkerhet	
Nytta enligt SEB:	Nettonuvärde: 300				Sammanvägning av ej värderbara effekter Negativ			
Underlag:	SEB 2017-01-09 TRV 2016/59617				ÅVS 2020-06-10 TRV 2019/30222			
Kommentar till åtgärden	Region Kronoberg har framfört att åtgärden måste innehålla en bra lösning för cyklisterna och bra hållplatser för kollektivtrafikresenärer.							

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

Bilaga 2 Samlad effektbedömning, SEB

Samtliga större åtgärder som tas med i Länstransportplanen ska genomgå en samlad effektbedömning (SEB) vilken utförs av Trafikverket. Den samlad effektbedömning är ett sammanfattande underlagsmaterial om ett åtgärdsförslag eller åtgärdspaket med syfte att utgöra ett stöd för planering, beslut och uppföljning. Metoden kan användas på olika typer av investeringsåtgärder, myndighetsåtgärder, driftåtgärder, underhållsstrategier, sektorsåtgärder, styrmedelsåtgärder eller paket av åtgärder som samverkar till att lösa ett identifierat behov.

I den samlade effektbedömningen beskrivs åtgärdens effekter ur tre beslutsperspektiv:

- Samhällsekonomisk analys (prissatta och ej prissatta effekter)
- Transportpolitisk målanalys (hur påverkas de transportpolitiska målen)
- Fördelningsanalys (hur fördelar sig nyttorna på olika grupper)

Den samhällsekonomiska analysen består ofta av såväl prissatta som ej prissatta effekter. De effekter som inte prissatts beskrivs och dess påverkan på den samhällsekonomiska lönsamheten kan enbart bedömas. Den transportpolitiska målanalysen och fördelningsanalysen består till stora delar av bedömningar, ibland med stöd av beräkningar. Trafikverket har i uppdrag att ta fram samlade effektbedömningar till länsplanerupprättarna.

Den fullständiga effektbedömningen omfattar cirka 25 – 30 sidor och finns för nerladdning på Trafikverkets hemsida under ”Samhällsekonomiskt beslutsunderlag”.

I denna bilaga presenteras kortversionen av samlade effektbedömning för:

Större investeringar - Vägobjekt

1. RV 23 Huseby-Marklanda
2. Trafikplats Räppe
3. Väg 941 Lillagården-Stenbrohult
4. Väg 834 Hovmantorp Korsning mellan jvg, väg och cykel
5. RV 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir Inkl. Förbi Bramstorp och tpl. till Södra Länken

Redovisas ej. Åtgärden är pågående.

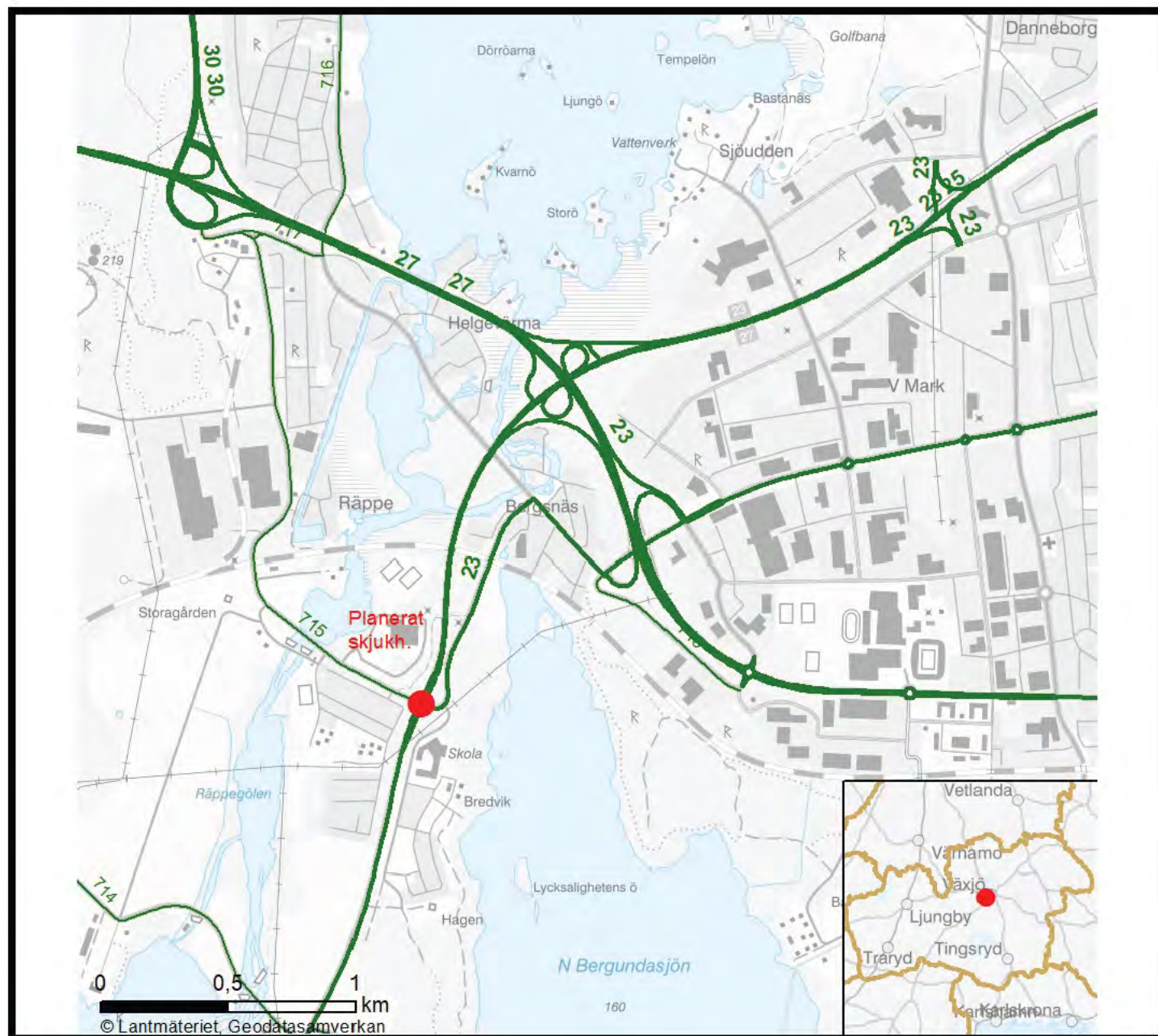
Samlad effektbedömning, SEB

För **RV 23 Huseby-Marklanda** redovisades i remissversionen av länstransportplanen en äldre version av SEB från 2019. Någon ny SEB har Trafikverket inte tagit fram för detta objekt, då byggnation pågår och någon redovisning av SEB ska därför inte krävas. Därför bifogas ingen SEB för objektet.

Objektnummer VSY2267 Ärendenummer RV 2020/66057; RV 2020/31852
 Kontaktperson Hömqvist Mattias, PL Syu, 0771 921 921
 Skedebeskrivning
 Status Granskad och godkänd av Trafikverket, 2022-01-26

Samlad effektbedömning

Rv 23 Trafikplats Råppe



Nuläge och brister:

Region Kronoberg och Växjö kommun har tagit beslut om att bygga ett nytt sjukhus i Växjö. En viktig korsningspunkt för att hantera trafiken och från det nya sjukhusområdet kommer vara korsningspunkten Stora Råppevägen – väg 23. Korsningspunkten kommer bli hårt belastad och nuvarande utformning bedöms inte klara den nya funktionen med koppling till ett sjukhus.

<u>Gångvägens längd (km):</u>	0,5 km väster om väg 23 (mellan Solängsvägen och väg 23), 0,8 km m öster om väg 23 (längs med Bergsnäsvägen och Bergkvara Bredvik), 0,15 km parallellt med Stora Råppevägen (fram till hållplats), ett litet stycke längs södra Bergsnäsvägen samt väg 23.
<u>Gångvägens standard:</u>	Varierande standard, separerad med kantstöd längs med större delen av Bergsnäsvägen, helt friliggande gång- och cykelväg väster om väg 23, separerad gång- och cykelväg med gräsbeklädd skiljeremsa längs Bergkvara Bredvik (mot skolan). Gång- och cykelpassage i plan med mittrefug, utan signalreglering och målning finns i korsningen. Planskilda gång- och cykelpassager finns strax norr och söder om korsningen.
<u>Gångtrafik (gående per dygn):</u>	Information saknas
<u>Cykelvägens längd (km):</u>	0,5 km väster om väg 23 (mellan Solängsvägen och väg 23), 0,8 km m öster om väg 23 (längs med Bergsnäsvägen och Bergkvara Bredvik), ett litet stycke längs södra Bergsnäsvägen samt väg 23.
<u>Cykelvägens standard:</u>	Varierande standard, separerad med kantstöd längs med större delen av Bergsnäsvägen, helt friliggande gång- och cykelväg väster om väg 23, separerad gång- och cykelväg med gräsbeklädd skiljeremsa längs Bergkvara Bredvik (mot skolan). Gång- och cykelpassage i plan med mittrefug, utan signalreglering och målning finns i korsningen. Planskilda gång- och cykelpassager finns strax norr och söder om korsningen.
<u>Cykeltrafik:</u>	Varierande standard, separerad med kantstöd längs med större delen av Bergsnäsvägen, helt friliggande gång- och cykelväg väster om väg 23, separerad gång- och cykelväg med gräsbeklädd skiljeremsa längs Bergkvara Bredvik (mot skolan). Gång- och cykelpassage i plan med mittrefug, utan signalreglering och målning finns i korsningen. Planskilda gång- och cykelpassager finns strax norr och söder om korsningen.
<u>Väglängd (km):</u>	Cirka 0,8 km för väg 23
<u>Vägstandard:</u>	2+2 genom korsningen + ett vänstersvängsfält i vardera riktning. 20 meter bred inklusive vänstersvängsfält. Hastigheten varierar från att vara 80 km/h söder om korsningen till 50 km/h genom korsningspunkten och 90 km/h norr om.
<u>Vägtrafik (fordon per dygn):</u>	9400-9600 fordon/dygn, andel tung trafik 12-14% (2018)
<u>Annan anläggning dimension:</u>	Busstrafik
<u>Annan anläggning standard:</u>	2 hållplatser med två lägen på vardera hållplats (totalt 4 lägen) finns längs med väg 23 och Bergsnäsvägen idag.
<u>Annan anläggning trafik:</u>	Linjerna 9, 114, 123 och 144 trafikerar sträckan.

Åtgärdens syfte:

Syftet med åtgärden är att öka framkomlighet och kapacitet vid korsningspunkten Väg 23 - Stora Råppevägen. Detta då korsningen kommer bli hårt belastad och inte bedöms vara den nya funktionsen när det nya sjukhuset är byggt. Specifikt är framkomlighet för ambulans.

Förslag till åtgärd:

ostnaden är 79,54 mnkr pr sn vå 2019-06

Åtgärden är en trafikplats av rutertyp med på- och avfartsramper som är parallella med väg 23 och ans uter till Stora Råppevägen/ Bergsnäsvägen dropprefuger över väg 23. Dropparna utformas med ett körfält. Möjligt med direkt utnången för uttryckningsfordon, södergående riktning.

Yra hållplats ågen för bussar tas bort samband med byggnationen av trafikplatsen. Ersätts av en hållplats med ett åge i vardera riktning (A och B-åge) strax söder om trafikplatsen.

Längs väg 23 höjs hastigheten till 100 km/tim och mätträcke anläggs.

<u>Gångvägens längd (km):</u>	0,4 km gång- och cykelväg väster om väg 23 kvarstår. 0,2 km öster om väg 23 (längs med norra delen av Bergsnäsvägen och nedre delen av Bergkvara Bredvik) kvarstår.
<u>Gångvägens standard:</u>	Varierande standard, helt friliggande gång- och cykelväg väster om väg 23, separerad gång- och cykelväg med gräsbeklädd skiljeremsa längs de kvarstående delarna längs Bergsnäsvägen och Bergkvara Bredvik. Planskild gång- och cykelpassage strax norr och söder om korsningen.
<u>Gångtrafik (gående per dygn):</u>	Information saknas
<u>Cykelvägens längd (km):</u>	0,4 km gång- och cykelväg väster om väg 23 kvarstår. 0,2 km öster om väg 23 (längs med norra delen av Bergsnäsvägen och nedre delen av Bergkvara Bredvik) kvarstår.
<u>Cykelvägens standard:</u>	Varierande standard, helt friliggande gång- och cykelväg väster om väg 23, separerad gång- och cykelväg med gräsbeklädd skiljeremsa längs de kvarstående delarna längs Bergsnäsvägen och Bergkvara Bredvik. Planskild gång- och cykelpassage strax norr och en strax söder om korsningen.
<u>Cykeltrafik:</u>	Information saknas
<u>Väglängd (km):</u>	Cirka 0,8 km för väg 23
<u>Vägstandard:</u>	Väg 23 fortsätter vara en 2+2-väg. Fordon från eller till Bergsnäsvägen och Stora Råppevägen använder cirkulationen över väg 23. Referenshastighet på väg 23 100 km/tim och i cirkulationen 50 km/tim.
<u>Vägtrafik:</u>	9400-9600 fordon/dygn, andel tung trafik 12-14% (2018)
<u>Annan anläggning dimension:</u>	Busstrafik
<u>Annan anläggning standard:</u>	4 hållplatslägen tas bort ersätts av en hållplats med ett åge i vardera riktning (2 lägen).
<u>Annan anläggning trafik:</u>	Ingen förändring

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	152	Försumbart	-
Godstransporter	38	Försumbart	-
Persontransportföretag	-	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	22	Försumbart	-
Klimat	2	Försumbart	-
Hälsa	21	Positivt	Minskad bullerstörning.
Landskap	-	Negativt	Ökad barriär och intrång i landskapet.
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	1	Försumbart	-
Samhällsekonomisk investeringskostnad	105		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	131	Positivt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	1,27	131	De stora nyttorna uppstår i korsningen som EVA hanterar schablonmässigt vilket bidrar till osäkerhet i resultaten. Känslighetsanalys med en kanske mer realistisk kodning av hastighet i korsningen visar dock att nyttorna då blir väldigt stora.
KA högre invkostnad	0,74	100	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet
Trafiktillväxt +50%	-	-	Även om den samhällsekonomiska kalkylen innehåller osäkerheter bedöms ändå nyttorna överväga kostnaden. De ej beräknade effekterna bedöms sammantaget vara små i sammanhanget.
KA hastighet	3,77	391	
KA trafik	1,35	141	
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Lönsam

Objektnummer VSY2267 Ärendenummer RV 2020/66057; RV 2020/31852
 Kontaktperson Hömqvist Mattias, PLsyu, 0771 921 921
 kedje Funktönsutredning
 status Granskad och godkänd av Trafikverket, 2022-01-26

Samlad effektbedömning

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Kön	Neutralt	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Regionalt	Neutralt
Län	Kronoberg	Neutralt
Kommun	Växjö	Neutralt
Näringsgren	Neutralt	Neutralt
Trafikslag	Bil	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt
-	Ej bedömt	Ej bedömt

Kommentar till fördelningstabellen

Störst nytta tillfaller vuxna bilförare i Region Kronoberg och Växjö kommun. Stor nytta bedöms även tillfalla Ambulanans och annan sjukhustransport.

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Positivt bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Positivt bidrag
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag
	Interregionalt	Inget bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshindrade	Kollektivtrafiknätet	Inget bidrag
Barn och unga	Skolväg	Inget bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Inget bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Inget bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Negativt bidrag
	Energi per fordonskilometer	Positivt bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Positivt bidrag
	Befolkning	Inget bidrag
	Luft	Positivt bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Negativt bidrag
Landskap	Landskap	Negativt bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Negativt bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Ökad trafiksäkerhet, förbättrad framkomlighet, kapacitet, reskomfort och tillgänglighet för motorfordon står konflikt med negativa effekter för landskap, djur- och växtliv.

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:

Även om den samhällsekonomiska klyven innehåller osäkerheter bedöms ändå nyttorna överväga kostnaden. De ej beräknade effekterna bedöms sammantaget vara små i sammanhanget.

Åtgärden innebär ökat nitråtgärdsandskapet och negativa effekter för växt- och djurväx. Åtgärden innebär ett jämnare körmönster med färre start och stopp vilket har positiva effekter för hälsa och klimat.

Åtgärden bidrar till minskad resttid såväl i Växjö som i hela län som till det nya sjukhuset. Åtgärden bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam.

Åtgärden bidrar inte till ökad jämlikhet eller jämställdhet genom fler valmöjligheter inom transportsystemet. Vissa positiva effekter avseende luftemissioner samt stora positiva effekter vad gäller trafiksäkerhet fås.

Objektnummer VSY2267 Ärendenummer RV 2020/66057; RV 2020/31852
 Kontaktperson Hömqvist Mattias, PLsyu, 0771 921 921
 kede Funktönsutredning
 status Granskad och godkänd av Trafikverket, 2022-01-26

Samtad effektbedömning

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
2a	GKI
2b	Indexomräkning kostnad
Klimatkalkyl	
3a	Klimatkalkyl
3b	Arbets-PM klimatkalkyl
SEA	
1a	SEK-importkälla
1b	EVA-fil huvudanalys
1c	EVA-resultat känslighetsanalys trafik
1d	EVA-fil känslighetsanalys trafik
1e	EVA-resultat känslighetsanalys hastighet
1f	EVA-fil känslighetsanalys hastighet
4a	Arbets-PM EVA
4b	Korsningsberäkning
Övrigt	
5a	PM trafikmodell
5b	Dokumentation trafikmodell
6	Teknisk utredning Råppe

Referenser

Beteckning	Beskrivning
Referens 1	Trafikmodell Växjö kommun (Ramboll, 2020)

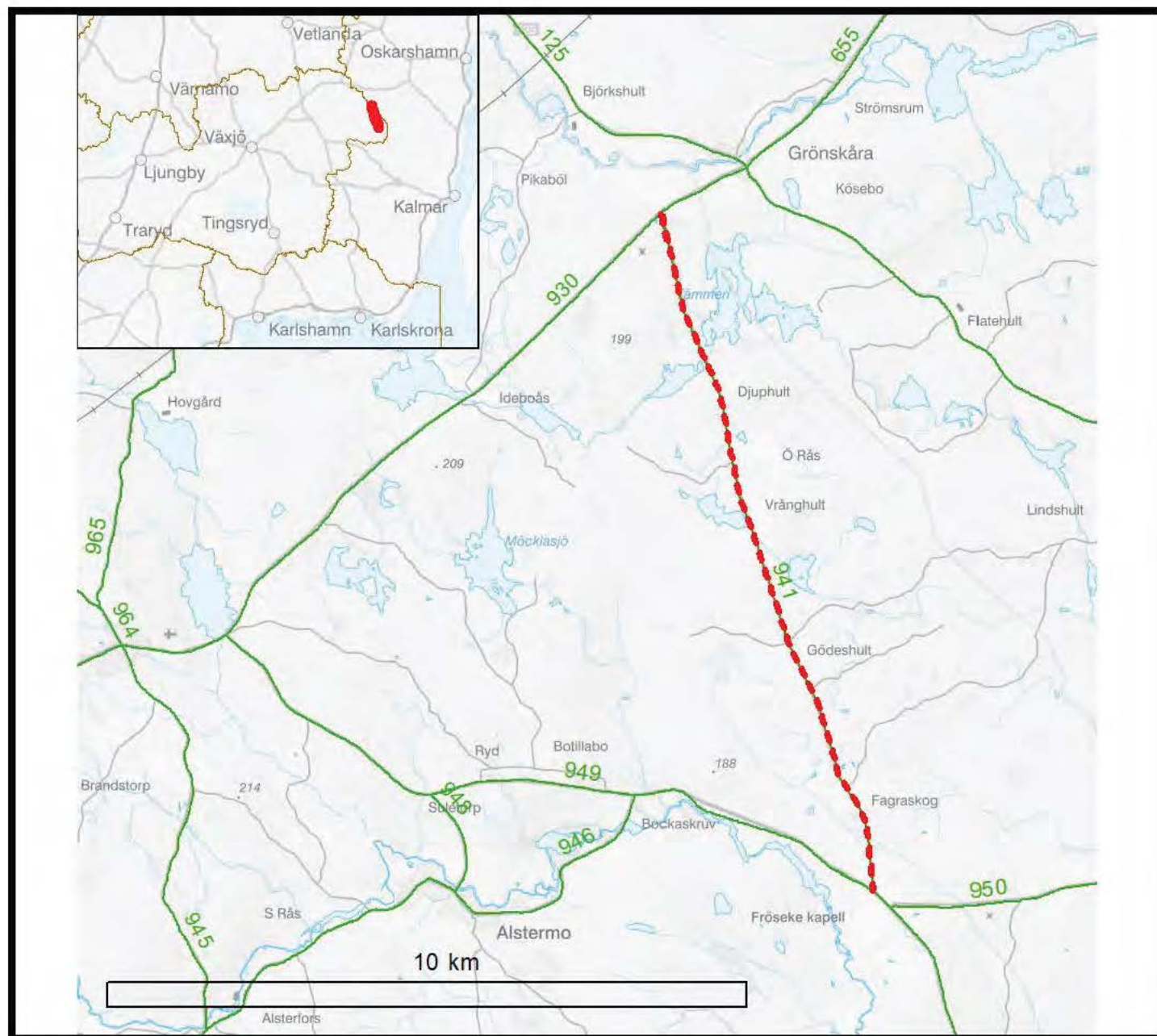
System-ID, nummer för identifikation i databas: 09420740-b0d6-4321-91a5-7672179200fb

Utskriftsdatum : 2022-01-26

Objektnummer VSY1879 Ärendenummer RV 2020/66057; RV 2018/41187
 Kontaktperson Gäder und Anna, Vsy2, 0771 921 921
 kede Åtgärdsva sstud e
 tatus Granskad och godkänd av raf kverket, 2021 06 20

Sam ad effektbedömn ng

Lv 941 Lillagården - Stenbrohult



Nuläge och brister:

Vägen traf kerar b and annat av v rkestransporter. Den begränsade vägbredden gör att möte me an två fordon, särsk t me an astb ar, är prob emat skt. V d de sma aste de arna måste de mötande sakta ner och använda vägens ytterkanter. V d f era t fä en har då något fordon kommt för ångt ut. De ar av sträckan bär ghetsförstärktes 2010-2011. Då gjordes även part e breddn ng t 6,5 meter genom byggande av 13 ånga mötesp atser med en samman agd ängd av ca 4 km. Resterande de av vägen har en bredd på 5 m.

Väglängd: 11,2

Vägstandard: Vanlig väg, 4,8-6,5 m, 70 km/h

Vägtrafik (fordon per dygn): 190 f/d varav 20 % lastbilar (2016)

Åtgärdens syfte:

Minska risken för avåknningar och förbättra framkomligheten för framförare tillastbilar och trafiken.

Förslag till åtgärd:

ostnaden är 54,72 mkr per snvår 2019-06

vägen breddas snvid till 6,5 m. Detta bedöms medföra att 25 b/d flyttar från sv 930/949 till sv 941.

Väglängd (km): 11,2

Vägstandard: Vanlig väg, 6,5 m, 70 km/h

Vägtrafik: 220 f/d varav 30 % lastbilar (2016). Trafikprognosen är osäker, känslighetsanalyser är gjorda.

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	0	Försumbart	Ingår i samhällsekonomisk kalkyl.
Godstransporter	53	Försumbart	Ingår i samhällsekonomisk kalkyl.
Persontransportföretag	-	Försumbart	Ingen kollektivtrafik på sträckan. Persontransporter påverkas marginellt.
Trafiksäkerhet	30	Försumbart	Ingår i samhällsekonomisk kalkyl.
Klimat	2	Försumbart	Ingår i samhällsekonomisk kalkyl.
Hälsa	0	Försumbart	Ingår i samhällsekonomisk kalkyl.
Landskap	-	Negativt	Ökat intrång.
Övriga externa effekter	-	Försumbart	Ej relevant
Budgeteffekter	-	Försumbart	Ej relevant
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	Ej relevant
Drift, underhålls- och reinvesteringsskostnader under livslängd	2	Försumbart	Ingår i samhällsekonomisk kalkyl
Samhällsekonomisk investeringskostnad	71		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	17	Negativt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	0,25	17	Förutsatt trafikomfördelningen bedöms effektberäkningen vara relativt bra och omfatta större delen av effekterna. Osäkerheten är dock stor vad gäller trafikomfördelningen. Både vad gäller hur stort flöde som påverkas och vilka vägar trafiken tar idag. Viss osäkerhet finns även om trafiksäkerhetseffekten av breddningen.
KA högre invkostnad	< 0	-4	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet
Trafiktillväxt +50%	-	-	Osäkerheten vad gäller trafikomfördelningen är stor och avgörande för lönsamheten. De ej beräknade effekterna bedöms sammantaget vara negativa men relativt små.
KA1	< 0	-43	
KA2	1,13	76	
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Osäker lönsamhet

Objektnummer VSY1879 Ärendenummer RV 2020/66057; RV 2018/41187
 Kontaktperson Gåder und Anna, Vsy2, 0771 921 921
 kede Åtgärdsva sstud e
 tatus Granskad och godkänd av raf kverket, 2021 06 20

Samad effektbedömning

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Kön	Män	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Regionalt	Neutralt
Län	Kalmar	Neutralt
Kommun	Uppvidinge	Neutralt
Näringsgren	Rundvirke till sågverk	Neutralt
Trafikslag	Gods-väg	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 18-65 år	Neutralt
-	Ej bedömt	Ej bedömt

Kommentar till fördelningstabellen

Framföra t skogs industr ns vägtransporter på får nytta av åtgärden.

Objektnummer VSY1879 Ärendenummer RV 2020/66057; RV 2018/41187
 Kontaktperson Gäder und Anna, Vsy2, 0771 921 921
 kede Åtgärdsva sstud e
 tatus Granskad och godkänd av raf kverket, 2021 06 20

Samad effektbedömning

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Positivt bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Positivt bidrag
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag
	Interregionalt	Positivt bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshindrade	Kollektivtrafiknätet	Inget bidrag
Barn och unga	Skolväg	Inget bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Positivt bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Inget bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Positivt bidrag
	Energi per fordonskilometer	Positivt bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Positivt bidrag
	Befolkning	Positivt bidrag
	Luft	Positivt bidrag
	Vatten	Positivt bidrag
	Mark	Inget bidrag
Landskap	Landskap	Negativt bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Negativt bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Förbättrad t gä ghet och traf ksäkerhet men ökat ntrång.

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:

Osäkerheten vad gä er traf komförde n ngen är stor och avgörande för önsamheten. De ej beräknade effekterna bedöms

sammantaget vara negativt men relativt små.

Ökat efterfrågan till följd av breddning men minskat trafikarbete ger ägre kostnader.

Förbättrad tillgänglighet för skogsindustrin bidrar till den regionala utvecklingen i ett gesbygdsområde.

Olycksrisken minskar och möjligheten för oskyddade att färdas längs vägen förbättras.

Objektnummer VSY1879 Ärendenummer RV 2020/66057; RV 2018/41187
 Kontaktperson Gäder und Anna, Vsy2, 0771 921 921
 kede Åtgärdsvalsstudie
 status Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-06-20

Samlad effektbedömning

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
2a	Kostnadskalkyl
2b	Indexomräkning kostnad
2c	Förutsättningar kostnadskalkyl
Klimatkalkyl	
3a	Klimatkalkyl
3b	Underlag klimatkalkyl
SEA	
4	Arbets-PM EVA
5a	SEK-importkälla
5b	EVA resultatfil känslighetsanalys 1
5c	EVA resultatfil känslighetsanalys 2
5d	EVA-fil huvudanalys
5e	EVA-fil känslighetsanalys 1
5f	EVA-fil känslighetsanalys 2
5g	SEK-importkälla HA, justering
5h	SEK-importkälla KA1, justering
5i	SEK-importkälla KA2, justering
6	Justering EVA-kalkyl

Referenser

Beteckning	Beskrivning
Referens 1	Trafikverket 2018. Åtgärdsvalsstudie Länsväg 941 Kronobergs län (utkast 2018-12-17)
SEB-ID, ursprunglig SEB	Systemid: 1deb546d-de6a-4134-8260-be076344a08d

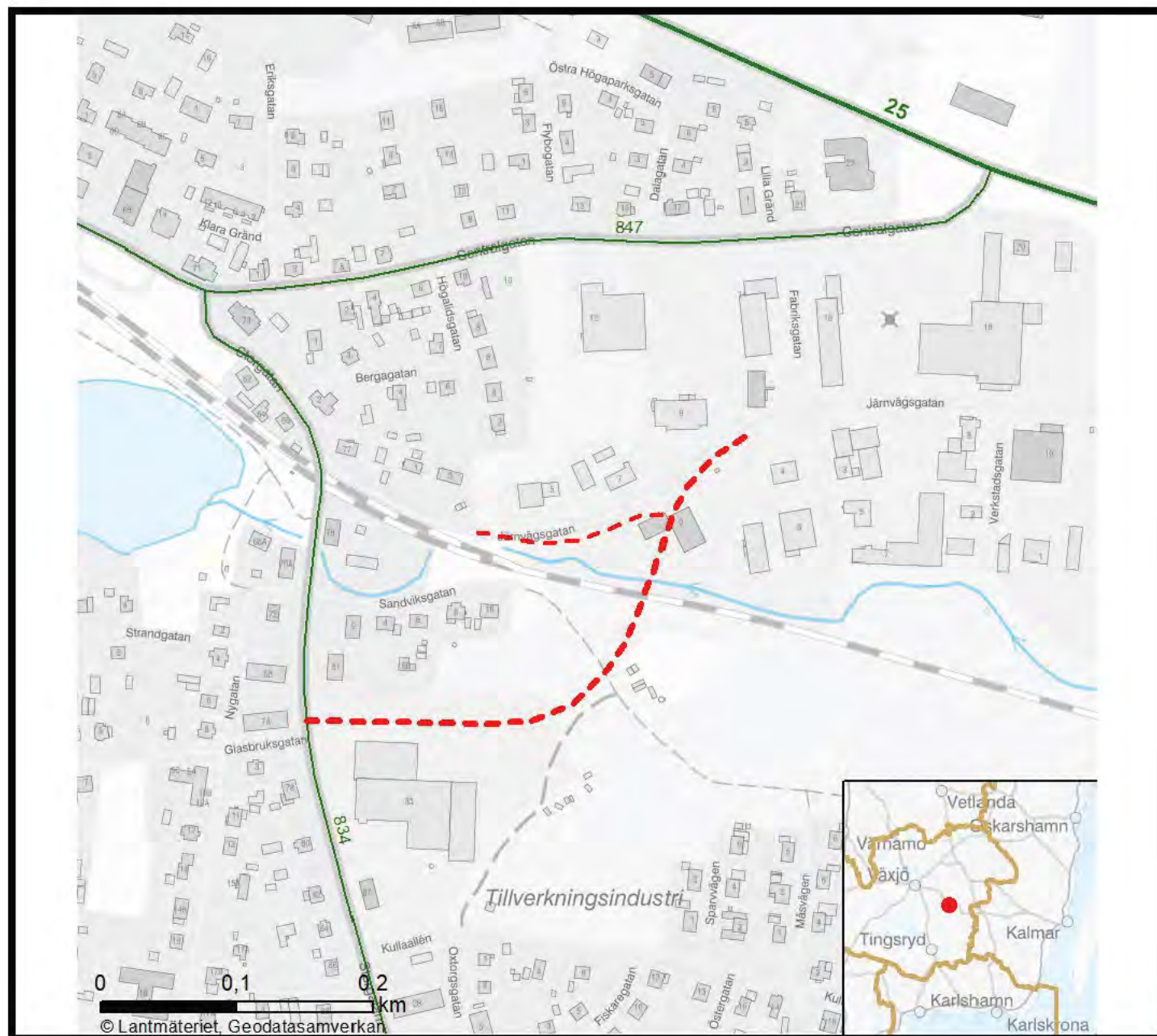
System-ID, nummer för identifikation i databas: 7943e5e7-ced6-4c63-a1f4-633f0a06fa76

Utskriftsdatum : 2021-06-20

Objektnummer VSY1872 Ärendenummer RV 2020/66057;
 Kontaktperson Osson akob, PLSyå, 0771 921 921
 kede Åtgärdsva sstud e
 tatus Granskad och godkänd av raf kverket, 2021 09 03

Samlad effektbedömning

Lv 834 Hovmantorp, korsning jvg



Nuläge och brister:

Väg 834 går genom centrala Hovmantorp och korsar järnvägen på en strax öster om stationen. Vägen är vikt g, då den utgör enda förbindelsen mellan södra och centrala Hovmantorp samt väg 25.

Korsningen med järnvägen är en betydande barr för samhällt. Den högt trafikerade Kust- till kustbanan med många bomfärdigheter framkommer ghetssproblemer. Trafiken på vägen förväntas även öka till följd av expanderande södra delen. Det finns risk för spårspänning särskilt vid ånga bomfärdigheter exempelvis vid oplanerade tåg möten som blockerar bomfärderna.

Väglängd: 0,8

Vägstandard: Vanlig väg, 9 m, 40 km/h

Vägtrafik (fordon per dygn): 1 030 f/d, 2% lastbilar (2017)

Åtgärdens syfte:

örbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för samtliga trafikslag.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 69,34 mkr per snvå 2019-06

Linje 834 får ny sträckning på en ny bro över järnvägen och ansutsdrekter befintlig väg (Storgatan) söder och väster Järnväggsgatan och
Åbrögatan norr. Gång- och cykelmöjlighet ges på den nya bron samt en planerad järnvägsövergång ett mer statiskt snäråge.

Väglängd (km): 0,6

Vägstandard: Vanlig väg, 8 m, 40 km/h

Vägtrafik: 1 030 f/d, 2% lastbilar (2017)

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	-15	Försumbart	Tågen på sträckan påverkas positivt av minskad risk för problem med bomanläggningen och spårspring.
Godstransporter	-2	Försumbart	Tågen på sträckan påverkas positivt av minskad risk för problem med bomanläggningen och spårspring.
Persontransportföretag	-	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	-15	Positivt	Positiv effekt för gång- och cykeltrafikanter då delar av åtgärden innebär flytt från blandtrafik till friliggande gång- och cykelbana.
Klimat	-1	Försumbart	-
Hälsa	-2	Försumbart	-
Landskap	-	Negativt	Ökat intrång i miljön i området
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringsskostnader under livslängd	-2	Försumbart	-
Samhällsekonomisk investeringskostnad	90		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	-126	Positivt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	< 0	-126	Effekterna har beräknats med EVA och plankorsningsmodellen. De negativa resultaten kan delvis kopplas till att körsträckan ökar och att antalet korsningar blir fler. Osäkerheter i trafikomfördelningen kan ha stor påverkan på resultatet. Åtgärdens effekt för tågen på kust-till-kust-banan har endast bedöms översiktligt i form av restid för resenärer och godståg.
KA högre invkostnad	< 0	-153	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	
Trafiktillväxt +50%	-	-	Åtgärden bedöms som olönsam då NNK är negativt.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Olönsam

Objektnummer VSY1872 Ärendenummer RV 2020/66057;
 Kontaktperson O sson akob, PLSyå, 0771 921 921
 kede Åtgärdsva sstud e
 tatus Granskad och godkänd av raf kverket, 2021 09 03

Sam ad effektbedömn ng

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Kön	Neutralt	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Lokalt	Neutralt
Län	Kronoberg	Neutralt
Kommun	Lessebo	Neutralt
Näringsgren	Neutralt	Neutralt
Trafikslag	Fordonstrafik	Neutralt
Åldersgrupp	Unga vuxna: 18-25 år	Neutralt
-	Ej bedömt	Ej bedömt

Kommentar till fördelningstabellen

Det är främst oka traf k Hovmantorp som gynnas av åtgärden.

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Positivt bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Positivt bidrag
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag
	Interregionalt	Inget bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshindrade	Kollektivtrafiknätet	Inget bidrag
Barn och unga	Skolväg	Positivt bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Positivt bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Inget bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Negativt bidrag
	Energi per fordonskilometer	Inget bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Inget bidrag
	Befolkning	Positivt bidrag
	Luft	Negativt bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Positivt bidrag
Landskap	Landskap	Negativt bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Inget bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Må konflikt uppstår mellan påverkan på stadsmiljö och minskad restidsosäkerhet.

Åtgärden leder till ökad klimatpåverkan genom att körsträckan ökar. Samtidigt minskar behovet av tomgångskörning vid bomfärdning.

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:

Åtgärden bedöms som oönsam då NNK är negativt.

Åtgärden leder till ökad klimatpåverkan genom att körsträckan ökar. Samt därmed ökar behovet av tomgångskörning vid bomfärdning.

Åtgärden ökar engreppet i landskapet.

På grund av längre körsträcka ger åtgärden ett negativt NNK. Samt därmed bidrar också åtgärden till regional utveckling genom minskad barrärsamhället och minskad restidsosäkerhet.

Åtgärden bidrar till ökad trafiksäkerhet i samband med passagen av järnvägen. Åtgärden bedöms kunna ge ett positivt bidrag till social hållbarhet genom att gång- och cykelgynnas samt minskad barrärsamhället. På så sätt ökar tryggheten för grupper i samhället utan bilar.

Objektnummer VSY1872 Ärendenummer RV 2020/66057;
Kontaktperson O sson akob, PLSyå, 0771 921 921
kede Åtgärdsva sstud e
tatus Granskad och godkänd av raf kverket, 2021 09 03

Samad effektbedömning

Bilagor och referenser**Bilagor****AKK**

Bilaga 2a GKI

Bilaga 2b Indexomräkning

Klimatkalkyl

Bilaga 3 Klimatkalkyl

SEA

Bilaga 1a Omräkning av nyttor

Bilaga 1b PM omräkning av nyttor

Bilaga 1c Resultatrapport från EVA

Bilaga 4 ArbetsPM

Bilaga 5 JSON

Bilaga 6 Trafikomfördelning

Bilaga 7 Plankorsningsmodellen

Referenser

Saknas

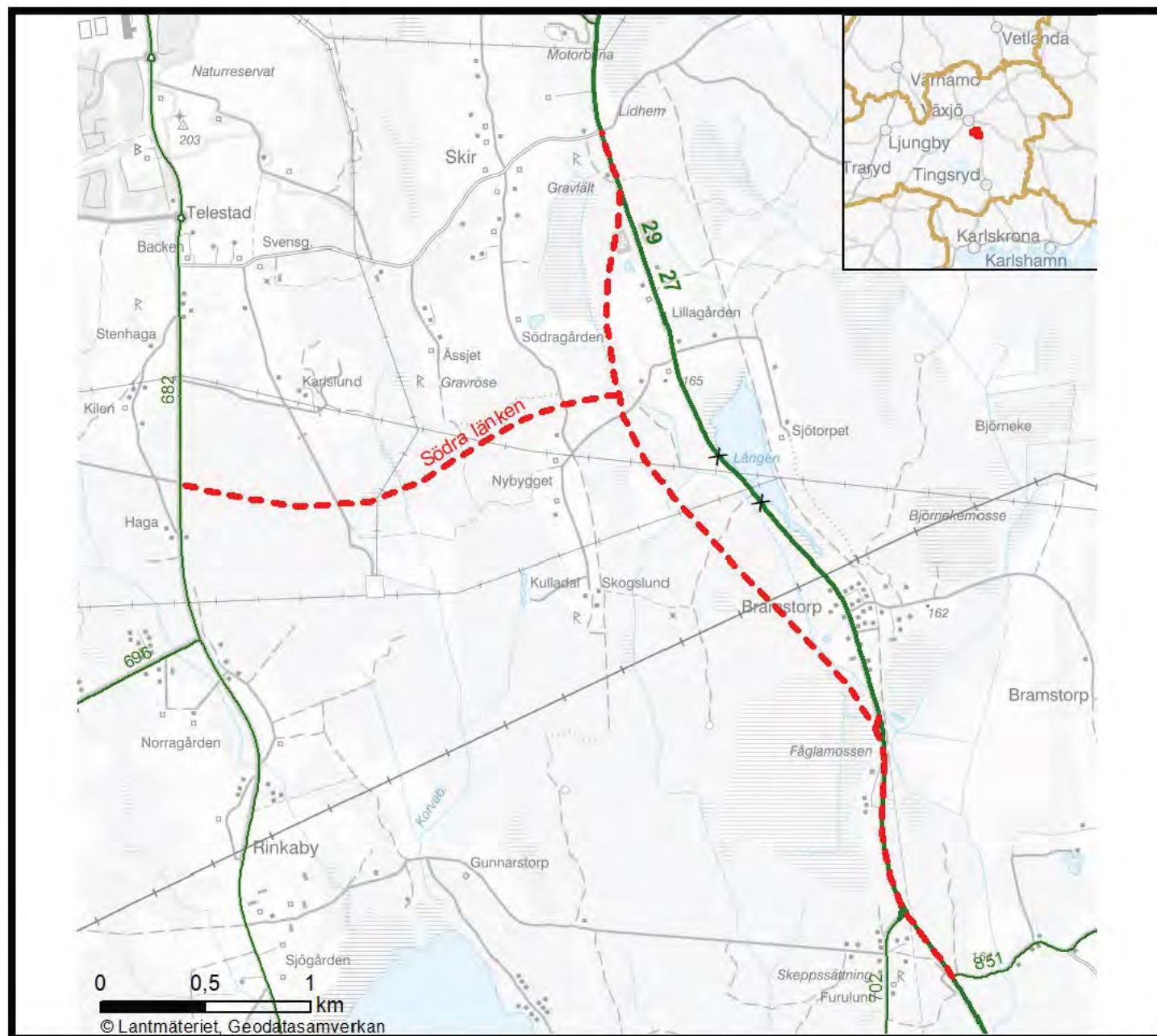
System-ID, nummer för identifikation i databas: 66ee4c3b-832e-4dd7-967d-56a8639971fd

Utskriftsdatum : 2021-09-03

Objektnummer VSY1870b Ärendenummer RV 2020/66057; RV 2019/30222
 Kontaktperson Osson akob, PLSyå, 0771 921 921
 kede Åtgärdsva sstud e
 tatus Granskad och godkänd av raf kverket, 2021 09 02

Samad effektbedömning

Rv 27 Tegnaby - Skir, inkl tpl



Nuläge och brister:

Väg 27 sträcker sig mellan Karlskrona och Göteborg, via Växjö. Vägen har en viktig funktion för ångvägga gods- och persontransporter, samt en internationell koppling mellan Europa och Karlskrona och färjan till Polen. Aktuell sträcka är en del av ett viktigt pendlingsstråk mellan Tingsryd och Växjö.

Vägsträckan har betydande brister vad gäller ångvägga restder och trafiksäkerhet, främst vad gäller mötesöyckor och korsningar. Det saknas en egen koppling mellan väg 27 och södra delen av Växjö.

Väglängd: 4,5 km

Vägstandard: Vanlig väg, 8 - 13 m, 50 - 90 km/h

Vägtrafik (fordon per dygn): 6 000 – 6 800 f/d, 14,7 % lastbilar (2017)

Åtgärdens syfte:

Åtgärdens syfte är att öka framkomligheten för ångväga trafik och förbättra trafiksäkerheten samt att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Förslag till åtgärd:

Kostnaden är 266,5 mkr pr snvå 2019-06

Mötesseparering varav 3,1 km ny sträckning förb. Bramstorp. Inskädd korsning/trafikplats norr om Bramstorp. Även köpning t väg 682 (del av Södra länken, kommunal finansiering) ingår i analysen.

Väglängd (km): 4,6 km (+2,2 km S länken)

Vägstandard: Gles mötesfri landsväg 2+1, 9,5 – 13 m, 100 km/h (S länken: 9 m, 80 km/h)

Vägtrafik: 6 000 – 6 800 f/d varav 14,7 % lastbilar (2017)

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	212	Försumbart	-
Godstransporter	23	Försumbart	-
Persontransportföretag	-	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	429	Försumbart	-
Klimat	-4	Försumbart	-
Hälsa	32	Försumbart	-
Landskap	-	Negativt	Ökad barriär och ökat intrång i landskapet
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringsskostnader under livslängd	-33	Försumbart	-
Samhällsekonomisk investeringskostnad	358		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	300	Negativt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	0,77	300	EVA bedöms vara ett lämpligt verktyg för åtgärden. EVA kalkylen är gjord enligt gällande förutsättningar. Det finns dock osäkerheter i trafikomfördelningen och vilken påverkan som den nya sträckningen har på södra Växjö.
KA högre invkostnad	0,39	193	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	
Trafiktillväxt +50%	-	-	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet
			Åtgärden är enligt EVA-kalkyl samhällsekonomiskt lönsam. De ej beräknade effekterna ger dock negativ inverkan då det finns risk för negativ påverkan på landskapet. Även med högre kostnad bedöms åtgärden vara lönsam.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Lönsam

Objektnummer VSY1870b Ärendenummer RV 2020/66057; RV 2019/30222
 Kontaktperson O sson akob, PLSyå, 0771 921 921
 kede Åtgärdsva sstud e
 tatus Granskad och godkänd av raf kverket, 2021 09 02

Sam ad effektbedömn ng

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Kön	Neutralt	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Regionalt	Neutralt
Län	Kronoberg	Neutralt
Kommun	Växjö	Neutralt
Näringsgren	Neutralt	Neutralt
Trafikslag	Bil	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt
-	Ej bedömt	Ej bedömt

Kommentar till fördelningstabellen

Pend ngstraf ks med b gynnas mest av åtgärden

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Positivt bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Positivt bidrag
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag
	Interregionalt	Positivt bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshindre	Kollektivtrafiken	Inget bidrag
Barn och unga	Skolväg	Inget bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Positivt bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Inget bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Negativt bidrag
	Energi per fordonskilometer	Negativt bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Positivt bidrag
	Befolkning	Positivt bidrag
	Luft	Negativt bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Negativt bidrag
Landskap	Landskap	Negativt bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Positivt & negativt
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Negativt bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter

Åtgärden medför ökad framkomlighet och trafiksäkerhet men även ökad klimatpåverkan och trängsel i landskapet.

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:

Åtgärden är en positivt EVA-kalkyl för samhällsekonomiskt önsam. De ej beräknade effekterna ger dock negativ inverkan då det finns risk

för negativ påverkan på landskapet. Även med högre kostnad bedöms åtgärden vara önsam.

Högre hastigheter leder till ökade utsläpp samt ökade störningar i form av buller och vibrationer. Ny väg leder till ökade intrång och barräreffekter, framförallt för djurväxt.

Den samhällsekonomiska beräkningen visar på önsamhet där trafiksäkerhetseffekter och restkostnader utgör de största posterna. Resten minskar ett stråk med ånga avstånd vilket bärar till regional utveckling.

Åtgärden förbättrar trafiksäkerheten. Både trafikanter gynnas mest men även gång- och cykeltrafiken förbättras. Åtgärden bedöms ha försumbar inverkan på jämställdheten.

Objektnummer VSY1870b Ärendenummer RV 2020/66057; RV 2019/30222
Kontaktperson O sson akob, PLsyå, 0771 921 921
kede Åtgärdsva sstud e
tatus Granskad och godkänd av raf kverket, 2021 09 02

Sam ad effektbedömn ng

Bilagor och referenser**Bilagor****AKK**

Bilaga 2a Kostnads kalkyl

Bilaga 2b Indexomräkning

Klimatkalkyl

Bilaga 3 Klimatkalkyl

SEA

Bilaga 1a SEK-importkälla, justering

Bilaga 1b PM omräknade nyttor

Bilaga 1c SEK-importkälla

Bilaga 4 Arbets-PM EVA

Bilaga 5 EVA-fil

Bilaga 6 Trafikomfördelning

Referenser

Saknas

System-ID, nummer för dent f kat on databas: 0d25598a-ba8a-4d24-85a9-3041e9db66ba

Utskr ftsdatum : 2021-09-02

Bilaga 3 Avsiktsförklaring för sam- och medfinansiering av statlig infrastruktur

Vid planering av infrastruktur finns möjlighet till sam- och medfinansiering. Samfinansiering innebär att medel både i länstransportplanen och i den nationella planen avsätts för en utpekad investering. Objekten är som regel av både regional och nationell betydelse. Medfinansiering innebär att kommunala eller regionala skattemedel utgör del av finansieringen av infrastrukturen. Genomförande av samfinansiering brukar normalt ske i tre steg; 1. avsiktsförklaring, 2. finansieringsavtal och 3. genomförandeavtal.

I denna bilaga presenteras upprättade avsiktsförklaringar där medel för samfinansiering är reserverade i Kronobergs länstransportplan 2022–2033.

Utbyggnad till dubbelspår på Kust till Kustbanan sträckan Råppe-Växjö C.

Avsiktsförklaring har tagits fram för samfinansiering från länstransportplanen 20 Mkr och medfinansiering från Region Kronoberg 20 Mkr, Alvesta kommun 2 Mkr, Växjö kommun 10 Mkr och Lessebo kommun 1 Mkr. (Prel. kost. för åtgärden 525 Mkr) (21RGK428)

Ny tågstation för resandeutbyte vid Råppe och planskild korsning mellan järnvägen och Stora Råppe vägen

Avsiktsförklaring som har tagits fram för samfinansiering från länstransportplanen 20 Mkr och medfinansiering från Region Kronoberg 35 Mkr och Växjö kommun 10 Mkr (Prel. kost. för åtgärden 100 Mkr) (21RGK428)

Kapacitetsförstärkning på Rv 25 Norrleden, utbyggnad till 2+2-väg genom Växjö samt etapp 2 av trafikplats Helgevärma

Avsiktsförklaring som har tagits fram för samfinansiering från länstransportplanen 20 Mkr och medfinansiering från Växjö kommun 20 Mkr. (Prel. kost. för åtgärden 335 Mkr) (21RGK428)

Sydostlänken

Avsiktsförklaring avseende sam och medfinansiering av Sydostlänken undertecknades av Region Kronoberg i april 2017 tillsammans med ytterligare 8 övriga partner. På fråga från Trafikverket i augusti 2019 via Sydostlänken intressenterna till Region Kronoberg beslöt RSAU ”Ställa sig positiv till föreslagen fördelning av sam- och medfinansiering till byggnation av Sydostlänken. Slutligt beslut om finansiering tas i samband med fastställande av kommande Länstransportplan för Kronobergs län” (19RGK1513). Förslaget som RSAU tog ställning till var att Region Kronoberg via samfinansiering med länstransportplanen skulle finansiera en av två mötesspår. Kostanden uppskattades till 25 miljoner kronor. (Prel. kost. för åtgärden 5 287 Mkr)

AVSIKTSFÖRKLARING

1 (6)

Trafikverkets ärendenummer

TRV 2021/52173

Motpartens ärendenummer

[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum

2021-04-20



Avsiktsförklaring Kust till kustbanan – utbyggnad till dubbelspår Alvesta-Växjö delen Räppe - Växjö C

Denna avsiktsförklaring avser planlägningsprocessen och byggande för åtgärder och innefattar:	
☒	Medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur
☒	Samfinansiering med olika statliga anslag/finansier
☒	Samverkan där respektive part äger sin anläggning och finansierar sin del
☐	Samverkan där annan part äger och finansierar sin anläggning och Trafikverket - bevakar genomförandet när anläggningen är i anslutning till statens anläggning, eller - får i uppdrag att genomföra åtgärden

Mellan nedanstående parter träffas härmed följande avsiktsförklaring.

§1 Parter

Trafikverket, region syd, org.nr 202100-6297, 781 89 Borlänge, nedan Trafikverket
 Region Kronoberg, org.nr 232100-0065, 351 88 Växjö, nedan Regionen
 Växjö kommun, org.nr 212000-0662, Box 1222, 351 12 Växjö
 Alvesta kommun, org.nr. 212000-0639, 342 80 Alvesta
 Lessebo kommun, org.nr. 212000-0613, 365 31 Lessebo

Parterna har inlett diskussioner i syfte att de ska verka för att genomföra följande åtgärder:

- Uppgradering av Kust- till Kustbanan till dubbelspår på sträckan Räppe-Växjö C.

Avsikten är att genomförandet ska ske med medfinansiering och samverkan.

Intill dess att avtal om medfinansiering och samverkan träffats mellan parterna ska följande avsiktsförklaring gälla mellan parterna.

§2 Definitioner och begrepp

Följande definitioner och begrepp används i denna avsiktsförklaring:

Grundutförande: Den trafikala lösning som Trafikverket föreslår för att lösa en trafiksituation.
 Begreppet används i samband med medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur.

Tillägg: De förbättringar/ anpassningar som annan part föreslår för att lösa trafiksituationen utöver det som ingår i statens ansvar. Begreppet används i samband med medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur.

44

AVSIKTSFÖRKLARING

2 (6)

Dokumentdatum
2021-04-20

§3 Syfte och bakgrund

Avsiktsförklaringens syfte är att parterna ska verka för att nå en överenskommelse över ansvar och kostnader för genomförandet av aktuell åtgärd och, i förekommande fall, hur det framtida ansvaret för infrastrukturen ska fördelas.

Parternas avsikt är att träffa avtal om medfinansiering och samverkan enligt de huvudprinciper som framgår i denna avsiktsförklaring förutsatt att erforderliga medel för åtgärdernas genomförande anvisas i kommande nationell och regional infrastrukturplan.

Sträckan mellan Alvesta och Växjö är en av de mest trafikerade enkelspårsbanorna i landet och anspråk finns på ytterligare tågupplägg. En åtgärdsvalsstudie har nyligen genomförts för Kust till kustbanan sträckan Borås-Kalmar/Karlskrona med fokus på banans kapacitet idag och i framtiden. Kapacitetsförstärkning på banan genom utbyggnad till dubbelspår sträckan Råppe och Växjö C, är en av de fyra mest angelägna förbättringsåtgärder som identifierats i kåtgårdsvalsstudien. Detta för att säkerställa en robust tågtrafikering på Kust till kustbanan sett till de motiverade trafikeringsanspråk som identifierats.

Nytt sjukhus i Råppe:

Region Kronoberg har tagit ett inriktningsbeslut att bygga ett nytt sjukhus i Råppe som skall ersätta den sjukhusfunktion som i dag finns lokaliserad till centrala Växjö. Då nuvarande sjukhus har en god belägenhet nära kollektivtrafiknoden i Växjö har möjligheten att få till stånd en järnvägsanknytning för resande varit viktig aspekt vid valet att lokalisera det nya sjukhuset till Råppe liksom närheten till det övergripande vägnätet i form av Rv 23 och 25. Region Kronoberg planerar att det nya sjukhuset skall stå klart att tas i bruk hösten 2028. Ambitionen är att när sjukhuset öppnar så skall också en station finnas på plats som möjliggör resandeutbyte för de lokaltåg som idag går på banan sträckorna Hässleholm-Växjö, Värnamo-Växjö och Jönköping-Nässjö-Växjö. Region Kronoberg har också som ambition att förlänga en av dessa linjer österut till Emmaboda och vidare mot Kalmar/Karlskrona så att god tillgänglighet ges till det nya sjukhuset i alla riktningar i järnvägssystemet.

Följande åtgärder med koppling till statlig infrastruktur har identifierats i åtgärdsvalsstudien och som är av betydelse för det nya sjukhuset i Råppe och dess funktion i sitt regionala sammanhang med bland annat förbindelser till Alvesta och Lessebo:

A. Åtgärder som avses vara färdigställda innan det nya sjukhuset är klart:

- Ny vägförbindelse under den statliga Rv 23 mellan sjukhustomt och den kommunala Bergsnäsvägen. *Finansieras via sjukhusprojektet.*
- Ny anslutning av den kommunala Stora Råppevägen till Rv 23 i form av trafikplats. *Finansieras via länstransportplanen.*
- Ny tågstation för resandeutbyte vid Råppe. I åtgärden ingår också att Stora Råppevägens korsning med Kust till kustbanan som idag sker i plan ersätts med en planskild vägförbindelse. Den planskilda förbindelsen utgör också en förberedande anpassning till ett kommande dubbelspår på Kust till kustbanan sträckan Råppe-Växjö C. *Medfinansieringsavtal finns tecknat mellan Trafikverket, Region Kronoberg och Växjö kommun.*
- Tpl Helgevärma. Etapp 1. Korsande vänstersväng byggs bort. Av betydelse för ambulanser under utryckning västerut i länet. Också ökat behov till följd av större exploateringsområde i Växjö. *Medfinansieringsavtal finns tecknat mellan Trafikverket och Växjö kommun.*

CA

AVSIKTSFÖRKLARING

3 (6)

Dokumentdatum
2021-04-20

B. Åtgärder av betydelse för tillgängligheten för det nya sjukhuset men som är angelägna att genomföras under kommande planperiod men efter det att sjukhuset är färdigställt.

- Kapacitetsförstärkning på Rv 25 Norrleden, utbyggnad till 2+2- väg genom Växjö med etapp 2 av Tpl Helgevarma. Begränsande hinder i en växande stad som genom sjukhusflytten till Råppe också blir primär utryckningsväg för ambulanser med patienter från Uppvidinge, Lessebo, Tingsryds kommuner och stor del av Växjö tätort och kommun. *Medfinansieringsavtal finns tecknat mellan Trafikverket, Region Kronoberg och Växjö kommun.*
- **Utbyggnad till dubbelspår på Kust till kustbanan Alvesta-Växjö sträckan Råppe-Växjö C. Åtgärden ger ökad robusthet och förbättrar trafikeringsmöjligheterna på Kust till kustbanan, vilket bland annat främjar den regionala tillgängligheten till sjukhuset. Finansiering prövas i nationell plan. Sam- och medfinansiering enligt denna avsiktsförklaring utgör underlag för prövning till nationell plan**

Beskrivning av åtgärd och finansiärens nytta och motivering till finansiering

Avsiktsförklaringen avser byggnation av dubbelspår på Kust till kustbanan sträckan Råppe-Växjö C. Åtgärdens omfattning framgår översiktligt av kartsbild Bilaga 1.

Åtgärden bedöms generera nyttor för regionen med ett ökat resande på Kust till kustbanan och möjliggör på ett effektivt sätt tågresa till och från det nya sjukhuset i Råppe samt förbättrar möjligheterna att utveckla regionala tågkoncept. Åtgärden är även till nytta för näringslivets behov för transporter av gods. Cykelpassagen under Kust till kustbanan vid Bergsnäs förbättrar tillgängligheten till sjukhuset från stadens norra delar.

Förändrade brolägen vid Sambandsvägen samt de nya GC-passagerna vid Kasernvägen och Södra Ringvägen integreras och anpassas till pågående stadsutvecklingsprojekt på södra sidan av Kust till kustbanan, vilket är till nytta för Växjö kommun och förutsättningsskapande för stadsutvecklingen i västra Växjö och fortsatt förädling av ett effektivt cykelvägnät i Växjö.

Med utbyggnad till dubbelspår förbättras förutsättningarna att bedriva tågtrafik på Kust till kustbanan vilket är till nytta för Alvesta, Växjö och Lessebo kommuner och deras ambitioner att tillhandahålla hållbart resande för sina kommuninvånare och för utveckling i anslutning till sina stationsorter.

Med dubbelspår ökar kapacitet och robusthet på banan samtidigt som förbättringar sker av såväl säkerhet som miljöanpassning, vilket är till nytta för Trafikverket.

Tidigare studier och utredningar avseende detta objekt är:

- Spårgeometrisk studie –Vectura 2012-11-15. Möjlig linjesträckning av framtida dubbelspår Råppe-Växjö. Underlag för detaljplanläggning.
- Åtgärdsvalsstudie Kust till kustbanan TRV 2019/16039
- Åtgärdsvalsstudie, Trafik och infrastruktur, Nya sjukhuset i Växjö, Region Kronoberg, uppdragsnummer 11005364.

AVSIKTSFÖRKLARING

4 (6)

Dokumentdatum
2021-04-20**§4 Tidigare avsiktsförklaring eller avtal avseende medfinansiering och samverkan för åtgärden**

Parterna har inte tidigare tecknat avsiktsförklaring eller avtal om medfinansiering av åtgärden.

§5 Beskrivning av åtgärder, kostnader och finansiering

Avsiktsförklaringen avser byggnation av dubbelspår på Kust till kustbanan sträckan Råppe-Växjö C med följande översiktliga utformning och innehåll beskriven i punktform:

- Ca 3 800 meter nytt spår samt 4 nya växlar
- Bullerplank eller panelstaket längs sträckan.
- Nya vägbroar anpassade för dubbelspår vid Rv 23, Bergsnäsvägen och Sambandsvägen.
- Nya järnvägsbroar vid Helige å och vid cykelpassagen vid Bergsnäs.
- Plankorsningen vid Södra Ringvägen stängs och ersätts med en cykelpassage under järnvägen.
- GC-bron vid Kasernvägen ersätts med ny GC-bro anpassad för dubbelspår.

Nyligen byggd järnvägsbro vid Bäckaslöv är anpassad till kommande dubbelspår och på befintlig järnvägsbro över Söderleden bedöms utrymmet för äldre nedlagt spår kunna återanvändas för det nya dubbelspåret.

Då Växjö kommuns detaljplaner på södra sidan av Kust till kustbanan anpassats till tidigare genomförd spårgeometrisk studie bedöms markintrånget begränsat utöver vad som redan beaktats i gällande detaljplaner. Utbyggnaden i anslutning till befintlig bebyggelse och befintliga broar ger dock en komplicerad spårgeometri med placering av det nya spåret till delar på norra sidan och till delar på södra sidan av nuvarande spår. Exakt placering fastläggs i kommande järnvägsplan.

Grundutförande och tillägg

Kostnadsbedömningar avser ett grundutförande. Om någon part önskar en högre standard för delar är detta ett tillägg och finansieras av denna part. För tillägg skall skriftlig överenskommelse tecknas i förväg.

Finansiering

De totala kostnaderna, inkl. kostnader för projektledning och projektering, för åtgärderna är för närvarande uppskattade till 525 miljoner kronor (+/- 30 %) i prisnivå januari 2021. Avsikten är att ansvaret för investeringen av åtgärderna finansieras av parterna enligt följande kostnadsfördelning:

Trafikverket nationell plan	472 miljoner kr
Samfinansiering Regionalt länstransportanslag	20 miljoner kr
Medfinansiering:	
• Region Kronoberg	20 miljoner kr
• Växjö kommun	10 miljoner kr
• Alvesta kommun	2 miljoner kr
• Lessebo kommun	1 miljon kr
Summa	525 miljoner kr

AVSIKTSFÖRKLARING

5 (6)

Dokumentdatum
2021-04-20

Den kommunala medfinansieringens storlek kommunerna emellan står i proportion till befolkningsstorleken.

Kostnadsförändringar och prisnivåomräkning

Sam- och medfinansieringsåtagandena utgör fasta belopp i prisnivå februari 2021 och avsikten är att beloppen justeras enligt index för järnvägsbyggnadsåtgärder fram till dess utbetalning sker i samband med att järnvägsbyggnadsåtgärdernas genomförande.

Kostnader för ägande respektive drift och underhåll i förvaltningsskedet ingår inte i ovan angivna totala kostnader.

Avsikten är att Trafikverket efter genomförandet äger och förvaltar anläggningar inom järnvägsområdet och kommunen äger och förvaltar berörd anslutande infrastruktur. För kommunala anläggningar som korsar järnvägsområdet tydliggörs gränsdragningen i samband med att genomförandeavtal tecknas.

§6 Principen för parternas samarbete och framtagande av medfinansiering och samverkansavtal

Planering och genomförande ska ske i nära samverkan mellan berörda parter.

Om objektet prioriteras i Nationell plan och regional plan ska parterna ta fram ett medfinansieringsavtal för objektet.

§7 Föresättningar för avsiktsförklaringens giltighet

Denna avsiktsförklaring ska inte anses utgöra ett legalt bindande avtal och parts underlåtelse att fullgöra vad som i övrigt stadgas här i ska inte medföra någon skadeståndsskyldighet.

Om parterna inte träffat avtal om sam- och medfinansiering senast 2024-01-01 är inte denna avsiktsförklaring längre gällande mellan parterna.

Vidare upphör avsiktsförklaring att gälla om:

1. regeringen inte godkänner åtgärden och finansieringen (*gäller namngivna investeringar i nationell plan 2022-2033*)
2. Region Kronoberg inte godkänner åtgärden och finansieringen (*gäller samfinansieringsåtagande i regional plan*)
3. Region Kronoberg, Växjö, Alvesta och Lessebo kommuns beslutande organ inte godkänner avsiktsförklaringen senast 2021-06-30.

Vidare är parterna medvetna om att ett genomförande av åtgärderna i denna avsiktsförklaring är beroende av flera myndighetstillstånd och andra beslut såsom åtgärdsplaner, detaljplaner, järnvägsplaner m.m. Parterna är således införstådda med att ändringar i avsiktsförklaringen liksom ytterligare överläggningar, angående innehållet i densamma därför kan bli nödvändiga.

Eventuella ändringar i och tillägg till denna avsiktsförklaring gäller endast om de är skriftliga och undertecknade av samtliga parter.

AVSIKTSFÖRKLARING

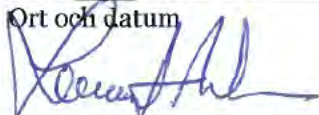
6 (6)

Dokumentdatum
2021-04-20

Avsiktsförklaringen har upprättats i fem(5) likalydande exemplar av vilka parterna tagit varsitt.

Kristianstad 2021-06-24

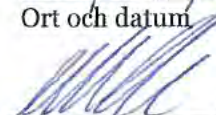
Ort och datum



Trafikverket
(Namnförtydligande) *Lemnart Andersson*

Växjö 15/6-2021

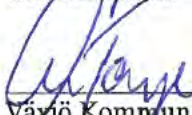
Ort och datum

 Mikael Johansson

Region Kronoberg
(Namnförtydligande)

Växjö 14/6 2021

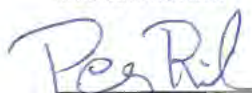
Ort och datum



Växjö Kommun
(Namnförtydligande)

Alvesta 2021-06-15

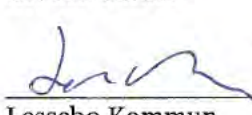
Ort och datum

 PER RIBÄCK

Alvesta Kommun
(Namnförtydligande)

Lessebo 2021-06-17

Ort och datum

 Lars Allgård

Lessebo Kommun
(Namnförtydligande)

Bilaga 1

Kust till Kustbanan Dubbelspår Räppe - Växjö C



AVSIKTSFÖRKLARING

1 (7)

Trafikverkets ärendenummer

TRV 2021/52180

Motpartens ärendenummer

[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum

2021-04-20



Avsiktsförklaring Ny station i Räppe belägen längs Kust till kustbanan i Växjö kommun

Denna avsiktsförklaring avser planläggningsprocessen och byggande för åtgärder och innefattar:	
☒	Medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur
☒	Samfinansiering med olika statliga anslag/finansier
☒	Samverkan där respektive part äger sin anläggning och finansierar sin del
☐	Samverkan där annan part äger och finansierar sin anläggning och Trafikverket – bevakar genomförandet när anläggningen är i anslutning till statens anläggning, eller – får i uppdrag att genomföra åtgärden

Mellan nedanstående parter träffas härmed följande avsiktsförklaring.

§1 Parter

Trafikverket, region syd, org.nr 202100-6297, 781 89 Borlänge, nedan Trafikverket
 Region Kronoberg, org.nr 232100-0065, 351 88 Växjö, nedan Regionen
 Växjö kommun, org.nr 212000-0662, Box 1222, 351 12 Växjö, nedan Kommunen

Parterna har inlett diskussioner i syfte att de ska verka för att genomföra följande åtgärder:

- Byggande av en ny resandestation på Kust till kustbanan vid befintligt mötesspår i Räppe

Avsikten är att genomförandet ska ske med medfinansiering och samverkan.

Intill dess att avtal om medfinansiering och samverkan träffats mellan parterna ska följande avsiktsförklaring gälla mellan parterna.

§2 Definitioner och begrepp

Följande definitioner och begrepp används i denna avsiktsförklaring:

Grundutförande: Den trafikala lösning som Trafikverket föreslår för att lösa en trafiksituation.
 Begreppet används i samband med medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur.

Tillägg: De förbättringar/ anpassningar som annan part föreslår för att lösa trafiksituationen utöver det som ingår i statens ansvar. Begreppet används i samband med medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur.

AVSIKTSFÖRKLARING

2 (7)

Dokumentdatum
2021-04-20

§3 Syfte och bakgrund

Avsiktsförklaringens syfte är att parterna ska verka för att nå en överenskommelse över ansvar och kostnader för genomförandet av aktuell åtgärd och, i förekommande fall, hur det framtida ansvaret för infrastrukturen ska fördelas.

Parternas avsikt är att träffa avtal om medfinansiering och samverkan enligt de huvudprinciper som framgår i denna avsiktsförklaring förutsatt att erforderliga medel för åtgärdernas genomförande anvisas i kommande nationell och regional infrastrukturplan.

Nytt sjukhus i Växjö:

Region Kronoberg har tagit ett inriktningsbeslut att bygga ett nytt sjukhus i stadsdelen Råppe i västra delen av Växjö som skall ersätta den sjukhusfunktion som i dag finns lokaliserad till centrala Växjö. Då nuvarande sjukhus har en god belägenhet nära kollektivtrafiknoden i Växjö har möjligheten att få till stånd en järnvägsanknytning för resande varit viktig aspekt vid valet att lokalisera det nya sjukhuset till Råppe liksom närheten till det övergripande vägnätet i form av Rv 23 och 25. Region Kronoberg planerar att det nya sjukhuset skall stå klart att tas i bruk hösten 2028. Ambitionen är att när sjukhuset öppnar så skall också en station finnas på plats som möjliggör resandeutbyte för de lokaltåg som idag går på banan sträckorna Hässleholm-Växjö, Värnamo-Växjö och Jönköping-Nässjö-Växjö. Region Kronoberg har också som ambition att förlänga en av dessa linjer österut till Emmaboda och vidare mot Kalmar/Karlskrona så att god tillgänglighet ges till det nya sjukhuset i alla riktningar i järnvägssystemet.

I Växjö kommuns förslag till ny översiktsplan som för närvarande är utställd för granskning pekas ny tågstation ut i Råppe i anslutning till det kommande sjukhuset. För stadens framtida expansion anges som en av två huvudriktningar västerut mot det nya sjukhuset. Omedelbart norr om det kommande stationsläget pekas ett mindre område ut som omvandlingsområde.

En åtgärdsvalsstudie har nyligen genomförts för Kust till Kustbanan med fokus på banans kapacitet idag och i framtiden. Av denna framgår att det ur kapacitetssynpunkt är motiverat att dubbelspår byggs mellan Råppe och Växjö C för att säkerställa en robust tågtrafik. Ett tågstopp i Råppe ger ytterligare fokus på behov av dubbelspårsutbyggnad mellan Råppe och Växjö C.

I den åtgärdsvalsstudie som genomförts för Råppe sjukhus har konsekvenserna av en sjukhusflytt studerats för samtliga trafikslag och mål om trafikslagsfördelning som syftar mot minskat bilberoende har formulerats sammantaget för anställda, besökande och patienter till sjukhuset. Ett nytt akutsjukhus på ny plats i staden för dock med sig betydande anspråk på förändringar i såväl statlig som kommunal infrastruktur. Följande åtgärder med koppling till statlig infrastruktur har identifierats i åtgärdsvalsstudien och som är av betydelse för det nya sjukhuset i Råppe och dess funktion i sitt regionala sammanhang:

A. Åtgärder som avses vara färdigställda innan det nya sjukhuset är klart:

- Ny vägförbindelse under den statliga Rv 23 mellan sjukhustomt och den kommunala Bergsnäsvägen. *Finansieras via sjukhusprojektet.*
- Ny anslutning av den kommunala Stora Råppevägen till Rv 23 i form av trafikplats. *Finansieras via länstransportplanen.*

- **Ny tågstation för resandeutbyte vid Råppe. Finansiering enligt denna avsiktsförklaring**

- Tpl Helgevärma Etapp 1. Korsande vänstersväg byggs bort. Av betydelse för ambulanser under utryckning västerut i länet. Också ökat behov till följd av större exploateringsområde i Växjö. *Medfinansieringsavtal finns tecknat mellan Trafikverket och Växjö kommun.*

4

AVSIKTSFÖRKLARING

3 (7)

Dokumentdatum
2021-04-20

B. Åtgärder av betydelse för tillgängligheten för det nya sjukhuset och som är angelägna att genomföras under kommande planperiod men efter det att sjukhuset är färdigställt.

- Kapacitetsförstärkning på Rv 25 Norrleden, utbyggnad till 2+2- väg genom Växjö. Kapacitetsbrist utgör begränsande hinder i en växande stad som genom sjukhusflytten till Råppe också blir primär utryckningsväg för ambulanser med patienter från Uppvidinge, Lessebo, Tingsryds kommuner och stor del av Växjö tätort och kommun. *Finansiering prövas i nationell plan. Medfinansieringsavtal finns tecknat mellan Trafikverket, Region Kronoberg och Växjö kommun.*
- Utbyggnad till dubbelspår på Kust till Kustbanan sträckan Råppe-Växjö C. Åtgärden ger ökad robusthet och förbättrar trafikeringsmöjligheterna på Kust till Kustbanan, vilket bland annat främjar den regionala tillgängligheten till sjukhuset. *Finansiering prövas i nationell plan. Medfinansieringsavtal finns tecknat mellan Trafikverket, Region Kronoberg och Växjö, Alvesta och Lessebo kommuner.*

Beskrivning av åtgärd och finansiärens nytta och motivering till finansiering

Avsiktsförklaringen avser byggnation av en mötesstation med inriktning om följande översiktliga utformning:

- Plattformer med en längd av 170 meter anläggs på båda sidor av spåranläggningen och till dem kopplad utrustning och planskild passage mellan plattformar och av spår. Plattformarna placeras så långt österut som möjligt i riktning mot det kommande sjukhuset som det befintliga mötesspåret medger vid bibehållande av samtidig infart. Plattformförbindelsen skall förses med hissar och förbindelsen kan gå antingen över eller under spåren.
- Stora Råppevägens plankorsning med Kust till Kustbanan km 233+690 stängs. och ersätts med en planskild vägförbindelse. Vägförbindelsens korsning med Kust till Kustbanan sker antingen över eller under järnvägen. Ytterligare studier krävs innan slutligt val kan ske av principiell lösning.
- Anslutning för gång och cykel till omgivande infrastruktur både mot norr och söder. Cykelförbindelsen samlokaliseras antingen med plattformsförbindelsen eller med bilförbindelsen vid Stora Råppevägen. Ytterligare studier krävs innan slutligt val kan ske.
- Stationsnära åtgärder utanför järnvägsområdet som krävs för att få till stånd en fungerande stationsfunktion såsom angöring, parkering mm. Då några förslag till lösningar ännu inte utarbetats för hur dessa frågor skall utformas så ingår dessa åtgärder inte i redovisat kostnadsunderlag för stationsåtgärden.

Åtgärden bedöms generera nyttor för regionen med ett ökat resande på Kust till kustbanan och möjliggör på ett effektivt sätt tågresor till och från det nya sjukhuset i Råppe. Stora Råppevägens planskildhet med Kust till kustbanan förbättrar tillgänglighet och redundans till sjukhuset.

Ett nytt stationsläge i Råppe förändrar utvecklingsförutsättningarna i närområdet och förbättrar kollektivtrafiksörjningen i närområdet Råppe-Öjaby, vilket är till nytta för Kommunen och förutsättningsskapande för stadsutvecklingen i västra Växjö.

Ombyggnaden av Stora Råppevägens korsning med Kust till Kustbanan utgör en förtida anpassning till en möjlig framtida dubbelspårutbyggnad på banan, åtgärden innebär också förbättrad säkerhet, vilket är till nytta för Trafikverket.

AVSIKTSFÖRKLARING

4 (7)

Dokumentdatum
2021-04-20

Tidigare studier och utredningar avseende detta objekt är

- Åtgärdsvalsstudie, Trafik och infrastruktur, Nya sjukhuset i Växjö, Region Kronoberg, uppdragsnummer 11005364
- Skisser över möjliga principiella stationslösningar, Sweco
- Åtgärdsvalsstudie Kust till Kustbanan TRV 2019/16039

§4 Tidigare avsiktsförklaring eller avtal avseende medfinansiering och samverkan för åtgärden

Parterna har inte tidigare tecknat avsiktsförklaring eller avtal om medfinansiering av åtgärden.

§5 Beskrivning av åtgärder, kostnader och finansiering

Avsiktsförklaringen avser objektet Råppe station, ny station för resandebutbytte och omfattar följande åtgärder:

Åtgärd 1: Byggnation av plattformar i anslutning till befintligt mötesspår i Råppe och till dem kopplad utrustning och planskild passage mellan plattformar och spår. I åtgärden ingår hissar mellan plattform och planskild förbindelse. Vid passage under järnvägen krävs sannolikt tråg och pumpstation. I åtgärden ingår också erforderliga anpassningar i järnvägsanläggningen, t ex av signal- och kraftförsörjningsanläggningarna. I åtgärdens genomförande krävs sannolikt viss marksanering.

Åtgärd 2: Stora Råppevägens plankorsning med Kust till Kustbanan stängs och ersätts med en planskild förbindelse över eller under järnvägen. I åtgärden ingår erforderlig väganlutning och ramper för vägens anordnande.

Åtgärd 3: Cykelväg som samordnas med plattformsförbindelsen under järnvägen med sammanlagt ca 250 meter lång cykelväg för ordnande av planskild passage med erforderlig rampanslutning. I åtgärden ingår också byggnation av kompletterande stationsfunktioner utanför järnvägsområdet såsom angöring, parkering. Utformning och dimensionering av dessa kompletterande åtgärder har ännu inte studerats och ingår inte i det kostnadsunderlag denna avsiktsförklaring omfattar.

I ett tidigt skede har skisser tagits fram för tre möjliga principiella utformningar av åtgärderna i syfte att kunna genomföra grova kostnadsuppskattningar och översiktligt bedöma genomförbarheten. Dessa skisser bifogas som bilaga till avsiktsförklaringen. Kostnadsbedömningen som redovisas i denna avsiktsförklaring baseras på en av dessa lösningar. En fördjupad utredning krävs dock innan slutlig utformning kan fastslås. Det kan därmed visa sig att den beskrivna åtgärden behöver justeras eller förändras.

Grundutförande och tillägg

Kostnadsbedömningar avser ett grundutförande. Om någon part önskar en högre standard för delar är detta ett tillägg och finansieras av denna part. För tillägg skall skriftlig överenskommelse tecknas i förväg.

AVSIKTSFÖRKLARING

5 (7)

Dokumentdatum
2021-04-20

Finansiering ansvarsfördelning

De totala kostnaderna, inkl. kostnader för projektleddning och projektering, för åtgärderna är för närvarande uppskattade till 100 miljoner kronor (+/- 30 %) i prisnivå januari 2021.

Avsikten är att ansvaret för investeringen av åtgärderna finansieras av parterna enligt följande principer:

Åtgärd 1

- Regionen bekostar plattformar och förbindelse mellan plattformarna inklusive erforderlig utrustning såsom hissar, trafikinformation etc genom namngivet objekt i kommande länstransportplan.
- Trafikverket bekostar erforderliga anpassningar i järnvägsanläggningens signal och kraftförsörjning samt saneringskostnader.
- Kommunen ger ett bidrag till stationsetableringen.

Åtgärd 2

- Trafikverket bekostar stängningen av plankorsningen vid Stora Råppevägen och anpassningen till planskild korsning.

Åtgärd 3

- Kommunen bekostar anpassningen av cykelväg och anslutande infrastruktur

Sammanvägd kostnadsfördelning

För ett sammantaget genomförande av åtgärd 1, + åtgärd 2, + planskild cykelförbindelse fördelas kostnaderna parterna emellan grundad på nyttofördelning utifrån framtagna kostnadsanalys enligt följande:

Trafikverket nationell plan	35 miljoner kr
Samfinansiering Regionalt länstransportanslag	20 miljoner kr
Medfinansiering:	
• Region Kronoberg	35 miljoner kr
• Växjö kommun	10 miljoner kr
Summa	100 miljoner kr

I kommande sam/medfinansieringsavtal skall kostnadsfördelningen anpassas efter de förutsättningar den valda lösningen ger. Härvid skall den ansvarsfördelning tillämpas parterna emellan som anges under åtgärd 1 till 3 ovan, dock utgör den kommunala medfinansieringen ett fast belopp som indexjusteras. Den slutliga fördelningen parterna emellan kan därför bli annorlunda än vad som anges ovan.

Kostnaderna för anslutande infrastruktur såsom angöring, parkering mm bekostas av kommunen och ingår inte i ovan nämnda fördelning.

Kostnadsförändringar och prisnivåomräkning

Kostnadsförändringar avses att hanteras enligt samma ansvarsfördelning som finansieringen grundats på. Genomförd kostnadsbedömning är framtagna i prisnivå februari 2021.

AVSIKTSFÖRKLARING

6 (7)

Dokumentdatum
2021-04-20

Medfinansieringen utgör dock fasta belopp och avsikten är att dessa belopp justeras enligt index för järnvägsbyggnadsåtgärder fram till dess utbetalning sker i samband med järnvägsbyggnadsåtgärdernas genomförande.

Kostnader för ägande respektive drift och underhåll i förvaltningsskedet ingår inte i ovan angivna totala kostnader.

Avsikten är att Trafikverket efter genomförandet äger och förvaltar anläggningar inom järnvägsområdet och kommunen äger och förvaltar anslutande infrastruktur. För kommunala anläggningar som korsar järnvägsområdet tydliggörs gränsdragningen i samband med att genomförandeavtal tecknas.

§6 Principen för parternas samarbete och framtagande av medfinansiering och samverkansavtal

Planering och genomförande ska ske i nära samverkan mellan parterna.

Om objektet prioriteras i Nationell plan och regional plan ska parterna ta fram ett medfinansieringsavtal för objektet.

Ett första steg är att en fördjupad utredning genomförs som förtydligar förutsättningarna att få till stånd en station i Råppe. Bland annat behöver grundläggningsförhållandena klarläggas bättre innan slutligt val av principiell lösning kan ske. Denna fördjupade studie behövs också som underlag för det pågående detaljplanearbete som kommunen bedriver. Studien bör finansieras gemensamt av parterna enligt särskilt avtal.

§7 Förutsättningar för avsiktsförklaringens giltighet

Denna avsiktsförklaring ska inte anses utgöra ett legalt bindande avtal och parts underlåtelse att fullgöra vad som i övrigt stadgas här i ska inte medföra någon skadeståndsskyldighet.

Om parterna inte träffat avtal om sam- och medfinansiering senast 2024-01-01 är inte denna avsiktsförklaring längre gällande mellan parterna.

Vidare upphör avsiktsförklaring att gälla om:

1. regeringen inte godkänner åtgärden och finansieringen (*gäller namngivna investeringar i nationell plan*)
2. Region Kronoberg inte godkänner åtgärden och finansieringen (*gäller namngivna investeringar i regional plan*)
3. Regionens och kommunens beslutande organ inte godkänner avsiktsförklaringen senast 2021-06-30.

Vidare är parterna medvetna om att ett genomförande av åtgärderna i denna avsiktsförklaring är beroende av flera myndighetstillstånd och andra beslut bland annat i frågor beträffande åtgärdsplaner, detaljplaner, väg- och järnvägsplaner m.m. Parterna är således införstådda med att ändringar i avsiktsförklaringen liksom ytterligare överläggningar, angående innehållet i densamma därför kan bli nödvändiga.

Eventuella ändringar i och tillägg till denna avsiktsförklaring gäller endast om de är skriftliga och undertecknade av samtliga parter.

AVSIKTSFÖRKLARING

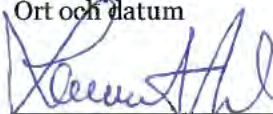
7 (7)

Dokumentdatum
2021-04-20

Avsiktsförklaringen har upprättats i tre(3) likalydande exemplar av vilka parterna tagit varsitt.

Kristianstads 2021-06-24

Ort och datum



Trafikverket
(Namnförtydligande) *Lars Andersson*

Växjö 15/6-2021

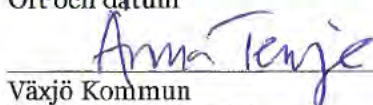
Ort och datum



Region Kronoberg
(Namnförtydligande)

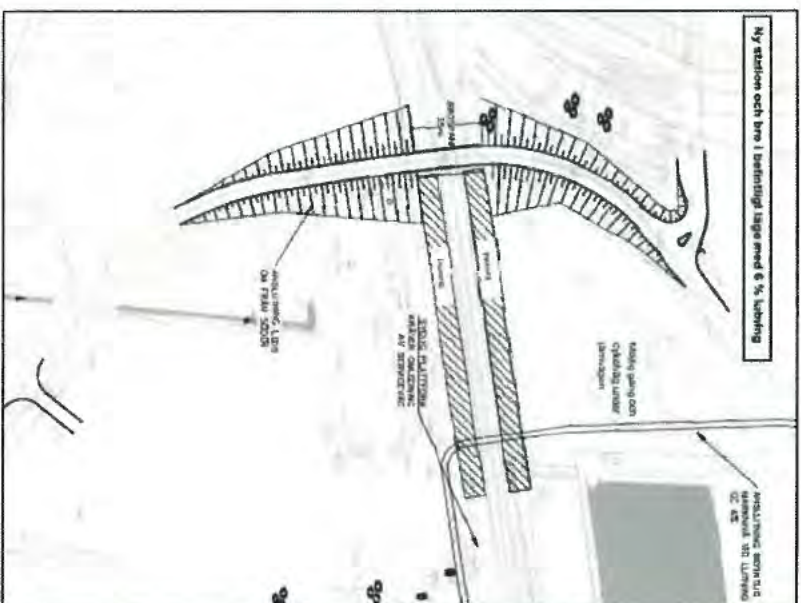
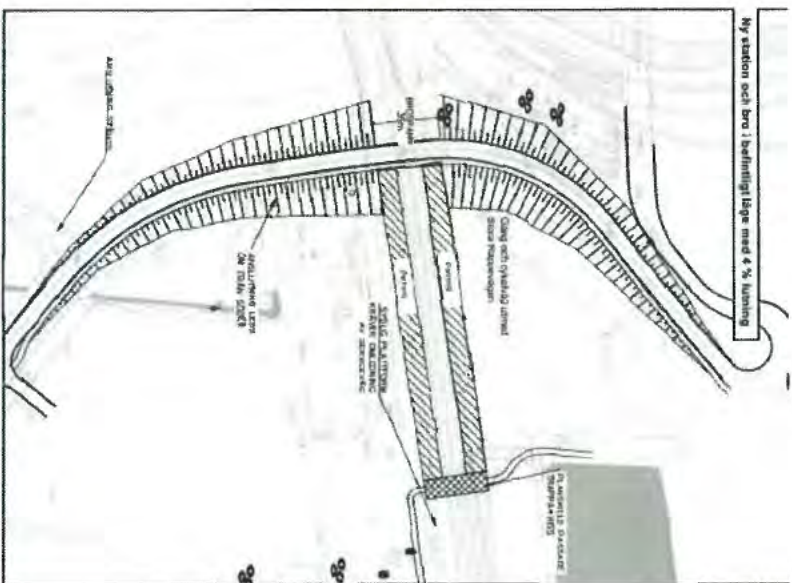
Växjö 20210614

Ort och datum



Växjö Kommun
(Namnförtydligande)

Kust till Kustbanan Räppe station, Alternativa principlösningar



AVSIKTSFÖRKLARING

1 (6)

Trafikverkets ärendenummer

TRV 2021/52175

Motpartens ärendenummer

[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum

2021-04-20



Avsiktsförklaring gällande utbyggnad av Rv 25 Norrleden i Växjö till 2+2-väg inklusive utbyggnad av trafikplats Helgevärma.

Denna avsiktsförklaring avser planlägningsprocessen och byggande för åtgärder och innefattar:	
☒	Medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur
☒	Samfinansiering med olika statliga anslag/finansier
☒	Samverkan där respektive part äger sin anläggning och finansierar sin del
☐	Samverkan där annan part äger och finansierar sin anläggning och Trafikverket - bevakar genomförandet när anläggningen är i anslutning till statens anläggning, eller - får i uppdrag att genomföra åtgärden

Mellan nedanstående parter träffas härmed följande avsiktsförklaring.

§1 Parter

Trafikverket, region syd, org.nr 202100-6297, 781 89 Borlänge, nedan Trafikverket
 Region Kronoberg, org.nr 232100-0065, 351 88 Växjö, nedan Regionen
 Växjö kommun, org.nr 212000-0662, Box 1222, 351 12 Växjö, nedan Kommunen

Parterna har inlett diskussioner i syfte att de ska verka för att genomföra följande åtgärder:

- Uppgradera Rv 25 Norrleden i Växjö till 2+2-väg sträckan från tpl Helgevärma till tpl Norremark inklusive ombyggnad och komplettering av tpl Helgevärma så att denna kan trafikerats i alla relationer.

Avsikten är att genomförandet ska ske med medfinansiering och samverkan.

Intill dess att avtal om medfinansiering och samverkan träffats mellan parterna ska följande avsiktsförklaring gälla mellan parterna.

§2 Definitioner och begrepp

Följande definitioner och begrepp används i denna avsiktsförklaring:

Grundutförande: Den trafikala lösning som Trafikverket föreslår för att lösa en trafiksituation.
 Begreppet används i samband med medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur.

Tillägg: De förbättringar/ anpassningar som annan part föreslår för att lösa trafiksituationen utöver det som ingår i statens ansvar. Begreppet används i samband med medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur.

AVSIKTSFÖRKLARING

2 (6)

Dokumentdatum
2021-04-20

§3 Syfte och bakgrund

Avsiktsförklaringens syfte är att parterna ska verka för att nå en överenskommelse över ansvar och kostnader för genomförandet av aktuell åtgärd och, i förekommande fall, hur det framtida ansvaret för infrastrukturen ska fördelas. Huvudsyftet med åtgärden är att kapaciteten på Norrleden förstärks så att den svarar mot de behov som ställs i det övergripande systemet och på vägen i den växande staden. Vägen utgör en viktig länk i det funktionella stråket rv 25 Halmstad-Växjö-Kalmar och en logisk fortsättning på ombyggnaden av Österleden i Växjö. För Österleden finns medfinansieringsavtal tecknat mellan Växjö kommun och Trafikverket inför innevarande planperiod. Norrleden utgör också länk i de regionalt viktiga stråken Rv 23 och Rv 27.

Parternas avsikt är att träffa avtal om medfinansiering och samverkan enligt de huvudprinciper som framgår i denna avsiktsförklaring förutsatt att erforderliga medel för åtgärdernas genomförande anvisas i kommande nationell och regional infrastrukturplan.

Växande stad:

Växjö är en starkt expansiv stad, vilket bland annat resulterar i ett ökat trafikarbete inom staden, något som också i hög grad påverkar det övergripande statliga vägsystemet som passerar genom Växjö. En omfattande åtgärdsvalsstudie (TRV 2015/98602) har genomförts med bland annat djupgående trafiksimuleringar för att få en bild av hur trafiksituationen i det övergripande vägsystemet påverkas av stadens fortsatta expansion. Resultatet pekar entydigt på att oavsett var i staden expansionen sker och även om de mål uppnås om förändringar i färdmedelsval och minskad biltrafikandel som kommunen arbetar mot, så väntas en markant trafikökning på Norrleden. Vägen har nu nått sitt kapacitetstak i högtrafiktid. I åtgärdsvalsstudien har Trafikverket och kommunen enats om ett antal ståndpunkter, bland annat att riksvägarna genom staden också utgör huvudstråk för transporter såväl till/från staden som transporter inom staden. Utbyggnad av Norrleden utgör därför prioritet 1 i Trafikverkets och Växjö kommuns gemensamma prioritering.

Nytt sjukhus i Växjö:

Region Kronoberg har tagit ett inriktningsbeslut att bygga ett nytt sjukhus i stadsdelen Råppe i västra delen av Växjö som skall ersätta den sjukhusfunktion som i dag finns lokaliserad till centrala Växjö. Närhet till det övergripande vägnätet i form av Rv 23 och 25 var en viktig lokaliseringsskäl till val av plats. Region Kronoberg planerar att det nya sjukhuset skall stå klart att tas i bruk hösten 2028. Med den nya placeringen förändras också Norrledens funktion till att bli primär utryckningsväg för ambulanser till och från östra länshalvan.

I den åtgärdsvalsstudie som genomförts för det nya sjukhuset med placering i Råppe har konsekvenserna av en sjukhusflytt studerats för samtliga trafikslag. (ÅVS Region Kronoberg åtgärdsnummer 11005364) Mål som syftar mot begränsat bilberoende har formulerats över hur resor till- och från sjukhuset sker för samtliga, besökande och patienter. Ett nytt akutsjukhus på ny plats i staden för med sig betydande anspråk på förändringar i såväl statlig som kommunal infrastruktur. I åtgärdsvalsstudien har behov av följande fysiska åtgärder i statlig infrastruktur identifierats till följd av det nya sjukhuset lokaliseras till Råppe:

A. Åtgärder som avses vara färdigställda innan det nya sjukhuset är klart:

- Ny vägförbindelse under den statliga Rv 23 mellan sjukhustomt och den kommunala Bergsnäsvägen. *Finansieras via sjukhusprojektet.*
- Ny anslutning av den kommunala Stora Råppevägen till Rv 23 i form av trafikplats. *Finansieras via länstransportplanen.*

CA

AVSIKTSFÖRKLARING

3 (6)

Dokumentdatum
2021-04-20

- Ny tågstation för resandeutbyte vid Råppe. *Medfinansieringsavtal finns tecknat mellan Trafikverket, Region Kronoberg och Växjö kommun.*
- Tpl Helgevärma Etapp 1. Korsande vänstersväng byggs bort i riktning från Rv 23 västerut mot Rv 25 Av betydelse för ambulanser under utryckning västerut i länet. Också ökat behov till följd av större exploateringsområde i Växjö. *Medfinansieringsavtal finns tecknat mellan Trafikverket och Växjö kommun.*

B. Åtgärder av betydelse för tillgängligheten för det nya sjukhuset och som är angelägna att genomföras under kommande planperiod men efter det att sjukhuset är färdigställt.

- **Kapacitetsförstärkning på Rv 25 Norrleden, utbyggnad till 2+2- väg genom Växjö med etapp 2 av Tpl Helgevärma. Begränsande hinder i en växande stad som genom sjukhusflytten till Råppe också blir primär utryckningsväg för ambulanser med patienter från Uppvidinge, Lessebo, Tingsryds kommuner och stor del av Växjö tätort och kommun. Sam- och medfinansiering enligt denna avsiktsförklaring utgör underlag för prövning till nationell plan**
- Utbyggnad till dubbelspår på Kust till Kustbanan sträckan Råppe-Växjö C. Åtgärden ger ökad robusthet och förbättrar trafikeringsmöjligheterna på Kust till Kustbanan, vilket bland annat främjar den regionala tillgängligheten till sjukhuset. *Finansiering prövas i nationell plan. Medfinansieringsavtal finns tecknat mellan Trafikverket, Region Kronoberg och Växjö, Alvesta och Lessebo kommuner.*

Beskrivning av åtgärd och finansiärens nytta och motivering till finansiering

Avsiktsförklaringen avser kapacitetsförstärkning av rv 25 Norrleden i Växjö genom att vägen föreslås byggas om från 2+1-väg (delvis 1+1-väg) till 2+2-väg från tpl Helgevärma till tpl Norremark. I samband med ombyggnaden anpassas på- och avfarter i berörda trafikplatser och trafikplats Helgevärma byggs ut med fullständiga klöverblad så trafikering kan ske i samtliga relationer.

Kapacitetsförstärkning på Norrleden är av stor vikt för att upprätthålla god funktion i det övergripande vägsystemet som Trafikverket ansvarar för och till gagn för resenärer på Rv 23, 25, 27 som alla passerar genom Växjö och där Norrleden utgör den sammanbindande länken. Norrleden är även av betydelse för resenärer på Rv 30 och 37 som är riksvägar som har Växjö som ändpunkt.

Åtgärden bedöms generera nyttor för regionen genom att åtgärden bidrar till fortsatt god regional utveckling av Växjö tätort som länets utvecklingsmotor, samt bidrar till effektivare ambulanstransporter.

Ökad kapacitet på Norrleden är en förutsättning för att genomföra den expansion som pågår av Växjö stad och de utvecklingsambitioner som anges i kommunens översiktsplan. Genom åtgärderna i trafikplats Helgevärma förbättras också tillgängligheten till Västra Marksområdet i stadens västra del med bland annat handelsområden vid Samarkand och I11 samt Arenastaden. Detta genom att en direktpåfart ordnas mellan Storgatan och Norrleden/Rv 25.

AVSIKTSFÖRKLARING

4 (6)

Dokumentdatum
2021-04-20

Tidigare studier och utredningar avseende detta objekt är

- Åtgärdsvalsstudie, Växjö stads samverkan med omgivande statligt vägnät, ett långsiktigt förhållningssätt, TRV 2015/98602
- Teknisk utredning väg 23/25 Trafikplats Helgevärma. 2012-11-30, objekt 87 733 346.
- Åtgärdsvalsstudie Växjö Västra verksamhetsområde, TRV 2017/57773
- Åtgärdsvalsstudie/Teknisk utredning Norrleden och Tpl Helgevärma, TRV 2018/47711

§4 Tidigare avsiktsförklaring eller avtal avseende medfinansiering och samverkan för åtgärden

Trafikverket och Växjö kommun har tidigare tecknat avtal om att bygga om Tpl Helgevärma (etapp 1) så att den trafikfarliga korsande vänstersvängen över Norrleden byggs bort och ersätts med klöverblad. Detta som en konsekvens av de ökande trafikrörelser i denna relation som pågående utbyggnad av nytt stort verksamhetsområde vid Växjö flygplats ger upphov till. TRV20187/50955, KS2018-00277. Via medfinansieringsavtalet som tidigare tecknats med kommunen sker även privat medfinansiering till åtgärden (etapp 1.)

Ombyggnad av Tpl Helgevärma (etapp 1) kommer också till nytta för utryckningsfordon från det planerade sjukhuset i Råppe och åtgärden kan ses som en förberedelse för, eller utbruten del av en framtida utbyggnad av Rv 25 Norrleden till 2+2-väg.

§5 Beskrivning av åtgärder, kostnader och finansiering

Avsiktsförklaringen avser objektet Rv 25 Norrleden i Växjö, utbyggnad till 2+2- med tpl Tpl Helgevärma och omfattar följande åtgärder:

Åtgärd 1: Anpassning av tpl Helgevärma etapp 1. Komplettering av trafikplatsen med klöverblad så att korsande svängfält över Norrleden byggs bort. Se kartbilaga 1.

Åtgärd 2: Ombyggnad av Rv 25 Norrleden genom Växjö sträckan mellan tpl Helgevärma och tpl Norremark i huvudsak i enlighet med vad som föreslås i genomförd teknisk utredning. TRV 2018/47711. I åtgärden ingår också ombyggnad av tpl Helgevärma enligt vad som i den tekniska utredningen benämns som utformningsalternativ 2 "Fullständigt klöverblad med ny bro för väg 25" och som inte genomförts inom åtgärd 1. Se kartbilaga 2.

Åtgärd 3: Ny cykelförbindelse över Rv 25 i Norrledens västra del som binder samman cykelvägssystemet i stadens nordvästra delar med Västra Marksområdet och vidare mot det nya sjukhuset i Råppe. Översiktlig princip för cykelvägens placering framgår av kartbilaga 3.

Grundutförande och tillägg

Kostnadsbedömningar avser ett grundutförande. Om någon part önskar en högre standard för delar är detta ett tillägg och finansieras av denna part. För tillägg skall skriftlig överenskommelse tecknas i förväg.

AVSIKTSFÖRKLARING

5 (6)

Dokumentdatum
2021-04-20

Finansiering

De totala kostnaderna för att genomföra **åtgärd 1**, inkl. kostnader för projektledning och projektering, är för närvarande uppskattade till ca **30 miljoner kronor** och motsvarande kostnader för **åtgärd 2 till 335 miljoner kr** (+/- 30 %) i prisnivå januari 2021. För **åtgärd 3** finns för närvarande ingen kostnadsbedömning framtagen då åtgärden än så länge befinner sig i ett tidigt skisskede.

Avsikten är att ansvaret för investeringen av åtgärderna finansieras av parterna enligt följande principer:

Åtgärd 1

- För åtgärd 1 har ett bindande medfinansieringsavtal tecknats mellan Trafikverket och Kommunen som i sin tur har tecknat avtal med privat aktör.

Åtgärd 2

- I bedömning av kostnaderna för åtgärd 2 har avräkning gjorts för de tidigare lagda åtgärderna i etapp 1. Baserat på den nytta parterna har av åtgärdens genomförande fördelas kostnaderna för genomförandet av åtgärd 2 parterna emellan enligt följande princip:

Trafikverket nationell plan	295 miljoner kr
Samfinansiering Regionalt länstransportanslag	20 miljoner kr
Medfinansiering kommunen	20 miljoner kr
Summa	335 miljoner kr

Åtgärd 3

- Åtgärden utgör ett tillägg som är lämpligt att genomföra i samband med att åtgärd 2 genomförs. I ett framtida genomförandeavtal tydliggörs kostnaderna för åtgärdens genomförande och finansiering samt hur åtgärden skall integreras med genomförandet av åtgärd 2.

Kostnadsförändringar och prisnivåomräkning

Kostnadsförändringar avses att hanteras enligt samma fördelning som finansieringen. Genomförd kostnadsbedömning är framtagen i prisnivå februari 2021. Kommunens medfinansiering utgör dock ett fast belopp som uppräknas enligt index för vägsbyggnadsåtgärder fram till dess utbetalning sker i samband med vägsbyggnadsåtgärdernas genomförande.

Kostnader för ägande respektive drift och underhåll i förvaltningsskedet ingår inte i ovan angivna totala kostnader.

Avsikten är att Trafikverket efter genomförandet äger och förvaltar anläggningar inom vägområdet och kommunen äger och förvaltar anslutande infrastruktur. För kommunala anläggningar som korsar vägområdet tydliggörs gränsdragningen i samband med att genomförandeavtal tecknas.

AVSIKTSFÖRKLARING

6 (6)

Dokumentdatum
2021-04-20

§6 Principen för parternas samarbete och framtagande av medfinansiering och samverkansavtal

Planering och genomförande ska ske i nära samverkan mellan parterna.

Om objektet prioriteras i Nationell plan och regional plan ska parterna ta fram ett medfinansieringsavtal för objektet.

§7 Förutsättningar för avsiktsförklaringens giltighet

Denna avsiktsförklaring ska inte anses utgöra ett legalt bindande avtal och parts underlåtelse att fullgöra vad som i övrigt stadgas här i ska inte medföra någon skadeståndsskyldighet.

Om parterna inte träffat avtal om medfinansiering senast 2024-01-01 är inte denna avsiktsförklaring längre gällande mellan parterna.

Vidare upphör avsiktsförklaring att gälla om:

1. regeringen inte godkänner åtgärden och finansieringen (*gäller namngivna investeringar i nationell plan*)
2. Region Kronoberg inte godkänner åtgärden och finansieringen (*gäller namngivna investeringar i regional plan*)
3. Regionens och kommunens beslutande organ inte godkänner avsiktsförklaringen senast 2021-06-30.

Vidare är parterna medvetna om att ett genomförande av åtgärderna i denna avsiktsförklaring är beroende av flera myndighetstillstånd och andra beslut bland annat i frågor beträffande åtgärdsplaner, detaljplaner, vägplaner m.m. Parterna är således införstådda med att ändringar i avsiktsförklaringen liksom ytterligare överläggningar, angående innehållet i densamma därför kan bli nödvändiga.

Eventuella ändringar i och tillägg till denna avsiktsförklaring gäller endast om de är skriftliga och undertecknade av samtliga parter.

Avsiktsförklaringen har upprättats i tre(3) likalydande exemplar av vilka parterna tagit varsitt.

Kristigustad 2021-06-24

Ort och datum

Trafikverket

(Namnförtydligande)

Leif Gustafsson

Växjö 15/6-2021

Ort och datum

Region Kronoberg

(Namnförtydligande)

Michael Johansson

Ort och datum

Växjö Kommun

(Namnförtydligande)

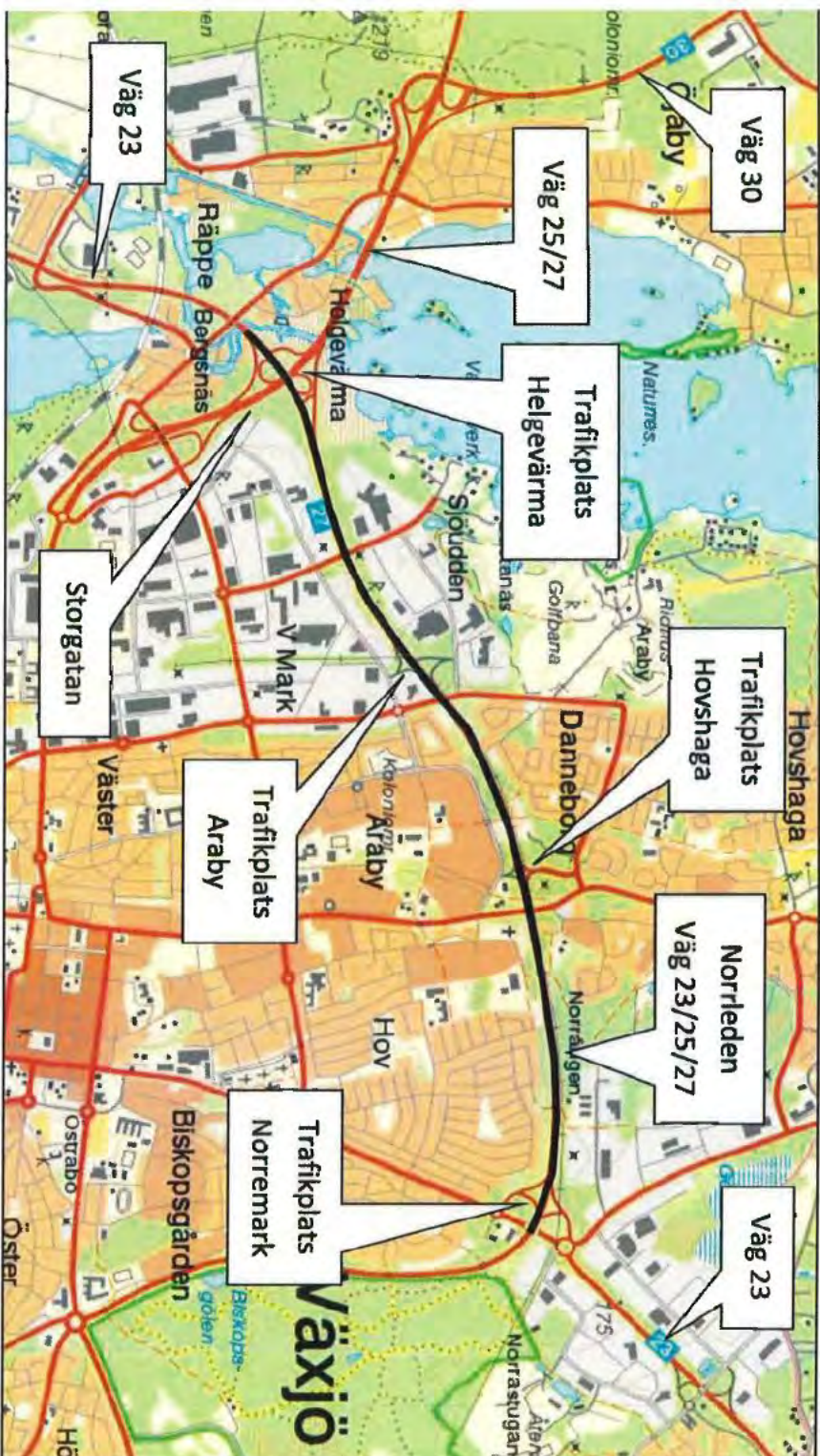
14/6 2021
Växjö Anna Teng

Rv 25 Norrleden. Tpl Helgevärma etapp 1 = Gul markering

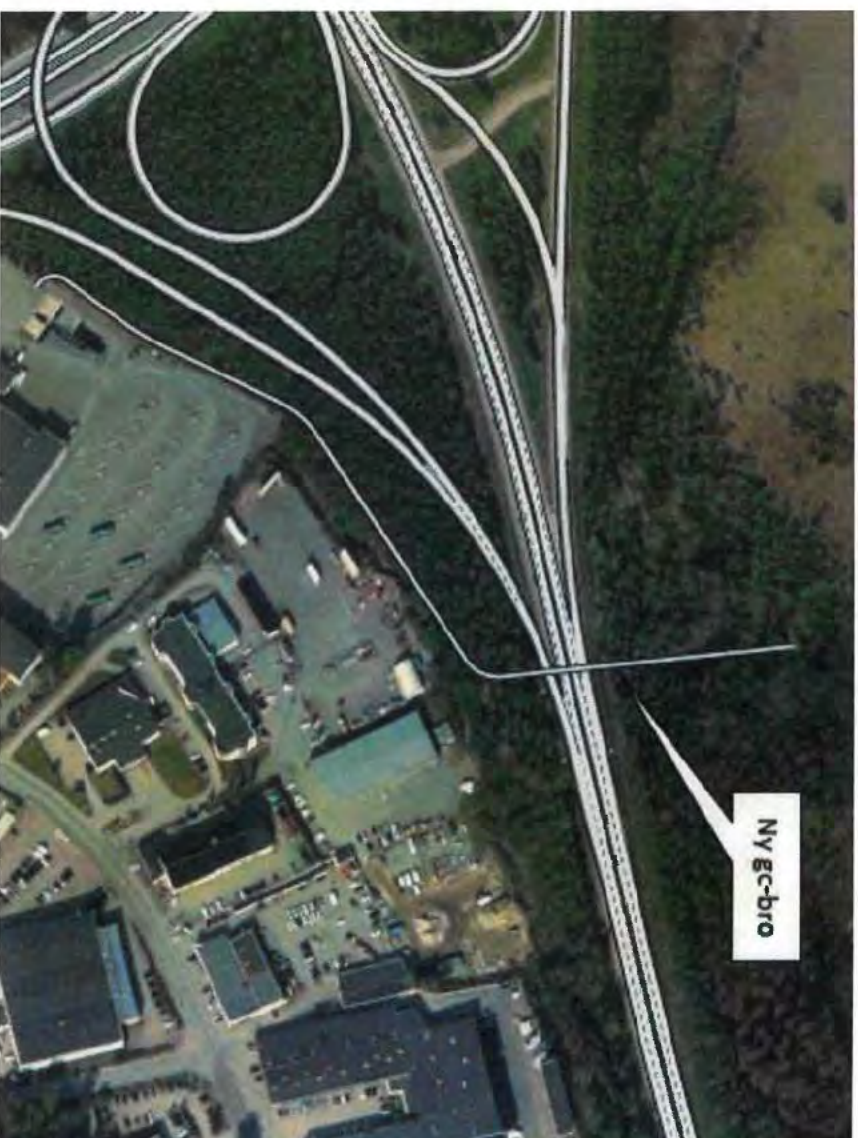


Rv 25 Norrleden. Utbyggnad 2+2 Tpl Helgevärrna till Tpl Norreremark

Bilaga 2



Rv 25 Norrleden. Illustration av möjlig placering av GC.bro





Ärendenummer: TRV 2017/18759

Avsiktsförklaring avseende sam- och medfinansiering av Sydostlänken

Denna avsiktsförklaring avser planering och genomförande av åtgärder och innefattar:	
☒	Medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur
☒	Samfinansiering med olika statliga anslag/finansier

Mellan nedanstående parter träffas följande avsiktsförklaring.

§1 Parter

Trafikverket, region Syd, org.nr. 202100-6297, 781 89 Borlänge

Aktörer från Sydostlänkenintressenterna:

Region Blekinge, org.nr. 222000-1321, Valhallavägen 1, 371 41 Karlskrona

Region Kronoberg, org.nr. 232100-0065, 351 88 Växjö

Älmhults kommun, org.nr. 212000-0647, Box 500, 343 23 Älmhult

Osby kommun, org.nr. 212000-0902, 283 80 Osby

Olofströms kommun, org.nr. 212000-0811, Box 302, 293 24 Olofström

Karlshamns kommun, org.nr. 212000-0845, Rådhuset, 374 81 Karlshamn

Volvo Cars AB, org.nr. 556074-3089, Bruksgatan, 293 39 Olofström

Karlshamns Hamn, org.nr. 556016-9467, Box 8, 374 21 Karlshamn

Parterna benämns nedan Trafikverket respektive Sydostlänkenintressenterna

§2 Syfte och bakgrund

Avsiktsförklaringens syfte är att parterna ska verka för att nå en överenskommelse om fördelning av ansvar och kostnader för aktuell åtgärd.

Sydostlänkenintressenterna har inlett diskussioner med avsikt om att ett genomförande av Sydostlänken ska ske genom sam- och medfinansiering.

En järnvägsförbindelse mellan Älmhult och Blekinge Kustbana är viktig för basindustrin och dess framtida utveckling. I dagsläget trafikerar befintlig järnväg mellan Älmhult och Olofström av omfattande godstrafik till och från Volvos fabriker och en upprustning av järnvägen är av väsentlig betydelse för att Volvo ska kunna utöka sin produktion. Karlshamns kommun och hamnbolag har investerat i en ny godsbangård och kombiterminal för att möjliggöra intermodala transporter mellan sjöfart och järnväg samt elektrifierat järnvägsspåret till hamnen. Trafikeringen med godståg ökar kontinuerligt. Genom Sydostlänken skapas förutsättningar för ett effektivare trafikeringsupplägg med direktförbindelse till framförallt hamnen i Karlshamn. Genom att knyta ihop Södra stambanan med Blekinge kustbana möjliggörs för genomgående trafik för både gods- och persontåg. Åtgärden innebär en avlastning av Södra stambanan och bedöms öka flexibiliteten och robustheten i transportsystemet.

Projektet Sydostleden som helhet innebär upprustning och elektrifiering av befintlig järnväg mellan Älmhult och Olofström (41 km) samt nybyggnad av järnväg mellan Olofström och Blekinge kustbana (18 km). För att möjliggöra en effektiv trafikerings genom Älmhult ingår även kapacitetshöjande åtgärder på Älmhults bangård. För att möjliggöra för persontransporter krävs bland annat ytterligare mötesspår och åtgärder för resandeutbyte i berörda stationsorter.

Trafikverkets planeringsmetodik utgår från fyrstegsprincipen där brister och behov i infrastruktursystemet provas stegvis med utgångspunkt i utveckling av befintlig infrastruktur. Sydostlänken innebär både upprustning av befintlig järnväg och byggnation av ny järnväg, där genomförandet styrs utifrån hur projektet kan komma att prioriteras in i den nationella planen.

Sydostlänken finns inte med i gällande nationella plan för transportsystemet utan avses provas inom ramen för kommande nationella plan för perioden 2018-2029.

Tidigare studier och utredningar avseende detta objekt (TRV 2011/80978):

Förstudie Älmhult-Olofström, 2013-05-16

Järnvägsutredning Olofström-Blekinge kustbana, 2013-05-16

Slutrapport Sydostlänken sträckan Älmhult-Olofström-Blekinge kustbana, 2013-10-14

Samhällsekonomisk analys, 2013-09-09

§3 Tidigare avsiktsförklaring eller avtal avseende medfinansiering och samverkan för åtgärden

Ett avtal om medfinansiering av järnvägsutredning för Sydostlänken tecknades mellan Trafikverket och Sydostlänkenintressenterna 2011. I övrigt har parterna inte tidigare tecknat avsiktsförklaring eller avtal om medfinansiering av åtgärden.

§4 Beskrivning av åtgärder, kostnader, ansvar och finansiering

Åtgärden innebär upprustning och elektrifiering av befintlig järnväg mellan Älmhult och Olofström samt planering och byggnation av ny järnväg mellan Olofström och Blekinge kustbana. För att möjliggöra persontrafik med resandeutbyte ingår åtgärder i form av ytterligare mötesspår och plattformar m.m. i berörda stationsorter. För att möjliggöra en effektiv trafikering genom Älmhult behövs även kapacitetshöjande åtgärder på Älmhults bangård.

Den totala kostnaden för Sydostlänken är för närvarande uppskattade till 2,8 miljarder kronor (prisnivå 2017-06 prognosindex). I den bedömda kostnaden ingår underhållsåtgärder i form av spårbyte m.m. om ca 260 miljoner kronor. Kapacitetshöjande åtgärder i Älmhult har bedömts till 210 miljoner kronor (prisnivå 2017-06 prognosindex) Dessa åtgärder ingår inte i den uppskattade totalkostnaden för Sydostlänken.

Sydostlänkenintressenterna avser sam- och medfinansiera del av kostnaderna för Sydostlänken. Region Blekinge, Region Kronoberg, Älmhults kommun, Osby kommun, Olofströms kommun och Karlshamns kommun ska svara för kostnader för genomförande av de åtgärder i form av två mötesspår och stationsåtgärder som krävs för att möjliggöra persontrafik med resandeutbyte mellan Älmhult och Karlshamn. Volvo Cars och Karlshamns Hamn ska utifrån sina verksamheters behov och nytta svara för kostnader för del av ombyggnad av godsbangården i Olofström respektive åtgärder i Karlshamns hamn.

Region Blekinge som företrädare för Sydostlänkenintressenterna tar en aktiv roll i att undersöka förutsättningarna för EU-finansiering av planläggning och byggnation för åtgärden samt ansvarar för och samordnar en eventuell ansökningsprocess, i vilken Trafikverket medverkar. Formerna för en eventuell ansökan om EU-finansiering regleras separat.

Trafikverket ansvarar för att ta fram det underlag som krävs för att åtgärden kan ligga till grund för prioritering i den nationella planen för perioden 2018-2029. Trafikverket lyfter och hanterar frågan om förutsättningarna för EU-finansiering inom myndigheten och samverkar med Region Blekinge och övriga aktörer vid en eventuell ansökningsprocess.

Parterna ska tillsammans verka för att ett genomförande av Sydostlänken kan ske med minsta möjliga påverkan för nuvarande transportflöden.

§5 Principen för parternas samarbete och framtagande av medfinansiering och samverkansavtal

Denna avsiktsförklaring utgör, tillsammans med för Sydostlänken framtaget utredningsmaterial och uppdaterade samhällsekonomiska bedömningar, ett underlag för prioritering i kommande nationella plan för perioden 2018-2029.

Parternas avsikt är att träffa avtal om medfinansiering och samverkan enligt de huvudprinciper som framgår i denna avsiktsförklaring. Avtal om medfinansiering och samverkan kan tecknas då åtgärden finns med i den nationella planen. Intill dess att medfinansieringsavtal har träffats ska denna avsiktsförklaring gälla.

§6 Förutsättningar för avsiktsförklaringens giltighet

Denna avsiktsförklaring ska inte anses utgöra ett legalt bindande avtal och parts underlåtelse att fullgöra vad som i övrigt stadgas häri ska inte medföra någon skadeståndsskyldighet.

Avsiktsförklaringen upphör att gälla om regeringen inte godkänner åtgärden och finansieringen. Vidare upphör avsiktsförklaringen att gälla när avtal om medfinansiering och samverkan har träffats mellan parterna.

Parterna medvetna om att ett genomförande av åtgärderna i denna avsiktsförklaring är beroende av flera myndighetstillstånd och andra beslut bland annat i frågor beträffande åtgärdsplaner, detaljplaner, järnvägsplaner m.m. Parterna är således införstådda med att ändringar i överenskommelsen, liksom ytterligare överläggningar, angående innehållet i densamma därför kan bli nödvändiga.

Eventuella ändringar i och tillägg till denna avsiktsförklaring gäller endast om de är skriftliga och undertecknade av samtliga parter.

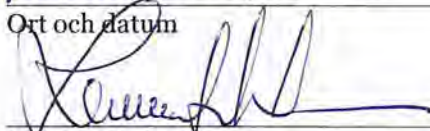
Avsiktsförklaringen har upprättats i nio (9) likalydande exemplar av vilka parterna tagit varsitt.

Trafikverket region Syd

Region Blekinge

Malmö 2017-03-30

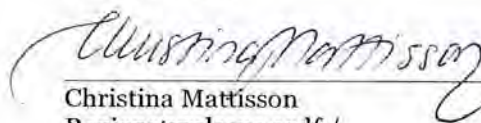
Ort och datum



Lennart Andersson
Regionchef

Karlshamn 2017-03-28

Ort och datum



Christina Mattsson
Regionstyrelsens ordf./
ordf. Sydostlänkenintressenterna

Region Kronoberg

Växjö 170404

Ort och datum

Anna Fransson
Regionstyrelsens ordf.

Osby kommun

Osby 170329

Ort och datum

Marika Bjerstedt Hansen
Kommunstyrelsens ordf.

Älmhults kommun

Älmhult 170329

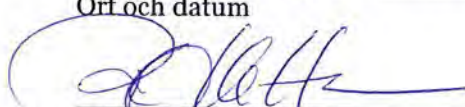
Ort och datum

Ingemar Almkvist
Kommunstyrelsens ordf.

Karlshamns kommun

Karlshamn 2017-03-29

Ort och datum

Per-Ola Mattsson
Kommunstyrelsens ordf.

Olofströms kommun

Olofström 2017-04-03

Ort och datum

Sara Rudolfsson
Kommunstyrelsens ordf.

Karlshamns Hamn AB

31-03-2017 Karlshamn

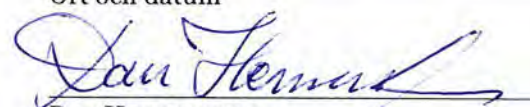
Ort och datum

Mats Olsson
VD

Volvo Cars AB

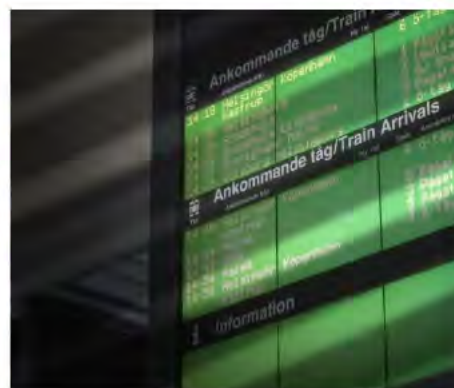
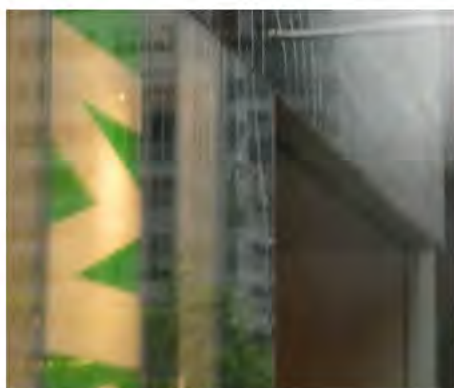
Olofström 2017-04-03

Ort och datum

Dan Hermansson
Tf. platschef Olofström

Hållbarhetsbedömning för Länsplan för regional transportinfrastruktur för Kronobergs län 2022–2033

Strategisk miljöbedömning och social konsekvensanalys
inklusive barnrättsperspektiv och "Enkel prövning av barnets bästa"



Dokumentinformation

Titel:	Hållbarhetsbedömning för Länsplan för regional transportinfrastruktur för Kronobergs län 2022–2033: Strategisk miljöbedömning och social konsekvensanalys inklusive barnrättsperspektiv och "Enkel prövning av barnets bästa"
Serienummer:	2021:123
Projektnummer:	21121
Författare:	Olivia Dahlholm Kristen Koehler Hanna Wennberg Björn Wendle Kristoffer Levin
Kvalitetsgranskning:	Hanna Wennberg Kristoffer Levin
Beställare:	Region Kronoberg Kontaktperson: Per Hansson (per.hansson@kronoberg.se, 0709-72 60 61)

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.2	2021-08-20	Rapportdisposition	Beställare
0.9	2021-09-03	Preliminär rapport	Beställare
0.95	2021-09-07	Preliminär rapport	Beställare
1.0	2022-01-25	Slutlig rapport	Beställare

Förord

Region Kronoberg har under våren 2021 arbetat med en ny länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033. Trivector Traffic AB anlätades under våren 2021 för att genomföra en strategisk miljöbedömning och hållbarhetsbedömning av länsplanen. Bedömningen redovisas i detta dokument. Den strategiska miljöbedömningen omfattar en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken. I hållbarhetsbedömningen inkluderas också en social konsekvensanalys inklusive barnrättsperspektiv och en enkel prövning av barnets bästa.

Från Trivectors sida har Björn Wendle varit projektledare. I arbetet har Hanna Wennberg varit kvalitetsansvarig. Övriga medverkande i uppdraget har varit Olivia Dahlholm, Kristen Koehler och Kristoffer Levin. Huvudsakliga kontaktpersoner för Region Kronoberg har varit Per Hansson, Camilla Ottosson och Elsa Anderman, men även ytterligare tjänstepersoner har varit involverade och konsulterade i hållbarhetsbedömningen.

Lund, 25 januari 2022

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Länsplan för regional infrastrukturplanering	1
1.2	Strategisk miljöbedömning	1
1.3	Regionens hållbarhetsverktyg	3
1.4	Genomförande av hållbarhetsbedömning för länsplanen	5
1.5	Läsanvisning	7
2.	Mål, avgränsning och bedömningsgrunder	8
2.1	Styrande nationella och regionala mål	8
2.2	Avgränsning	15
2.3	Bedömningsgrunder	17
3.	Nulägesbeskrivning	27
3.1	Studerade dokument	27
3.2	Demografiska och socioekonomiska förutsättningar	28
3.3	Tillgänglighet, resande och mobilitetsförutsättningar	33
3.4	Trafik och infrastruktur	43
3.5	Miljö och hälsa	44
4.	Bedömning av planförslaget	47
4.1	Beskrivning av länsplanens alternativ	47
4.2	Betydande miljöpåverkan	49
4.3	Bedömning av sociala konsekvenser	56
4.4	Sammantaget om planförslaget	70
5.	Målkonflikter, knäckfrågor och kompletterande åtgärder	74
5.1	Må konflikter	74
5.2	Knäckfrågor och nycklar	75
5.3	Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan	77
5.4	Kompletterande åtgärder för att hantera sociala konsekvenser	78

Bilaga 1: Remissammanställning avgränsningssamråd

Bilaga 2: Bedömningsmatriser

Bilaga 3: Enkel prövning av barnets bästa

1. Inledning

Region Kronoberg ansvarar för att ta fram en ny länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033. En strategisk miljöbedömning och hållbarhetsbedömning ska genomföras av länsplanen och redovisas i detta dokument. Den strategiska miljöbedömningen omfattar en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken. I hållbarhetsbedömningen inkluderas också sociala konsekvenser inklusive barnrättsperspektiv och en enkel prövning av barnets bästa.

1.1 Länsplan för regional infrastrukturplanering

Den långsiktiga statliga planeringen av infrastruktur i Sverige sker genom nationell plan för transportinfrastruktur samt länsplaner för regional transportinfrastruktur (hädanefter: länsplan). De långsiktiga planerna gäller för 12 år, men revideras vart fjärde. De nya planer som nu tas fram kommer att gälla för perioden 2022–2033.

Varje region i Sverige ansvarar för att ta fram länsplan. I Kronobergs län är det Region Kronoberg som är länsplaneupprättare. Länsplanerna hanterar investeringar på statliga regionala vägar samt statlig medfinansiering till investeringar på kommunala vägar. Investeringarna delas in i större vägombyggnader, kollektivtrafik, trafiksäkerhet och miljö samt gång- och cykelvägar. Kollektivtrafikåtgärder planeras tillsammans med varje läns regionala kollektivtrafikmyndighet. Länsplanens investeringsmedel kan också användas för samfinansiering till objekt i nationell plan. Vad som kan ingå i en länsplan styrs av *Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur*.¹

Nationella planen omfattar investeringar på nationella vägar (Europavägar) och järnvägsnätet samt drift- och underhåll på det statliga väg- och järnvägsnätet.

1.2 Strategisk miljöbedömning

En *strategisk miljöbedömning* ska genomföras om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan. En länsplan innebär alltid en betydande miljöpåverkan enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar och miljöbedömningar. Den ska resultera i en *miljökonsekvensbeskrivning* av det planförslag som tas fram och ska genomföras så att lagkraven enligt 6 kap miljöbalken² uppfylls. Syftet är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

¹ <https://www.rksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-1997263-om-lansplaner-for-regional-sfs-1997-263>

² <https://www.rksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808-sfs-1998-808>

I miljöbalken 6 kap. 2 § finns en uppräkningslista av olika delar av miljön som miljöeffekter kan uppstå på och dessa delar av miljön brukar kallas *miljöaspekter*.

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

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

Andemeningen i de lagkrav som finns är att den strategiska bedömningen ska påverka innehållet i planen. Bedömningar av betydande miljöpåverkan bör göras tidigt i processen, när det finns alternativa inriktningar till planförslag framtagna. Detta för att bedömningarna ska kunna vara en del av beslutsunderlaget och vägas mot andra mål.

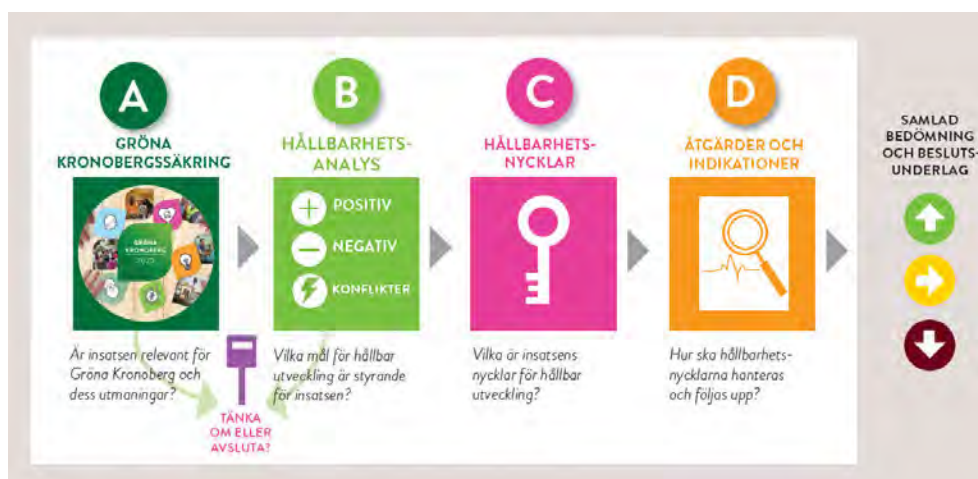
Strategisk miljöbedömning av länsplaner innebär följande moment: Avgränsningssamråd. Avgränsning av MKB skickas till berörda remissinstanser. Formellt samrådsmöte med berörd Länsstyrelse. Miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram som biläggs det planförslag som går ut på remiss. Beaktande av remissvar. Hänsyn ska tas till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter innan planen antas. Planrevidering. Om länsplanen uppdateras inför redovisning till regeringen eller slutlig fastställelse ska också miljökonsekvensbeskrivningen uppdateras. Särskild sammanfattning. När det slutliga planförslaget antas ska en särskild sammanfattning tas fram som beskriver: 1. hur miljöaspekterna har integrerats i planen eller programmet, 2. hur hänsyn har tagits till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter, 3. skälen för att planen eller programmet har antagits i stället för de alternativ som övervägts och 4. vilka åtgärder som planeras för att övervaka och följa upp den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför. Lag (2017:955)	Miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla: • Sammanfattning av planens innehåll. • Identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ. • Nollalternativ (miljöns sannolika utveckling om planen eller programmet inte genomförs). • Nulägesbeskrivning (miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt och befintliga miljöproblem som är relevanta för planen eller programmet). • Identifiering, beskrivning och bedömning av de betydande miljöeffekter som genomförandet av planen kan antas medföra. • Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa betydande negativa miljöeffekter. • Sammanfattning av de överväganden som har gjorts bakom val av alternativ. • Redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför. • Sammanfattning av punkterna ovan.
--	--

1.3 Regionens hållbarhetsverktyg

Region Kronberg har arbetat fram olika verktyg för att beakta och hantera olika hållbarhetsaspekter inom ramen för det regionala utvecklingsarbetet och transportplaneringen. I den hållbarhetsbedömning som gjorts för länsplanen har tre verktyg varit en utgångspunkt: hållbarhetssäkringsverktyget, social konsekvensanalys i regional transportplanering samt barnrättsbaserat beslutsunderlag. Nedan presenteras regionens verktyg översiktligt. I avsnitt 2.3 finns mer detaljerad information om hur hållbarhetsbedömningen genomförts.

Hållbarhetssäkringsverktyget

Enligt den regionala utvecklingsstrategin Gröna Kronoberg 2025 ska hållbarhet genomsyra alla led i det regionala utvecklingsarbetet. Kronoberg har ett övergripande angreppssätt för sitt hållbarhetsarbete, en hållbarhetssäkring, som syftar till att lyfta, diskutera och bedöma hållbarhetsfrågor i en tidig fas. Säkringen består av fyra delar, som avslutas med en samlad bedömning: A: Görna Kronobergsäkring, B: Hållbarhetsanalys, C: Hållbarhetsnycklar och D: Åtgärder och indikatorer, se Figur 1-1.³



Figur 1-1 Hållbarhetssäkring enligt Regin Kronobergs modell.

Social konsekvensanalys i regional transportplanering

Det finns inga lagkrav på att göra social konsekvensanalys (SKA) av planer såsom det finns för miljöbedömning. Numera efterfrågas dock alltmer en belysning av de sociala konsekvenserna av åtgärder och planer i nationell och regional infrastrukturplanering.

Det centrala i en social konsekvensanalys är att bidra till att transportplaneringen kan tillgodose olika befolkningsgruppers förutsättningar och värderingar. Det är viktigt att ställa frågor såsom: Vem får del av samhällets investeringar? Vem gynnas respektive missgynnas av åtgärderna i planen? Vilka sociala positiva och negativa sociala konsekvenser bidrar vi till? Hur kan vi bidra till att utjämna skillnader mellan grupper? Det finns en betydande potential att genom åtgärder i transportsystemet påverka social hållbarhet.

³ <https://www.regionkronoberg.se/gronakronoberg/arbetsmetod/hallbarhetssakring>

Den sociala konsekvensanalysen för länsplanen är strukturerad enligt en modell som Region Kronoberg utvecklat tillsammans med Trivector och White Arkitekter.⁴ Denna SKA-modell bygger på liknande tillvägagångssätt och aspekter som modeller för social konsekvensanalys som flera av de större kommunerna tillämpar, men är anpassad för regional transportplanering. Metodiken för den sociala konsekvensanalysen följer i stort sett hållbarhetssäkringens metodik.

Enligt SKA-modellen genomförs en social konsekvensanalys i sex steg: (1) behovsbedömning, (2) nulägesbeskrivning, (3) sociala knäckfrågor, (4) sociala nycklar, (5) konsekvensbedömning och (6) kompletteringar. De olika stegen utgår från fyra *sociala aspekter*:

- ▶ **Inkluderande** – Ledord: Makt och delaktighet
- ▶ **Sammanhållen** – Ledord: Sociala och rumsliga samband
- ▶ **Tillgänglig** – Ledord: Vardagsliv och räckvidd
- ▶ **Hälsöfrämjande** – Ledord: Hälsa, trygghet och säkerhet

En behovsbedömning (steg 1) genomförs i uppstarten av SKA-processen och ska kort dokumentera omfattning, ansvarsfördelning, ramar och bakgrund. Avstamp görs också genom nulägesbeskrivningen (steg 2) för att identifiera sociala knäckfrågor (steg 3), det vill säga sociala utmaningar som regionen har och som kan påverkas genom länsplanen. Sociala nycklar blir då de mål som länsplanen ska arbeta i riktning mot för att hantera knäckfrågorna (steg 4). Olika geografiska analyser görs i GIS för att ytterligare belysa nuläget och för att utgöra underlag för den konsekvensbedömning av åtgärderna i länsplanen som görs (steg 5). Konsekvensanalysen görs för såväl namngivna objekt som för åtgärder i potter med utgångspunkt i bedömningskriterier som svarar mot de olika sociala aspekterna med ett *jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv* (utifrån kön, ålder, funktionsförmåga, socioekonomi och etnicitet). Slutligen görs en jämförande analys av alternativen utifrån de sociala konsekvenserna och slutsatser dras. Behov av eventuella kompletterande åtgärder identifieras (steg 6).

Inom ramen för bedömning av de sociala konsekvenserna vävs även en analys in av tre olika perspektiv i enlighet med Kronobergs SKA-modell:

- ▶ **Befolkningsperspektivet** beskriver vilka som kan komma att beröras av en åtgärd och ska hanteras eftersom effekterna av resultat blir olika beroende på vem vi är som person. Detta perspektiv hanteras genom att bedömningar görs utifrån vilka befolkningsgrupper som nås av åtgärder med fokus på grupper utifrån kön, ålder, funktionsförmåga och socioekonomiska förutsättningar.
- ▶ **Geografiska perspektivet** beskriver strukturen i regionens olika delar eftersom detta skiljer sig och ger olika förutsättningar beroende på var man bor, arbetar eller har sin fritid. Detta perspektiv hanteras genom att bedömningar görs utifrån vilka geografiska socioekonomiska områden i region som nås av åtgärder samt i vilket utsträckning kvinnodominerade/mansdominerade arbetsplatser respektive barns målpunkter nås.
- ▶ **Mobilitetsperspektivet** beaktar vilka färdvägar och trafikantgrupper som gynnas av en åtgärd och är relevant eftersom vi förflyttar oss och har

⁴ <https://www.regionkronoberg.se/contentassets/82e2a25c02d440d6bc0580a7cd8a104d/ska-i-regional-transportplanering.pdf>

möjlighet att förflytta oss på olika sätt. Detta perspektiv hanteras genom att bedömningar görs utifrån kriterier för hur åtgärderna gynnar olika gruppers resande och tillgänglighets- och mobilitetsförutsättningar. Det kan handla om åtgärderna gynnas bilresande, kollektivtrafik eller gång och cykel.

Barnrättsbaserat beslutsunderlag

Barnkonventionen blev lag den 1 januari 2020 och gäller för alla verksamheter inom Region Kronoberg. Ett av de tydligaste kraven i barnkonventionen gäller artikel 3 om barnets bästa: *"Vid alla åtgärder som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa."* Vid beslut i nämnder, regionstyrelsen och regionfullmäktige som påtagligt och direkt rör barn, samt vid verksamhetsförändringar som rör barn, ska en prövning av barnets bästa göras och dokumenteras. Region Kronoberg ska ta fram barnrättsbaserade beslutsunderlag (BARBBU) vid beslut som påverkar barn och unga. Regionen använder tre nivåer av prövningar av barnets bästa: (1) Enkel prövning av barnets bästa, (2) Prövning av barnets bästa och (3) Fördjupad prövning av barnets bästa.⁵

Barnrättsperspektivet är integrerat i hållbarhetsbedömningen genom att de bedömningskriterier som tillämpas även avser hur barn påverkas av åtgärderna i länsplanen (se avsnitt 2.3 för mer information om bedömningskriterier). Denna rapport presenterar en samlad bedömning av sociala konsekvenser för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Därutöver återfinns en ifylld mall för enkel prövning av barnets bästa i bilaga 3.

1.4 Genomförande av hållbarhetsbedömning för länsplanen

Den pågående revideringsomgången styrs av infrastrukturproposition och regeringens direktiv från den 23 juni 2021. Samtliga län ska redovisa sin länsplan för regeringen senast 30 april 2022. Dessförinnan ska planerna ha remitterats och reviderats utifrån inkomna remissvar. I samband med att länsplan skickas på remiss kommer miljökonsekvensbeskrivningen av planen att vara ute på samråd.

Trafikverket ansvarar för att ta fram ett förslag till nationell plan. Den redovisas till regeringen 30 november 2021 och sänds ut på remiss. Remissyttrandena ska inkomma till regeringen senast 28 februari 2022. Regeringen tar därefter beslut om definitiva ramar för både länsplaner och nationell plan.

Den strategiska miljöbedömningen löper parallellt och integrerat med framtagandet av en ny länsplan, vilket sammanfattas i nedanstående processbild.

Den sociala konsekvensanalysen inklusive barnrättsperspektivet lyder inte under liknande formaliserad process. Där har regionens SKA-process strukturerat arbetet. Följande hållpunkter i processen kan noteras:

- ▶ Startmöte den 2 juni 2021 – svarar mot SKA-processens steg 1
- ▶ Workshop om nuläge, knäckfrågor och nycklar den 23 juni – svarar mot SKA-processens steg 2–4

⁵ <https://www.regionkronoberg.se/vardgivare/arbetsomraden-processer/manskliga-rattigheter-och-barnets-rattigheter/barnets-rattigheter/>

- Bedömningsworkshop den 24 augusti 2021 med diskussion om målkonflikter, knäckfrågor och kompletterande åtgärder– svarar mot SKA-processens steg 5–6



1.5 Läsanvisning

I **kapitel 1–2** beskrivs avgränsningen och bedömningsgrunderna för den strategiska miljöbedömningen och sociala konsekvensanalysen inklusive barnrättsperspektivet. En översikt ges för relevanta nationella och regionala mål.

I **kapitel 3** presenteras en nulägesbeskrivning utifrån de demografiska och socio-ekonomiska förutsättningarna i regionen och om tillgänglighet, resande och mobilitetsförutsättningar, trafik och infrastruktur samt för miljö och hälsa.

I **kapitel 4** presenteras samlade bedömningar av länsplanens betydande miljöpåverkan och sociala konsekvenser inklusive barnrättsperspektivet.

I **kapitel 5** finns en bedömning av det slutliga planförslaget. Länsplanens knäckfrågor och nycklar när det gäller hållbarhet diskuteras liksom vilka målkonflikter som finns. Kapitlet ger också en beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan liksom kompletterande åtgärder för att hantera sociala konsekvenser.

2. Mål, avgränsning och bedömningsgrunder

I detta kapitel redovisas mål som är styrande för hållbarhetsbedömningen. Med styrande mål menas att målen ligger till grund för de bedömningsgrunder som tagits fram (se nedan) och att det i hållbarhetsbedömningen redovisas om en åtgärd går i positiv respektive negativ riktning i förhållande till målen. I kapitlet redovisas också vilka avgränsningar som gjorts för hållbarhetsbedömningen.

2.1 Styrande nationella och regionala mål

I detta avsnitt beskrivs styrande nationella och regionala mål samlat, eftersom de i många fall är gemensamma för MKB och SKA. De mål som är styrande specifikt för den strategiska miljöbedömningen har dessa markerats med en grön stjärna (★).

Agenda 2030

Sverige har, liksom 192 andra länder, antagit FN-resolutionen Agenda 2030 för hållbar utveckling. Resolutionen syftar till att år 2030 uppnå en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar utveckling världen över. En hållbar utveckling tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. Agenda 2030 innehåller 17 globala mål och 169 delmål som följs upp med indikatorer, se Figur 2-1 för en överblick för målen. Målen är universella, integrerade och odelbara.⁶



Figur 2-1 Agenda 2030 med 17 globala mål för hållbar utveckling.

Transportsystemet kan enligt Trafikverket bidra till 11 av Agenda 2030-målen för ett hållbart samhälle, vilka är Mål 3 – God hälsa och välbefinnande, Mål 5 – Jämställdhet, Mål 7 – Hållbar energi för alla, Mål 8 – Anständiga arbetsvillkor

⁶ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/>

och ekonomisk tillväxt, Mål 9 – Hållbar industri, innovationer och infrastruktur, Mål 10 – Minskad ojämlikhet, Mål 11 – Hållbara städer och samhällen, Mål 12 – Hållbar konsumtion och produktion, Mål 13 – Bekämpa klimatförändringarna, Mål 15 – Ekosystem och biologisk mångfald, Mål 16 – Fredliga och inkluderande samhällen och Mål 17 – Genomförande och globalt partnerskap.

Transportpolitiska mål

Sveriges transportpolitiska mål presenterades i propositionen "Mål för framtidens resor och transporter" (Prop. 2008/09:93) och antogs av Riksdagen 2009. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver finns ett funktionsmål och ett hänsynsmål.⁷

- ▶ **Funktionsmålet** innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- ▶ **Hänsynsmålet** innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Preciseringar/etappmål till hänsynsmålet är:
 - ▶ Etappmålet för klimat antogs av Riksdagen i juni 2017 inom ramen för prop. 2016/17:146 Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige. Klimatlagen trädde i kraft i januari 2018. Förutom att etappmålet ingår som del i de transportpolitiska målen ingår etappmålet också i miljömålssystemet. Etappmålet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.
 - ▶ Etappmålet för trafiksäkerhet antogs av Regeringen februari 2020. Etappmålet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

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

Det finns preciseringar av såväl funktionsmålet som hänsynsmålet. Trafikanalys har på uppdrag åt regeringen genomfört en översyn av preciseringarna.⁸ De nuvarande preciseringarna för funktionsmålet är följande:

⁷ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

⁸ <https://www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/preciseringsoversynen/>

- ▶ Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- ▶ Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- ▶ Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder.
- ▶ Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- ▶ Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- ▶ Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.
- ▶ Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Generationsmål / Miljökvalitetsmål ★

Det transportpolitiska hänsynsmålet rörande miljö innebär att de transportpolitiska målen pekar på och inkluderar även de sexton nationella *miljökvalitetsmålen* för Sverige⁹, som riksdagen antog hösten 2005. Miljökvalitetsmålen anger det tillstånd i den svenska miljön som anses nödvändigt för en hållbar utveckling. Miljökvalitetsmålen är:

- ▶ Begränsad klimatpåverkan
- ▶ Frisk luft
- ▶ Bara naturlig försurning
- ▶ Giftfri miljö
- ▶ Skyddande ozonskikt
- ▶ Säker strålmiljö
- ▶ Ingen övergödning
- ▶ Levande sjöar och vattendrag
- ▶ Grundvatten av god kvalitet
- ▶ Hav i balans samt levande kust och skärgård
- ▶ Myllrande våtmarker
- ▶ Levande skogar
- ▶ Ett rikt odlingslandskap
- ▶ Storslagen fjällmiljö
- ▶ God bebyggd miljö
- ▶ Ett rikt växt- och djurliv

Klimatmål ★

Riksdagen har beslutat om ett klimatmål för transportsektorn. Målet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 % senast 2030 jämfört med 2010. Ska klimatmålet nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Med detta avses att den samlade utvecklingen inom transportsystemet ska leda till att klimatmålet för transporter nås. Det innebär inte att varje enskild åtgärd som vidtas i transportsystemet måste bidra till att uppfylla klimatmålet.¹⁰

⁹ Proposition. 2004/05:150 *svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag*.

¹⁰ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

Övriga nationella mål

Jämställdhetspolitiska målen

Det övergripande målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sitt eget liv. Utifrån det övergripande målet arbetar regeringen efter sex delmål:¹¹

- 1) En jämn fördelning av makt och inflytande: Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet.
- 2) Ekonomisk jämställdhet: Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.
- 3) Jämställd utbildning: Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling.
- 4) Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet: Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor.
- 5) Jämställd hälsa: Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma förutsättningar för en god hälsa samt erbjudas vård och omsorg på lika villkor.
- 6) Mäns våld mot kvinnor ska upphöra: Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.

Funktionshinderpolitiska mål

Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Målet ska bidra till ökad jämställdhet och till att barnrättsperspektivet ska beaktas.¹²

Barnkonventionen

FN:s konvention om barnets rättigheter, eller barnkonventionen som den ofta kallas, antogs av FN:s generalförsamling den 20 november 1989. Sverige ratificerade barnkonventionen utan reservationer 1990. Sedan den 1 januari 2020 är barnkonventionen en del av svensk lag. Barnkonventionens grundprinciper är följande:

- ▶ Artikel 2: Alla barn har samma rättigheter och lika värde. Ingen får diskrimineras.
- ▶ Artikel 3: I alla åtgärder som rör barn ska man i första hand beakta vad som bedöms vara barnets bästa.
- ▶ Artikel 6: Varje barn har rätt att överleva, leva och utvecklas fysiskt, psykiskt, andligt, moraliskt och socialt.

¹¹ Regeringskansliet, Mer om jämställdhetspolitikens mål: <https://www.regeringen.se/artiklar/2017/01/mer-om-jamstalldhetspolitikens-mal/>

¹² Regeringskansliet, Mål för funktionshinderspolitiken: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/funktionshinder/mal-for-funktionshinderspolitiken/>

- Artikel 12: Barn har rätt att uttrycka sina åsikter och få dem beaktade i alla frågor som berör dem. När åsikterna beaktas ska man ta hänsyn till barnets ålder och mognad.

Ytterligare information om Barnkonventionen och de 54 artiklarna i konventionen finns på Unicefs webbplats.¹³

Diskrimineringslagen

Diskrimineringslagens syfte är att motverka diskriminering och på andra sätt främja lika rättigheter och möjligheter oavsett diskrimineringsgrund (kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, funktionsnedsättning, sexuell läggning och ålder). Lagen förbjuder sex former av diskriminering (direkt diskriminering, indirekt diskriminering, bristande tillgänglighet, trakasserier och sexuella trakasserier samt instruktioner att diskriminera). Diskrimineringslagen förbjuder diskriminering inom flera samhällsområden, till exempel arbetsliv, utbildning, hälso- och sjukvård, handel med varor, tjänster och bostäder.¹⁴

Folkhälsomål

Det folkhälsopolitiska ramverket består av ett övergripande, nationellt folkhälsopolitiskt mål och åtta målområden. Det övergripande målet för folkhälsopolitiken har ett tydligt fokus på jämlik hälsa. Målet är att folkhälsopolitiken ska skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Folkhälsopolitikens målområden är följande:¹⁵

- 1) Det tidiga livets villkor
- 2) Kunskaper, kompetenser och utbildning
- 3) Arbete, arbetsförhållanden och arbetsmiljö
- 4) Inkomster och försörjningsmöjligheter
- 5) Boende och närmiljö
- 6) Levnadsvanor
- 7) Kontroll, inflytande och delaktighet
- 8) En jämlik och hälsofrämjande hälso- och sjukvård

Regionala mål

Nedan återges mål i regionens styrande dokument med relevans för hållbarhetsbedömningen. Beskrivningen av målen struktureras utifrån övergripande mål respektive mål som rör ekologisk respektive social hållbarhet.

Regionala miljömål 2013–2020 ★

Kronoberg har tagit fram måldokumentet i syfte att förtydliga de nationella miljömålen och dess preciseringar samt generationsmålet. Målen revideras under

¹³ Unicef, Barnkonventionen: <https://unicef.se/barnkonventionen>

¹⁴ Diskrimineringsombudsmannen, Diskrimineringslagen 2008:567: <https://www.do.se/lag-och-ratt/diskrimineringslagen/>

¹⁵ FoU-hälsomyndigheten, Nationella folkhälsomål och målområden: <https://www.fou-halsomyndigheten.se/en-god-och-jamlik-halsa-pa-alla-nivaer/tema-folkhalsa-lokalt-och-regionalt-stod/vad-styr-fo-halsopolitiken/nationella-mal-och-malomraden/>

2020 och 2021. Det finns 45 regionala mål som kompletterar de nationella preciseringarna, inom följande områden:¹⁶

- ▶ Generationsmålet
- ▶ Begränsad klimatpåverkan
- ▶ Frisk luft
- ▶ Bara naturlig försurning
- ▶ Giftfri miljö
- ▶ Skyddande ozonskikt
- ▶ Säker strålmiljö
- ▶ Ingen övergödning
- ▶ Levande sjöar och vattendrag
- ▶ Grundvatten av god kvalitet
- ▶ Myllrande våtmarker
- ▶ Levande skogar
- ▶ Ett rikt odlingslandskap
- ▶ God bebyggd miljö
- ▶ Ett rikt växt- och djurliv

Systemanalys för Sydsveriges infrastruktur

Systemanalysen syftar till att definiera en transportstruktur som är långsiktigt stabil och ger förutsättningar för en önskad samhällsutveckling. Systemanalysen utgör i första hand underlag för de regionala långsiktiga infrastrukturplanerna och skall även beaktas av Trafikverket i den nationella infrastrukturplanen.

Övergripande mål ★

Ett robust transportsystem med minskad klimatpåverkan

Sydsvenska prioriteringar 2021

Utifrån underlaget som framkom genom systemanalysen arbetade de sex sydsvenska länen fram ett gemensamt positionspapper. Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige.

Övergripande mål

- ▶ Nationell och internationell tillgänglighet
- ▶ Sammanknutet Sydsverige
- ▶ Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter

Regional utvecklingsstrategi för Kronoberg

Strategin syftar till att skapa bättre förutsättningar för en hållbar utveckling. EU 2020 och den nationella strategin för regional tillväxt och attraktions-kraft 2014–2020 är vägledande för RUS. särskilt. Jämställdhets- och mångfaldsintegrering är en förutsättning i arbetet.

Övergripande mål

¹⁶ <https://www.lansstyrelsen.se/download/18.728c0e316219da813518cf/1526067863613/Regionala-miljomal-Kronobergs-lan-2013-2020-med-nya-etappmal-2014-webb.pdf>

Kronoberg växer i öppna och hållbara livsmiljöer med förnyelseförmåga.

- ▶ Vi växer i öppna och hållbara livsmiljöer
- ▶ Vi växer av en cirkulär ekonomi med förnyelseförmåga

Mål som rör ekologisk hållbarhet ★

- ▶ Klimatpåverkan ska minska. Utsläpp av koldioxid i Kronobergs län från fossila bränslen ska till år 2025 ha minskat till 1,5 ton per år och länsinvånare.
- ▶ På väg mot ett plusenergilän. Minst 80 % av den totala energianvändningen i Kronobergs län kommer år 2025 från förnybara källor.

Mål som rör social hållbarhet

- ▶ Ett ökat humankapital. Den självskattade hälsan för kvinnor och män, flickor och pojkar ska förbättras och könsskillnaderna minska.

Trafikförsörjningsprogrammet för Kronobergs län

Programmet syftar till att tillhandahålla långsiktiga mål och riktlinjer för hur kollektivtrafiken ska fungera i länet för kvinnor och män, pojkar och flickor i olika åldrar och för att stödja regionalt hållbar tillväxt.

Övergripande mål

Hållbar kollektivtrafik för alla

Mål som rör ekologisk hållbarhet ★

Miljö och hälsa

- ▶ Kollektivtrafiksystemet ska bli mer resurseffektivt och bidra till en minskad klimatpåverkan
- ▶ Kollektivtrafiksystemet ska bidra till ökad hälsa

Mål som rör social hållbarhet

Tillgänglighet för regional tillväxt

- ▶ Kollektivtrafiken ska bidra till att utveckla en sammanhållen och gränslös region

Attraktivitet och användbarhet

- ▶ Fler och nöjdare resenärer
- ▶ Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och enkel att använda
- ▶ Kollektivtrafiksystemet ska vara robust och pålitligt

Cykla i gröna Kronoberg

Strategin pekar ut inriktningen för vilka cykelvägar som bör utvecklas i länet. Genom avsatta medel i planen kan regionen tillsammans med kommunerna börja arbetet med ett sammanhållet cykelvägnät i Kronoberg för både vardagscykling och turism.

Övergripande mål

Cykling medverkar till att uppnå målet om hållbar utveckling genom att vara en miljöriktig transport som också ger bättre hälsa, ökad besöksnäring och attraktivitet för att bo såväl i tätort som på landsbygd.

Länsgemensam folkhälsopolicy - En god hälsa för alla!

Dokumentet är en länsgemensam vision som utgår från nationella folkhälsopolitikens övergripande mål

Övergripande mål

En god hälsa för alla! För hållbar utveckling och tillväxt i Kronobergs län

Mål som rör ekologisk hållbarhet ★

- ▶ Miljöer och produkter
- ▶ Fysisk aktivitet

Mål som rör social hållbarhet

- ▶ Delaktighet och inflytande i samhället
- ▶ Ekonomiska och sociala förutsättningar
- ▶ Barns och ungas uppväxtvillkor
- ▶ Hälsa i arbetslivet
- ▶ Hälsofrämjande hälso- och sjukvård
- ▶ Skydd mot smittspridning
- ▶ Sexualitet och reproduktiv hälsa
- ▶ Matvanor och livsmedel
- ▶ Alkohol, narkotika, dopning, tobak och spel

2.2 Avgränsning

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

Det finns inte motsvarande lagstadgad process för social konsekvensanalys, men även denna behöver avgränsas på ett rimligt och relevant sätt utifrån de påverkansmöjligheter och rådighet som finns för en länsplan. Avgränsningen för den sociala konsekvensanalysen har gjorts med utgångspunkt i aspekter som lyfts fram i styrande mål (se avsnitt 2.1) och kunskap om vilka möjligheter som finns genom transportåtgärder att påverka social hållbarhet.

Utredningens innehåll och detaljeringsgrad

Länsplanen delas in i ett antal namngivna objekt. Ett namngivet objekt är en åtgärd med kostnad över 50 Mkr. För dessa ställs specifika krav i form av Samlade effektbedömningar och samhällsekonomiska kalkyler. Åtgärder som underskrider 50 Mkr samlas i så kallade åtgärdsområden (potter). Bedömning av miljömässiga och sociala konsekvenser görs på samma nivå.

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

Avgränsning i tid och rum

Den aktuella planen som är föremål för analys omfattar åtgärder för 2022–2033. Förarbetena till miljöbalken anger att den betydande miljöpåverkan som ska identifieras och beskrivas i princip inkluderar: ”effekter på kort, medel-lång och lång sikt.” Vilka tidsgränser som ska sättas för olika effektbedömningar beror på vad som är relevant och rimligt. Eftersom miljöeffekter av investeringar och åtgärder kan sträcka sig längre än till år 2033, ska miljöbedömningen behandla effekter så långt det är relevant och rimligt även efter år 2033.

Bedömningen av miljökonsekvenser och sociala konsekvenser omfattar hela Kronobergs län. Påverkan från internationella transporter bör om det bedöms relevant ingå i bedömningen. Syftet är att tydliggöra vilken del av problemen som svenska åtgärder råder över. Frågor kring sjöfartens och flygets miljöpåverkan förutsätts bli bedömda inom ramen för den nationella planen, förutsatt att den regionala planen inte nämnvärt berör dessa trafikslag.

Allmänhetens intresse

Det stora flertalet av Sveriges invånare kommer dagligen i kontakt med transportsystemet. Transportsystemet påverkar våra möjligheter att röra oss och nå olika målpunkter, men påverkar också vår fysiska omgivning och det ekosystem vi alla ingår i. Planförslaget har formellt sett ingen civilrättslig betydelse och är inget rättsligt bindande dokument som påverkar enskild egendom. Däremot pekar den ut vilka objekt som har politiskt beslutad finansiering och planeras att byggas och planen har därför en påverkan på enskilda.

Antaganden om nollalternativ

Miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbeskrivningen är en redovisning av skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när planen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan någon plan. Den sociala- och miljöbedömningen förutsätter därför ett så kallat nollalternativ, en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan effekterna från en ny plan. Nollalternativet utgår från nu gällande plan och dagens politik och kända beslut. Med hänsyn till att kostnaden för de vägobjekt som ligger i nu gällande plan förväntas öka markant sedan planen togs fram, kommer potterna för andra åtgärder att behöva minska kraftigt om alla de beslutade vägobjekten i den gällande planen genomförs. Gällande plan behöver därför revideras med hänsyn till detta och potterna minskas för att klara budgeten.

I miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbeskrivningen studeras därmed alternativen utifrån förändringar jämt mot gällande plan med beslutade vägobjekt men där gällande plan reviderats så till vida att potterna minskats för att klara budgetramen.

Betydande social- eller miljöpåverkan ska ses synonymt med riktningsförändring. Betydande positiv social- eller miljöpåverkan innebär att en åtgärd leder i riktning mot styrande mål och i positiv riktning i jämförelse med nollalternativet. Betydande negativ social- eller miljöpåverkan innebär att en åtgärd leder i riktning från uppsatta mål och i negativ riktning gentemot nollalternativet.

2.3 Bedömningsgrunder

Inom ramen för hållbarhetsbedömningen av länsplan 2022–2033 bedöms miljökonsekvenser respektive sociala konsekvenser med utgångspunkt i utpekade bedömningskriterier. Dessa bedömningskriterier utgår från de styrande nationella och regionala mål som bedömts relevanta i sammanhanget (se avsnitt 2.1). Nedan presenteras bedömningskriterierna närmare liksom de metoder och underlag som använts i bedömningen av konsekvenser.

Bedömning av miljökonsekvenser

Betydande positiv eller negativ miljöpåverkan ska beskrivas enligt utpekade *miljöaspekter* i miljöbalken, se avsnitt 1.2. Det finns möjlighet att fokusera den strategiska miljöbedömningen på miljöaspekter där transportsystemet har störst miljöpåverkan. Ett särskilt fokus för miljökonsekvensbeskrivningen är att bedöma och beskriva i vilken mån de föreslagna åtgärderna bidrar till miljö- och klimatmål på nationell och regional nivå som beskrivits i tidigare avsnitt.

Som utgångspunkt används Trafikverkets ”Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet” (Trafikverket Publikation 2011:134) som pekar ut tre fokusområden för vilka transporterna har störst miljöpåverkan: **klimat**, **hälsa** och **landskap**. Dessa tre fokusområden kompletteras i denna bedömning av ett fjärde område, **trafiksäkerhet**, som är en del av hälsan enligt Agenda 2030, men lyfts fram separat i linje med hur trafiksäkerhet hanteras i det transportpolitiska hänsynsmålet tillsammans med miljö och hälsa. Därutöver kompletteras även med **kollektivtrafik**, **gång och cykel** som ett fokusområde som rör relativ attraktivitet hos dessa mer hållbara färdssätt gentemot bil. Bedömningskriterier för respektive fokusområden presenteras i tabellerna nedan.

Bedömning görs av riktningsförändring utifrån positiv, ingen respektive negativ miljöpåverkan. Betydande negativ miljöpåverkan innebär att en åtgärd leder i negativ riktning gentemot styrande mål och gentemot nollalternativet.

Bedömningarna av miljökonsekvenser för vart och ett av bedömningskriterierna sammanställs i en samlad bedömningsmatris tillsammans med bedömningar av sociala konsekvenser, se bilaga 2. Bedömningsmatrisen visualiserar hur länsplanen påverkar de transportpolitiska målen samt övriga för länsplanen relevanta nationella och regionala mål. Matrisen visualiserar också hur respektive åtgärd i länsplanen bidrar antingen i negativ eller positiv riktning (i förhållande till bedömningskriterierna) i relation till satsade medel. De

bedömningskriterier som ingår i matrisen svarar mot de miljöaspekter som ska bedömas i den strategiska miljöbedömningen

Tabell 2-1 Bedömningskriterier för MKB, fokusområde Klimat.

Miljöaspekt	Styrande mål	Bedömningskriterier
Klimat	▶ Hänsynsmålet miljö ▶ Begränsad klimatpåverkan ▶ Etappmål klimat 2030	▶ Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer ▶ Påverkan på energianvändning per fordonskilometer ▶ Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur

Tabell 2-2 Bedömningskriterier för MKB, fokusområde Hälsa.

Miljöaspekt	Styrande mål	Bedömningskriterier
Människors hälsa	▶ Hänsynsmålet hälsa ▶ God bebyggd miljö ▶ Folkhälsomål	▶ Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för Buller. Minskar ljudnivåerna för människor? ▶ Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena ▶ Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet
Befolkning	▶ Funktionsmålet tillgänglighet ▶ Hänsynsmålet hälsa ▶ God bebyggd miljö ▶ Folkhälsomål ▶ Barnkonventionen ▶ Diskrimineringslagen	▶ Fysisk aktivitet i transportsystemet. ▶ Påverkan på möjligheten för barn, personer med funktionsnedsättningar och äldre att på egen hand ta sig fram till sina målpunkter/aktiviteter. ▶ Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter.
Luft	▶ Hänsynsmålet hälsa ▶ Frisk luft ▶ Bara naturlig försurning	▶ Vägtransportsystemets totala emissioner av NOx och partiklar (PM10) ▶ Halter av NO2 och inandningsbara partiklar i tätorter. Minskar utsläppen av NOx och partiklar i tätort? ▶ Antalet personer exponerade för halter över MKN i tätorter. Minskar risken för överskridande av MKN för luftkvalitet?

Tabell 2-3 Bedömningskriterier för MKB, fokusområde Landskap.

Miljöaspekt	Styrande mål	Bedömningskriterier
Mark	Hänsynsmålet miljö	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv. Risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor?
Vatten	Grundvatten av god kvalitet	Kvalitet på vatten och vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt. Risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor?
Landskap	God bebyggd miljö	Betydelse för förorenade områden
Biologisk mångfald, växtliv	Rikt- växt och djurliv	Betydelse för skyddsvärda områden
Levande sjöar och vattendrag	Levande skogar	Betydelse för bakgrundshalt metaller
Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Ett rikt odlingslandskap	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar
		Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede
		Betydelse för areella näringar
		Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall
		Betydelse för störning
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden

Betydelse för strukturomvandling Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden Betydelse för uttradering
--

Tabell 2-4 Bedömningskriterier för MKB, fokusområde **Trafiksäkerhet**. Detta fokusområde rör både MKB och SKA.

Miljöaspekt	Styrande mål	Bedömningskriterier
Människors hälsa	▶ Hänsynsmålet hälsa ▶ God bebyggd miljö ▶ Etappmål för vägtrafiksäkerhet 2030	▶ Åtgärden påverkar trafiksäkerheten för motortrafikanter (inklusive MC, men ej mopedister) genom antalet omkomna eller allvarligt skadade personer från dessa trafikantgrupper. ▶ Åtgärden påverkar trafiksäkerheten för gående, cyklister och mopedister genom antalet omkomna eller allvarligt skadade personer från dessa trafikantgrupper.

Tabell 2-5 Bedömningskriterier för MKB, fokusområde **Kollektivtrafik, gång och cykel (relativ attraktivitet)**. Detta fokusområde rör både MKB och SKA.

Miljöaspekt	Styrande mål	Bedömningskriterier
Klimat Befolkning	▶ Funktionsmålet tillgänglighet ▶ Etappmål klimat 2030 ▶ Folkhälsomålen ▶ Jämställdhetspolitiska mål	▶ Andel gång- & cykelresor av totala kortväga resor: I vilken utsträckning det blir mer attraktivt att gå och cykla relativt andra färdssätt. Bidrar åtgärden till en överflyttning? ▶ Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel): I vilken utsträckning det blir mer attraktivt att åka kollektivt relativt bil. Bidrar åtgärden till en överflyttning av motoriserade transporter? ▶ Kollektivtrafikens relativa attraktivitet: Minskar res-tidskvot mellan kollektivtrafik och biltrafik i berörd reserelation/berört stråk/berört område?

Bedömning av sociala konsekvenser

Den sociala konsekvensanalysen utgår metodiken i Region Kronobergs modell för social konsekvensanalys som presenterats i avsnitt 1.3. De sociala aspekter som strukturerar denna SKA-modell (Inkluderande, Sammanhållen, Tillgänglig och Hälsofrämjande) har operationaliserats i form av bedömningskriterier med relevans för bedömning av konsekvenser av åtgärder i länsplanen.

I tabellerna nedan ges en översikt för vilka bedömningskriterier som används för bedömning av sociala konsekvenser utifrån tre huvudsakliga perspektiv:

- ▶ **Jämställdhetsperspektiv**
- ▶ **Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning**
- ▶ **Socioekonomiska förutsättningar**

En särskild bedömning görs av barnets bästa. Barnrättsperspektivet ingår i flera av kriterierna i bedömningsmatrisen, men det görs även en särskild bedömning utifrån ett barnrättsperspektiv i en mall för enkel prövning av barnets bästa (se bilaga 3).

Bedömningarna för vart och ett av bedömningskriterierna sammanställs i en samlad bedömningsmatris tillsammans med bedömningarna av miljökonsekvenser,

se bilaga 2 Bedömning görs av riktningförändring utifrån positiv, ingen respektive negativ påverkan. Negativ påverkan innebär att en åtgärd leder i fel riktning gentemot styrande mål och gentemot nollalternativet vad gäller social hållbarhet.

Tabell 2-6 Bedömningskriterier för SKA med relevans för jämställdhetsperspektivet.

Fokusområde	Styrande mål	Bedömningskriterier
Medborgarnas resor	► Funktionsmålet tillgänglighet ► Jämställdhetspolitiska mål	► Trygghet & bekvämlighet: Åtgärden påverkar tryggheten i trafikmiljöer och i transportsystemet. Ökad trygghet innebär minskad upplevd risk medan bekvämlighet innebär att resalternativet är attraktivt och ger en god komfort.
Jämställdhet	► Funktionsmålet tillgänglighet ► Jämställdhetspolitiska mål	► Lika möjlighet att utforma sina liv: Åtgärden påverkar tillgängligheten för kvinnor i regionen, till exempel berör kvinnliga arbetsplatser och andra målpunkter, utifrån kvinnors transportefterfrågan.
Kollektivtrafik, gång och cykel (relativ attraktivitet)	► Funktionsmålet tillgänglighet ► Folkhälsomålen ► Jämställdhetspolitiska mål	► Andel gång- & cykelresor av totala kortväga resor: I vilken utsträckning det blir mer attraktivt att gå och cykla relativt andra färdssätt. Bidrar åtgärden till en överflyttning? ► Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel): I vilken utsträckning det blir mer attraktivt att åka kollektivt relativt bil. Bidrar åtgärden till en överflyttning av motoriserade transporter? ► Kollektivtrafikens relativa attraktivitet: Minskar resetidskvot mellan kollektivtrafik och biltrafik i berörd reserelation/berört stråk/berört område?
Hälsa	► Funktionsmålet tillgänglighet ► Hänsynsmålet hälsa ► Folkhälsomål ► Jämställdhetspolitiska mål	► Tillgänglighet med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter.
Trafiksäkerhet	► Etappmål för vägtrafiksäkerhet 2030 ► Jämställdhetspolitiska mål	► Trafiksäkerhet för gående, cyklister och mopedister: Påverkan på antalet omkomna eller allvarligt skadade personer från dessa trafikantgrupper.

Tabell 2-7 Bedömningskriterier för SKA med relevans för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Fokusområde	Styrande mål	Bedömningskriterier
Personer med funktionsnedsättning	► Funktionsmålet tillgänglighet ► Diskrimineringslagen	► Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar (nedsatt syn, hörsel, rörlighet eller kognitiv förmåga): Åtgärden påverkar tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar utifrån olika funktionshindergruppers behov av hinderfria trafikmiljöer och transportsystem.
Barnperspektiv	► Funktionsmålet tillgänglighet ► Barnkonventionen	► Tillgänglighet för barn (0–17 år): Åtgärden påverkar barns möjlighet till självständig och säker mobilitet utifrån barns förutsättningar och värderingar.
Äldreperspektiv	► Diskrimineringslagen	► Tillgänglighet för äldre personer (65+): Åtgärden påverkar äldre personers möjligheter att använda transportsystemet och påverkar äldres mobilitet utifrån gruppens behov och förutsättningar.

Hälsa	► Funktionsmålet tillgänglighet ► Hänsynsmålet hälsa ► Folkhälsomål ► Barnkonventionen ► Diskrimineringslagen	► Påverkan på möjligheten för barn, personer med funktionsnedsättningar och äldre att på egen hand ta sig fram till sina målpunkter/aktiviteter. ► Tillgänglighet med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter.
Trafiksäkerhet	► Etappmål för vägtrafiksäkerhet 2030	► Trafiksäkerhet för gående, cyklister och mopedister: Påverkan på antalet omkomna eller allvarligt skadade personer från dessa trafikantgrupper.

Tabell 2-8 Bedömningskriterier för SKA med relevans för personer med olika **socioekonomiska förutsättningar**.

Fokusområde	Styrande mål	Bedömningskriterier
Jämlikhet	► Diskrimineringslagen	► Inkluderingen av olika socioekonomiska grupper i arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken som ska medverka till ett jämlikt samhälle: Åtgärden berör direkt socioekonomiskt svaga områden (eller områden med höga ohälsotal eller områden med hög andel utlandsfödda) eller fångar på andra sätt direkt nämnda grupperns förutsättningar och värderingar. ► Sammanhållningen i regionen och möjlighet att stärka det sociala kapitalet för olika socioekonomiska grupper (inklusive etnicitet): Åtgärden bidrar till att skapa möten och samspel mellan olika socioekonomiska grupper i regionen. ► Tillgänglighet för olika socioekonomiska grupper (inklusive etnicitet): Åtgärden bidrar till ökad tillgänglighet i regionen för socioekonomiskt svaga områden (eller områden med höga ohälsotal eller hög andel utlandsfödda).
Hälsa	► Folkhälsomål ► Diskrimineringslagen	► Tillgänglighet med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter.

Därutöver görs också konsekvensanalys med avseende på **generell tillgänglighet**, det vill säga tillgänglighet som inte tydligt tillfaller specifika grupper eller perspektiv enligt ovan. Dessa bedömningskriterier svarar mot preciseringarna av det transportpolitiska funktionsmålet och hur tillgänglighet bedöms i samlade effektbedömningar. Det är dock diskutabelt om dessa kriterier rör den sociala konsekvensanalysen.

Tabell 2-9 Bedömningskriterier för **generell tillgänglighet**. Dessa kriterier svarar mot preciseringarna av det transportpolitiska funktionsmålet och hur tillgänglighet bedöms i samlade effektbedömningar. Det är dock diskutabelt om alla dessa kriterier rör MKB eller SKA.

Fokusområde	Styrande mål	Bedömningskriterier
Medborgarnas resor	► Funktionsmålet tillgänglighet	► Tillförlitlighet: Åtgärden påverkar tillförlitligheten i transportsystemet för persontransporter. En resa ska kunna utföras enligt utlovad kvalitet och vid rätt tidpunkt. ► Trygghet & bekvämlighet: Åtgärden påverkar tryggheten i trafikmiljöer och i transportsystemet. Ökad trygghet innebär minskad upplevd risk medan bekvämlighet innebär att resalternativet är attraktivt och ger en god komfort.

Näringslivets transporter	► Funktionsmålet tillgänglighet	► Tillförlitlighet: Åtgärden bidrar till att förbättra tillförlitligheten för godstransporter. ► Kvalitet: Åtgärden bidrar till att minska transporttider för gods i regionen och därmed till att öka kvaliteten i näringslivets transporter.
Tillgänglighet regionalt och mellan länder	► Funktionsmålet tillgänglighet	► Pendling: Åtgärden påverkar resmöjligheterna till lokal och regional arbetspendling och bidrar till en hållbar regionförstoring. ► Tillgänglighet storstad: Åtgärden påverkar tillgängligheten i större städer och längs strategiska stråk. ► Tillgänglighet till interregionala resmål: Åtgärden bidrar till ökad tillgänglighet till knutpunkter och bytestpunkten för internationella resor.

Underlag för konsekvensbedömningar

Samlade effektbedömningar

För namngivna objekt utgår bedömningen från de samlade effektbedömningar som Trafikverket tagit fram medan bedömningen av smärre åtgärder görs för respektive åtgärdsområde som helhet. Denna avgränsning görs eftersom åtgärdsområdena (potterna) anger en inriktning för den kommande planperioden, medan valet av åtgärder bestäms under planperioden och följer Trafikverkets verksamhetsplanering. De objekt och åtgärdsområden som ingår i de olika alternativen beskrivs närmare under kapitel 4.

Samlade effektbedömningar tas fram av Trafikverket för samtliga namngivna objekt i Nationell transportplan och i länsplanerna. De samlade effektbedömningarna innehåller en samhällsekonomisk analys (nettonuvärdeskvot samt effekter som inte kan värderas momentärt) liksom påverkan på trafiksäkerhet och emissioner, en fördelningsanalys, samt en analys av måluppfyllelse gentemot de transportpolitiska målen. I de fall en Samlad effektbedömning har funnits har denna legat till grund för bedömningen av ett specifikt namngivet objekt.

I den samhällsekonomiska analysen redovisas ofta, men inte alltid, emissioner av CO₂-ekvivalenter, partiklar, NO_x samt en samhällsekonomisk värdering av emissionerna.¹⁷ Detta har dock endast bedömts för de namngivna objekten. Samhällsekonomiska bedömningar från Trafikverket saknas avseende åtgärder inom åtgärdsområden (åtgärder mindre än 50 Mkr). Erfarenheter visar att åtgärder inom dessa kategorier har en positiv påverkan på klimat och luft och därför är det missvisande att sammanställa enbart de namngivna objektens effekter.

De samlade effektbedömningarna är även en värdefull hjälp i konsekvensanalysen av den sociala hållbarheten. Transportpolitisk måluppfyllelse av funktionsmålet tillgänglighet analyseras utifrån kön, ålder, och funktionsnedsättning, samt en transportpolitisk målanalys där faktorerna kön och ålder analyseras. Den samlade effektbedömningen bedömer även tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, under fokusområdet hälsa. Med andra ord kan

¹⁷ Den samhällsekonomiska analysen baseras på trafikutvecklingstal enligt Trafikverkets basprognoser.

det konstateras att de samlade effektbedömningarna i viss grad belyser sociala konsekvenser.

Antaganden om effektsamband

Med undantag för namngivna objekt där en samlad effektbedömning funnits tillgänglig har en egen översiktlig expertbedömning avseende varje åtgärds-kategori betydande miljöpåverkan och inverkan på sociala aspekter genomförts.

Klimat

Trafikverket konstaterar i inriktningsunderlaget till transportinfrastruktur-planeringen för 2022–2033 att utsläppen från inrikes transporter kan minskas på tre sätt:

- ▶ energieffektivare och elektrifierade fordon och farkoster
- ▶ förnybara drivmedel och el i stället för fossila drivmedel
- ▶ minskad fossildriven trafik genom ett mer transporteffektivt samhälle.

Trafikverket konstaterar att ”de största och snabbaste bidragen till att nå klimatmålen bedöms komma från elektrifiering och förnybara drivmedel”, men konstaterar också att ”infrastruktursatsningar bör bidra till eller passa in i ett transporteffektivt samhälle”, vilket kan definieras som ”nivån på tillgängligheten eller transportnyttan i förhållande till insatsen i form av trafikarbete”.¹⁸

Vid anläggning av nya vägar fås en stor klimatpåverkan i **bruksskedet** av anläggningen genom den ökade trafik som den nya vägen ger. Även om utsläppen från trafiken kommer att minska efterhand är det dock viktigt att ta hänsyn också till de kumulativa effekterna av utsläppen från transporterna under övergången till en fossilfri fordonsflotta. Nya järnvägar och gång- och cykelvägar kan däremot i bruksskedet ge positiv inverkan på klimatet om åtgärden innebär en överflyttning från vägtrafik till resande med kollektivtrafik eller med gång och cykel.

Vid anläggning av ny infrastruktur fås alltid en påverkan av klimatet genom den **energi som går åt för själva byggandet** och vid framställning av byggmaterial. Detta gäller all anläggning av ny infrastruktur inklusive den av för järnvägar och gång- och cykelvägar. I en framtid där en högre andel av fordonsflottan drivs med förnybara drivmedel, kommer klimatpåverkan från anläggningen av infrastruktur att stå för en större del av transportsystemets klimatpåverkan. Referensramen som olika objekt och åtgärdsområden bedöms mot kommer med största sannolikhet att förändras under planperioden. Olika objekt och åtgärdsområden har en effekt på samhället som sträcker sig långt fram i tiden.

Relativ attraktivitet

Den relativa attraktiviteten mellan olika färdssätt är ett kriterium för att bedöma betydande miljöpåverkan inom flera olika områden. En ökad relativ attraktivitet för biltrafik innebär med stor sannolikhet inducerad trafik, minskad transportsnålhet, ökat bilresande på bekostnad av resor med gång, cykel och kollektivtrafik och därmed negativ påverkan på klimat och fysisk aktivitet. Sambanden är de

¹⁸ Trafikverket 2020, Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037

motsatta om en åtgärd bidrar till en förbättrad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik.

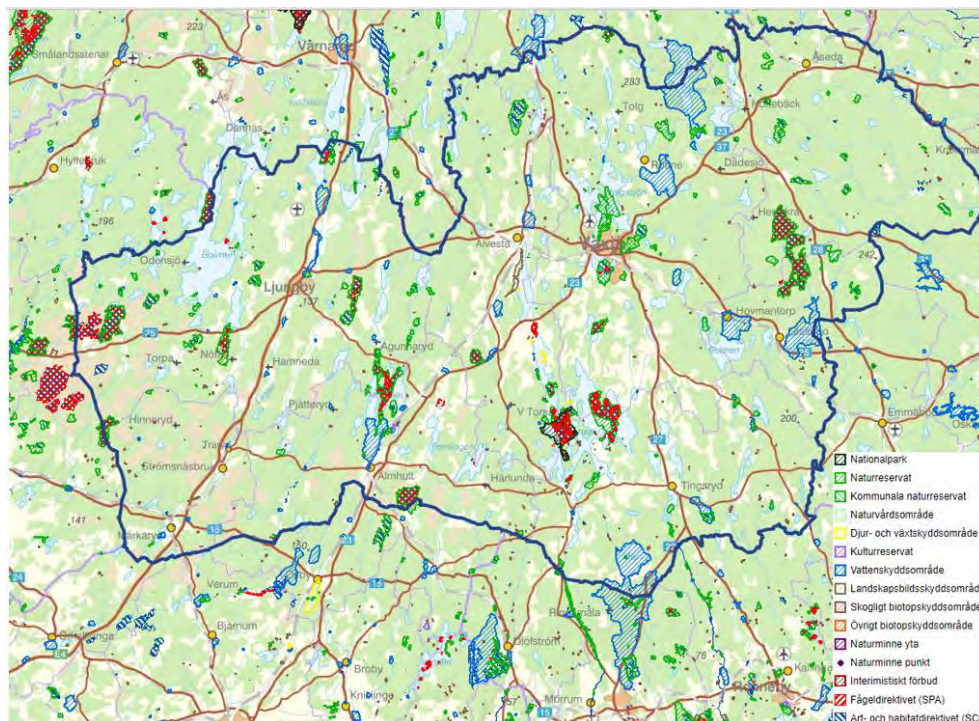
Hälsa

För bedömning av påverkan på luft görs en uppskattad ökning eller minskning av transporter på gator som berörs av miljökvalitetsnormer för utsläpp. Planen har i detta sammanhang en möjlighet att påverka transportflöden i de större tät- orternas centrala delar, vilket vanligtvis är områden som kan ha problem med hälsofarlig luft. Ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik i tätortsmiljö bedöms ge positiv påverkan på buller och luft.

Åtgärder som bidrar till en ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik bedöms ge positiva effekter på fysisk aktivitet. Om en åtgärd bedöms bidra till överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik har den också en positiv påverkan på fysisk aktivitet genom ökad mängd anslutningsresor med gång och cykel.

Landskap

Landskapseffekter är svåra att bedöma på en övergripande nivå. De bedömningar som gjorts för landskap är i första hand för de namngivna objekten för vilka sam- lade effektbetyg har gjorts. I övriga fall då objekten har en geografisk bestämd plats har bedömningar gjorts utifrån granskning av var skyddade områ- den ligger, se Figur 2-2.



Figur 2-2 En översikt av Kronobergs naturområden och utpekade områden för skydd av flora och fauna. Källa: Skyddad natur, Naturvårdsverket

Generellt gäller det att vägar som innebär en helt ny sträckning ger negativ landskapspåverkan gällande markhushållning, barriärer och intrång (naturmiljö) och kulturmiljö. Ny infrastruktur som skapar barriärer och har en påverkan på utpe- kade värdeområden har en potentiellt mycket negativ effekt som måste beaktas

på en strategisk nivå. Därför har de objekt som skapar denna typ av påverkan tydligt lyfts fram i bedömningen. Även utbyggnad till 2+1 och 2+2 vägar skapar tydliga barriäreffekter, som dock i viss utsträckning kan kompenseras med ekodukter.

Huruvida infrastrukturen påverkar värdeområden (som ska bedömas enligt 7 kap MB) för natur- och kulturmiljö samt vattenskyddsområden har bedömts utifrån typ av åtgärd och närhet till skyddat område. Detta gäller även för aspekten Störning av livsmiljöer och habitat för olika arter, vilken dock är komplex och i hög grad beroende av lokala förutsättningar. Denna typ påverkan bör vidare bedömas i samband med andra planeringsskeden, ÅVS eller väg- och järnvägsplan.

Bedömningar av sociala konsekvenser

Utgångspunkten vid bedömning av de sociala konsekvenserna har varit bedömningarna i redan genomförda samlade effektbedömningar. För åtgärdsområden där samlade effektbedömningar saknas som underlag har bedömningar gjorts utifrån med generell kunskap om effekter av transportåtgärder och om olika grupper resande, resmöjligheter och andra förutsättningar, till exempel utifrån en sammanställning av effekter och effektsamband för sociala nyttor som Trivector tagit fram för Trafikverket.¹⁹

Som underlag för konsekvensanalysen har, som en del av nulägesbeskrivningen som presenteras i kapitel 3, även olika GIS-baserade underlag tagits fram som beskriver socioekonomiska och demografiska förutsättningar i Kronobergs län. Dessa förutsättningar kan kopplas till åtgärdena i länsplanen som underlag för en bedömning av vilka grupper och områdena som berörs av åtgärdena. Följande GIS-underlag har tagits fram (se kartbilder i avsnitt 3.2 och 4.3):

- ▶ **Socioekonomiskt index** som är en sammanvägning av andel förvärvsarbete, andel invånare utan gymnasieexamen och andel hushåll med ekonomiskt bistånd.
- ▶ **Ohälsotal** som innebär genomsnittligt antal utbetalda dagar med sjukpenning.
- ▶ **Diversitetsindex** baserat på andel utlandsfödda och antal nationaliteter inom området.
- ▶ **Dagbefolkning könsuppdelad** som visar var det finns manliga respektive kvinnliga arbetsplatser i regionen.
- ▶ **Barns målpunkter** som visar var platser som är viktiga för barn, så som skolor och fritidsaktiviteter, ligger geografiskt.

Det socioekonomiska indexet är en sammanvägning av tre faktorer: andel förvärvsarbete, andel invånare utan gymnasieexamen och andel hushåll med ekonomiskt bistånd. För varje område i regionen (SCB:s demografiska statistikområden, DeSO) tilldelas poäng för respektive faktor, se Tabell 2-10. Områdenas sammanvägda socioekonomiska index erhålls genom att summera poängen inom de tre faktorerna. Indexet kommer att variera mellan 3 och 9, där ett högt värde innebär att området i jämförelse med övriga delar av regionen har hög

¹⁹ Trafikverket Publikation 2020:240. Sociala nyttor och onyttor av transportåtgärder: Sammanställning av effektsamband.

sysselsättningsgrad, hög utbildningsnivå och liten andel hushåll med ekonomiskt bistånd, medan ett lågt värde innebär det motsatta.

Tabell 2-10 Socioekonomiskt index.

Faktor	3 poäng	2 poäng	1 poäng
Arbete	Området tillhör de 20 % av områdena i länet med störst andel förvärvsarbetande	Området tillhör inte något av områdena med störst eller minst andel förvärvsarbetande	Området tillhör de 20 % av områdena i länet med minst andel förvärvsarbetande
Utbildning	Området tillhör de 20 % av områdena i länet med störst andel invånare med gymnasial examen	Området tillhör inte något av områdena med störst eller minst andel invånare med gymnasial examen	Området tillhör de 20 % av områdena i länet med minst andel invånare med gymnasial examen
Ekonomiskt bistånd	Området tillhör de 20 % av områdena i länet med minst andel hushåll med ekonomiskt bistånd	Området tillhör inte något av områdena med störst eller minst andel hushåll med ekonomiskt bistånd	Området tillhör de 20 % av områdena i länet med störst andel hushåll med ekonomiskt bistånd

3. Nulägesbeskrivning

Nedan beskrivs nuläget i regionen vad gäller demografiska och socioekonomiska förutsättningar och tillgänglighet, resande och mobilitetsförutsättningar samt om trafik och infrastruktur. Därutöver ges en nulägesbild vad gäller förutsättningar rörande miljö och hälsa. Nulägesbeskrivningen är baserad på främst tidigare gjord nulägesanalys av jämställdhet och jämlikhet i Kronobergs transportplanering, och har kompletterats med ytterligare regionala styrande dokument av relevans för hållbarhetsbedömningen av länstransportplanen.

3.1 Studerade dokument

Studerade dokument och dess övergripande innehåll redovisas i Tabell 3-1.

Tabell 3-1 Studerade dokument

Dokument	Innehåll
Dymén, C., Wennberg, H., Smidfelt Rosqvist, L., Slotte, J. (2017) Jämställdhet och jämlikhet i Kronobergs transportplanering: Nulägesbeskrivning. Trivector Traffic. PM 2017:52	Gör en nulägesbeskrivning som beskriver vad ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv i transportplaneringen i Kronoberg innebär, samt vilka faktorer som är viktiga att beakta då konsekvensanalyser utifrån jämställdhet och jämlikhet ska göras.
Region Kronoberg (2019) Barns och ungas hälsa och levnadsvanor i Kronobergs län 2018.	Enkätundersökningen genomförs vart tredje år och 2018 var sjätte gången som elever i årskurs 5, 8 och gymnasiet årskurs 2 besvarade enkäten. Syftet är att få en bild av hälsa, levnadsvanor, livsvillkor och sociala faktorer bland barn och ungdomar i Kronobergs län.
Region Kronoberg (2019) Ohälsa i Kronobergs län – resultat utifrån enkätundersökningen Hälsa på lika villkor	Syftet med rapporten är att beskriva ohälsa bland den vuxna befolkningen i Kronobergs län. Samtliga resultat är självskattningar.
Region Kronoberg (2018) Tillitens villkor. Ungas röster om tillit och hur den kan stärkas i Kronobergs län.	Syftet med rapporten är att bidra med en fördjupad kunskap om ungas tillit med ett särskilt fokus på tilliten till vuxna. Studien genomfördes med hjälp av fokusgruppsintervjuer som riktade sig till gymnasieungdomar i länet.
Region Kronoberg (2020) Barnbokslut 2020	Barnbokslutet följer upp Region Kronobergs ansvar för att omsätta barnets rättigheter i barnkonventionen under verksamhetsåret 2020
Region Kronoberg (2016) Ortsutveckling i Kronobergs län	Rapporten har som övergripande syfte att beskriva Kronobergs län ur ett funktionellt perspektiv.
Region Kronoberg (2015) Trafikförsörjningsprogram Region Kronoberg 2016–2025	Programmet syftar till att tillhandahålla långsiktiga mål och riktlinjer för hur kollektivtrafiken ska fungera i länet för kvinnor och män, pojkar och flickor i olika åldrar och för att stödja regionalt hållbar tillväxt. Dokumentet är ett barnrättsbaserande beslutsunderlag.

3.2 Demografiska och socioekonomiska förutsättningar

Befolkningsutveckling

Det bor cirka 200 000 personer i Kronobergs läns 51 orter och har sedan början av 00-talet successivt ökat. Mellan 1990–2017 har antalet invånare i länet ökat med nästan 20 000 invånare. Drygt 90 procent av tillväxten har skett i Växjö kommun. De övriga procenten fördelas mellan, i rangordning, kommunerna Älmhult, Ljungby samt Alvesta. Främst beror länets befolkningstillväxt på att det invandrar fler till länet än vad som utvandrar. Under den senaste tioårsperioden har 88 procent av befolkningstillväxten i länet bestått av ett positivt utrikes flyttnetto, resterande delar förklaras med ett positivt födelsenetto. Det kan vidare ses en hög äldrekvot i ett antal av länets orter, inte minst länets västra och sydvästra delar.²⁰

Kronobergs län har en gles befolkningsstruktur jämfört med andra län i södra Sverige med sin befolkningstäthet på 22,7 invånare per kvadratkilometer, jämfört med riksgenomsnittet på 24,2. Tätorterna i länet är generellt sett små och endast två av länets orter, Ljungby och Växjö, har över 10 000 invånare. Drygt var femte invånare i länet bor utanför en tätort, och ungefär 75 % av länets befolkning bor inom en 20 kilometers radie runt Växjö, Ljungby samt Älmhult.²¹

Det sociala landskapet

Socioekonomi: sysselsättning, utbildning m.m.

Mellan 2008–2014 har antalet anställda som bor i länet ökat i endast fem av orterna. Störst tillväxt har skett i Älmhult och Växjö. I 27 av orterna i länet uppgick sysselsättningsgraden under 2014 till över 80 %. I sexton av dem var den under 75 %. Andelen av den sysselsatta befolkningen som pendlar över tätortsgräns för att arbeta ökade i 38 av tätorterna mellan 2008–2014.²²

Koncentrationen av personer med eftergymnasial utbildning är högst runt det regionala- och de delregionala centrumen. I och runt Växjö och dess kringliggande omland är andelen högutbildade relativt hög. I Älmhult och Ljungby syns en liknande struktur, men spridningen till omlandet är inte lika stor som i Växjö. På sikt kan koncentrationen av eftergymnasialt utbildade till de större orterna innebära att mindre orter kommer att möta stora utmaningar när det gäller kompetensförsörjning inom vård- och omsorg och industri.²³

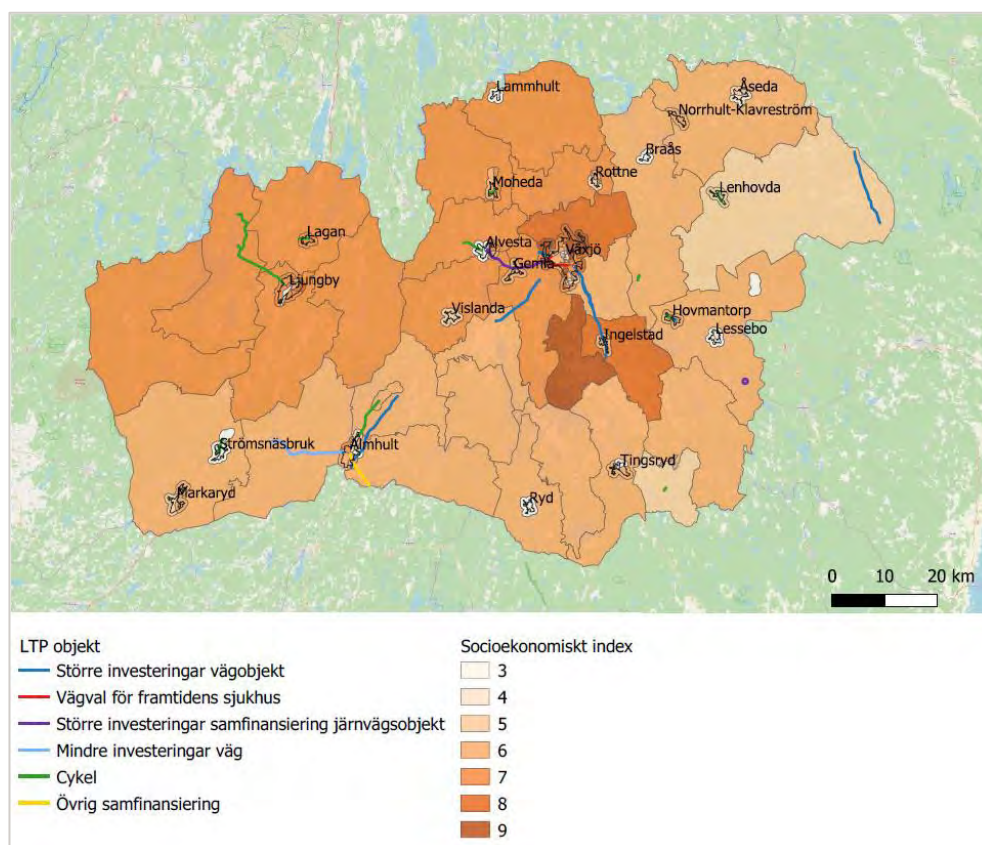
Socioekonomiskt index är ett mått på social utsatthet och är en sammanvägning av tre kriterier: andel förvärvsarbetande, andel invånare utan gymnasieexamen och andel invånare med ekonomiskt bistånd. Ju högre index desto högre socioekonomisk status. Socioekonomisk utsatthet återfinns i större utsträckning i både tätorter och på landsbygd. De mest socialt utsatta områdena återfinns i tätorterna Lammhult, Alvesta, Kosta, Lessebo, Tingsryd, Ryd, Älmhult, Strömsnäsbruk och Braås, vilket visas i Figur 3-1.

²⁰ Ortsutveckling i Kronobergs län

²¹ Ortsutveckling i Kronobergs län

²² Ortsutveckling i Kronobergs län

²³ Ortsutveckling i Kronobergs län



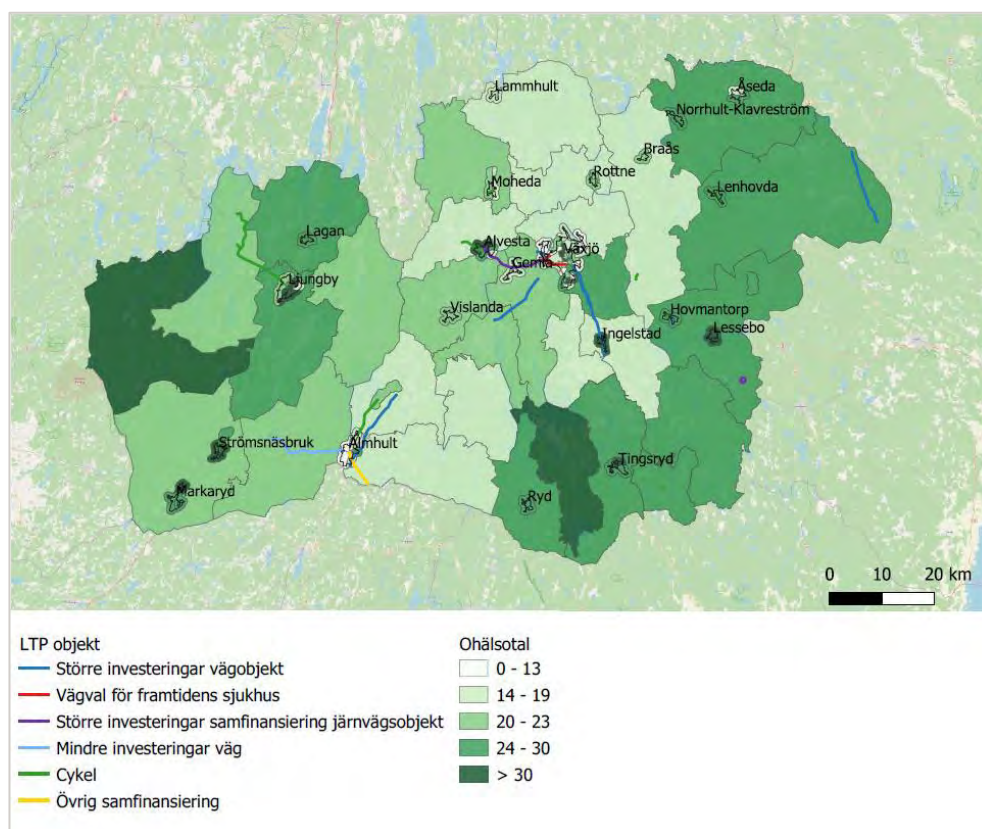
Figur 3-1 Socioekonomiskt index för DeSO-områden i Kronobergs län.

Folkhälsa

En stor del av Kronobergs befolkning når inte upp till de rekommenderade nivåerna av fysisk aktivitet. Enligt Folkhälsomyndighetens bedömning når ungefär hälften av den vuxna befolkningen den rekommenderade fysiska aktivitetsnivån för att upprätthålla en god hälsa.²⁴

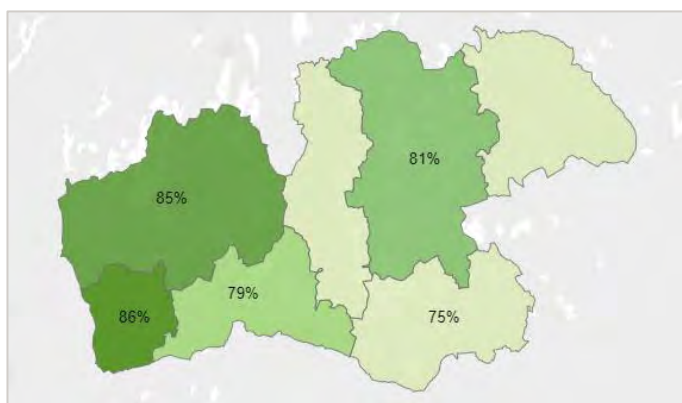
Hälsan är därtill ojämnt fördelad i befolkningen. Ett mått på hälsostatusen i regionen är det så kallade ohälsotalen som är genomsnittligt antal utbetalda dagar med sjukpenning. Höga ohälsotal återfinns i flera av regionens större tätorterna samt på landsbygder. Som kartan visar så sammanfaller flera områden med höga ohälsotal med hög diversitet och/eller svag socioekonomi. Emellertid framträder även ytterligare ett antal platser med förhöjd risk för utsatthet på landsbygd, vilket illustreras i Figur 3-2.

²⁴ Hållbarhetsprogram 2019–2023



Figur 3-2 Ohälsotal för DeSO-områden i Kronobergs län.

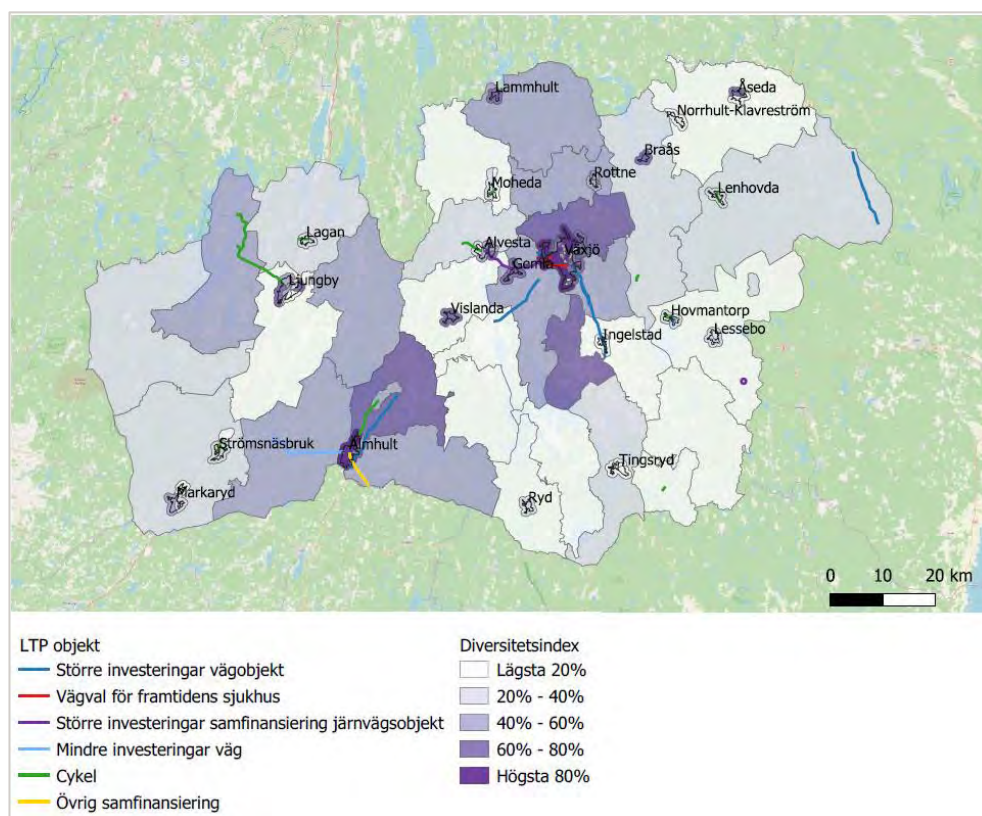
Undersöks fördelningen i hälsa mellan gruppen så visar rapporten *hälsa på lika villkor* på små skillnader mellan både kön och ålder vad gäller en dålig allmän hälsa i den vuxna befolkningen. Emellertid har den dåliga allmänna hälsan ökat hos både män och kvinnor mellan 18–29 år sedan 2004. Liknande mönster ses hos barn och unga där de som har en bra eller mycket bra hälsa minskar över tid. Tydligast minskning ses bland flickor som också systematiskt rapporterar lägre grad av god hälsa jämfört med pojkar. Även personer som varken identifierar sig som pojke eller flicka, eller annan könsidentitet än sitt biologiska, sticker ut med lägre andel god självuppskattad hälsa. I Figur 3-3 visar andel av eleverna i årskurs Gy 2 som år 2018 mår bra eller mycket bra.



Figur 3-3 Andel av eleverna i årskurs Gy 2 som år 2018 som mår bra eller mycket bra i kommunerna Åmål, Alvesta, Ljungby, Markaryd, Tingsryd, Uppvidinge och Växjö. I regionens webbaserade verktyg Public Tableau finns resultat även för andra årskurser.

Etnicitet

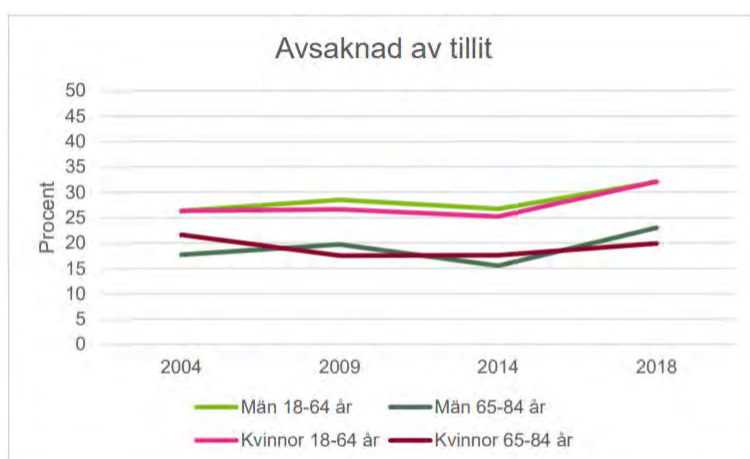
Diversitetsindex är en sammanvägning av antal födelseländer i ett område och andel utlandsfödda i förhållande till andra områden. I Kronobergs län är 19,4 procent av befolkningen född i ett annat land än Sverige, jämfört med riksgenomsnittet på 18,5 procent²⁵. Diversiteten är emellertid relativt låg i regionen med ett antal undantag. Höga diversitetsindexvärden, alltså områden med hög andel utlandsfödda och många representerade nationaliteter, återfinns framförallt i tätorter. Som Figur 3-4 visar sammanfaller flera områden med svag socioekonomi med hög diversitet.



Figur 3-4 Diversitetsindex för DeSO-områden i Kronobergs län.
Trygghet, tillit och framtidstro

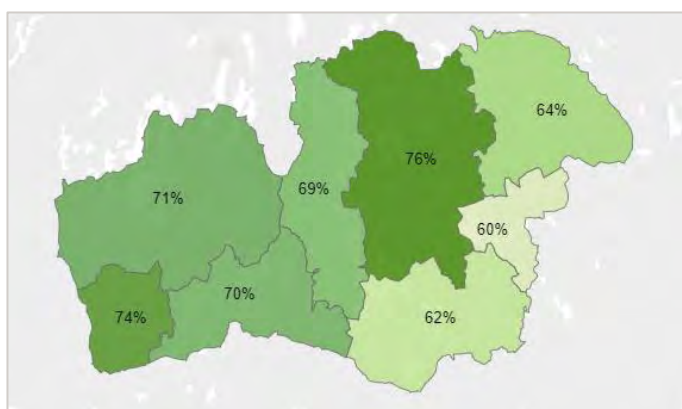
Enligt rapporten *Hälsa på lika villkor* är bristen på tillit störst bland de yngsta och lägst bland de äldsta i befolkningen. Däremot är det små skillnader mellan män och kvinnor i de olika åldersgrupperna. I åldersgruppen 18–29 år anger nästan hälften en avsaknad av tillit till andra människor. Bland män och kvinnor i den äldsta åldersgruppen (65–84 år) anger omkring var femte personer avsaknad av tillit till andra människor. Avsaknad av tillit uppdelat på ålder och kön illustreras i Figur 3-5.

²⁵ Regional utvecklingsstrategi



Figur 3-5 Andelen som i allmänhet inte litar på andra människor, utveckling över tid. Uppdelat på ålder och kön. Källa: Hälsa på lika villkor

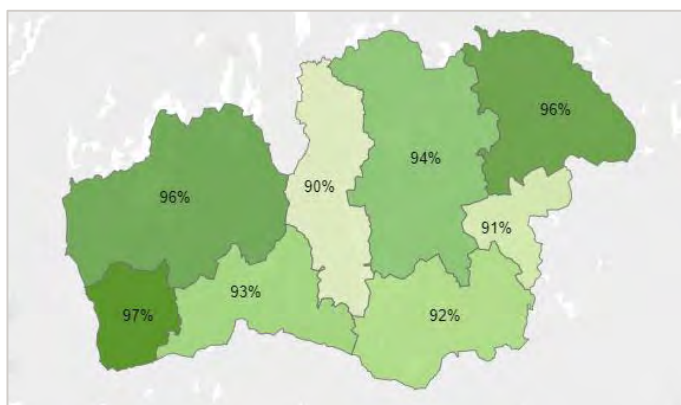
I rapporten *Tillitens villkor* uppges att majoriteten tjejer upplever otrygghet när de befinner sig i offentliga rum och att tilliten till okända killar (och män) är begränsad. Andel av eleverna i årskurs 8 som år 2018 som ofta eller alltid känner sig trygga offentliga miljöer illustreras i Figur 3-6.



Figur 3-6 Andel av eleverna i årskurs 8 som år 2018 som ofta eller alltid känner sig trygga offentliga miljöer.

Tilliten sjunker även över tid. När mätningarna startade år 2003 angav 53 procent av gymnasieungdomarna i årskurs 2 att de har många vuxna som de litar på, medan undersökningen från år 2015 visar att siffran sjunkit till 43 procent. Resultaten visar också att tjejer systematiskt rapporterar lägre nivåer av tillit till vuxna jämfört med killar.

I alla årskurser såg eleverna generellt sett positivt på sin framtid och det var inga betydande skillnader mellan pojkar och flickor, detta illustreras i Figur 3-7.



Figur 3-7 Andel av eleverna i årskurs 8 som år 2018 ser ganska eller mycket positivt på framtiden.

3.3 Tillgänglighet, resande och mobilitetsförutsättningar

Nedan presenteras hur tillgänglighet, resande och mobilitetsförutsättningar ser ut i regionen generellt och för olika grupper. Informationen har hämtats från olika regionala dokument. Regionens underlag har också kompletterats med kunskap från andra studier, se exempel på sådana studier i en sammanställning av effekter och effektsamband för sociala nyttor som Trivector tagit fram för Trafikverket.²⁶

Resandeutveckling med kollektivtrafik

Resandet med kollektivtrafik har utvecklats mycket positivt de senaste åren och främst är det stadstrafiken och tågtrafik som har en kraftig ökning av antalet resenärer. Den kraftiga resandeutvecklingen är delvis en följd av ett ökat utbud, däribland Öresundstågssystemet som startade 2009.²⁷

De senaste åren har kollektivtrafikresandet i Kronobergs län alltså ökat i stadig takt. Sedan 2006 har resandet ökat med 79 procent. 2019 låg ökningstakten på 2,3 procent och det sammanlagda resandet låg på 10,6 miljoner resor. Flest resor sker i stadstrafiken, som under 2019 stod för 40 procent av alla kollektivtrafikresor i regionen. Tågtrafiken och regionbusstrafiken har i stort sett lika stor andel, 31 procent respektive 28 procent. Antalet resor per person och år har ökat från 35 år 2011 till 53 år 2019, varav 37 resor per invånare görs i busstrafiken och 16 resor per invånare görs i tågtrafiken.²⁸

Andelen som anser att det är enkelt att resa med Länstrafiken Kronoberg har ökat för varje år under programperioden och låg 2019 på 80 procent. Genomsnittet för riket som helhet låg på 76 procent under 2019, vilket innebär att Kronobergs län står sig väl i jämförelse med övriga län, se Tabell 3-2. Kundnöjdheten kopplat till senaste år dock lägre hos unga 74 % jämfört med 81 %.²⁹

²⁶ Trafikverket Publikation 2020:240. Sociala nyttor och onyttor av transportåtgärder: Sammanställning av effektsamband.

²⁷ Regionalt trafiksörjningsprogram

²⁸ Region Kronoberg (2019) Uppföljningsrapport Kollektivtrafik Kronoberg 2019

²⁹ Regionalt barnbokslut

Tabell 3-2 Andelen resenärer som anser att det är enkelt att resa med Länstrafiken Kronoberg 2014 – 2019. Källa: Uppföljningsrapport kollektivtrafik Kronoberg 2019

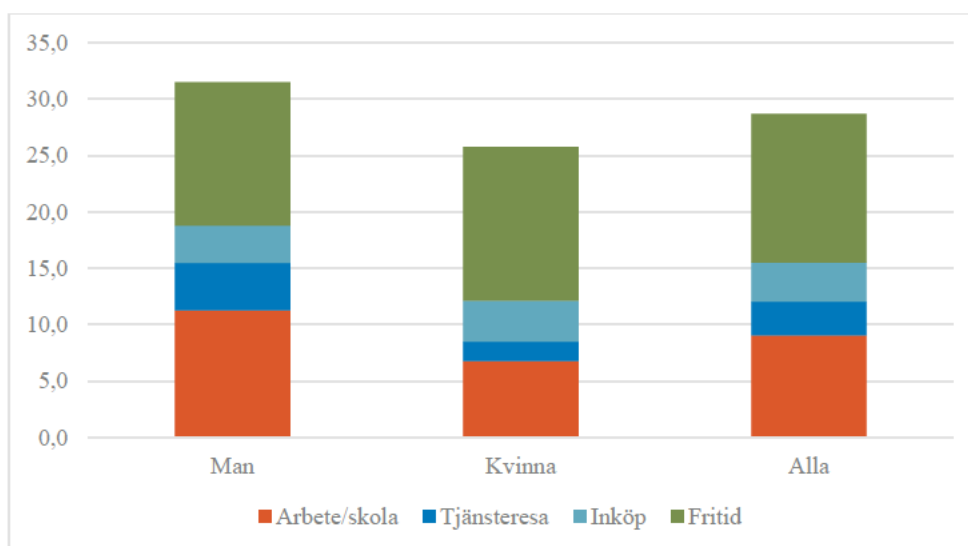
2014	2015	2016	2017	2019	2019
73%	73%	75%	77%	78%	80%

2020 och 2021 har präglats av coronapandemi med ändrade resvanor som följd, inte minst för kollektivtrafiken. Svensk Kollektivtrafik genomförde 2020 Kollektivtrafikbarometern med tema coronapandemin.³⁰ Barometern visade att ungefär en tredjedel av resenärerna har någon gång under året helt och hållet avstått från kollektivtrafikresor på grund av pandemin. Bland de som ändrat sina resvanor med kollektivtrafiken så löser majoriteten sina resebehov genom att resa med personbil i större utsträckning. För utvecklingen efter pandemin visar resultaten att 73 procent av de som någon gång reser med kollektivtrafiken anser det högst troligt att de igen kommer att resa med kollektivtrafiken på det sätt som de gjorde innan pandemin. Totalt 27 procent ser det som mindre troligt men endast en tiondel ser mycket negativt på det. Vi kan alltså tänka oss att resandeutvecklingen med kollektivtrafiken kommer att se annorlunda ut i statistiken för åren 2020 och 2021, och det troligtvis tar tid för utvecklingen att återhämta sig.

Resande och mobilitetsförutsättningar

Resvanor med bil

En vanlig dag reser 25 % mer än 28 kilometer med bil och 5 % reser mellan 19–28 km. 18 % reser upp till 19 km och hela 52 % reser inte alls med bil. 19 km per person och dag är det genomsnitt vi behöver ner till år 2050 enligt skattningar från Trafikverkets klimatscenario.³¹ Att det är få personer som gör en stor del av resandet gäller inte bara Kronoberg, utan hela Sverige. Antal kilometer bil per person och dag uppdelat på kön och ålder illustreras i Figur 3-8.



Figur 3-8 Antal kilometer bil per person och dag uppdelat på kön och ålder. Källa: Trivektors bearbetning av Resvaneundersökningen i sydöstra Sverige 2012, figuren avser endast Kronobergs län.

³⁰ Svensk kollektivtrafik (2020) Kollektivtrafikbarometern Tema 2020 - Coronapandemin

³¹ Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist (work in progress), Segmenting the current levels of vehicle mileage in the light of national sustainability targets - the Swedish case (working title)

Pendling

Kronobergs län har den, i relation till folkmängd, högsta inpendlingen i Sverige. Totalt har antalet in- och utpendlare till- och från Kronobergs län ökat med 87 procent mellan 1993–2014. Kronobergs län har starkast pendlingsrelationer med Skåne-, Jönköpings-, Kalmar- samt Blekinge län.³²

I 41 av orterna i länet pendlar mer än hälften av den sysselsatta befolkningen över en tätortsgräns för att arbeta. Av de tio starkaste pendlingsrelationerna (mellan tätorter) i länet är åtta av dem i relation till Växjö.³³

Region Kronoberg har tillsammans med Energikontor Sydost och Länsstyrelsen Kronoberg genomfört ett projekt som syftar till mer hållbara arbetsresor. Uppföljningen från 2020, tre år in i projektet, visar att 51 % av de tillfrågade reser ensamma i bil till arbetet, 5 % samåker, 28 % reser med cykel, 7 % reser kollektivt och 8 % promenerar.³⁴

Kvinnor och män

I en nulägesbeskrivning som Trivector gjort för Region Kronoberg som underlag till länsplanen för perioden 2018–2029 beskrivs att det finns systematiska skillnader mellan kvinnor och män i länet när det gäller resvanor och därmed utsläpp av växthusgaser och aktiv mobilitet, attityder till bilanvändning, och representation i beslutande organ. Det påtalas också att kvinnor är generellt underrepresenterade i beslutande organ och har generellt värderingar och resvanor som är mer hållbara jämfört med män.³⁵

Därtill betonas att även om resmönster skiljer sig mellan olika grupper av människor i Kronoberg är bilen fortfarande det vanligaste färdmedlet. Detta innebär att invånarnas rörlighet och tillgänglighet i första hand varit anpassat till bilen. Emellertid luftas i det regionala trafikförsörjningsprogrammet att kvinnor i något högre utsträckning reser med kollektivtrafiken. Av de som säger sig vara regelbundna resenärer i kollektivtrafiken är drygt sex av tio kvinnor. Ur ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv kan sägas att satsningar på framförallt kollektiv-, gång- och cykeltrafik framförallt gynnar de grupper av människor som, jämfört med exempelvis medelålders män, inte har lika hög tillgång till bilen och inte heller värderar bilen lika högt. Sådana grupper är, enskilt och i kombination, kvinnor, socioekonomiskt utsatta, yngre kvinnor och män, pojkar och flickor, samt utlandsfödda personer.

Ett flertal resvaneundersökningar och transportpolitiska studier med kön som analysfaktor i Kronoberg såväl som i Sverige och internationellt visar att det finns skillnader mellan mäns och kvinnors resmönster. Skillnaderna i resmönster inom könen är stora och skiljer mycket beroende på ålder, inkomst, utbildning etc. Dessa skillnader är ofta större än de mellan könen. Även om resmönster varierar inom könen, så finns det genomgående och konstaterade skillnader

³² Ortsutveckling i Kronobergs län

³³ Ortsutveckling i Kronobergs län

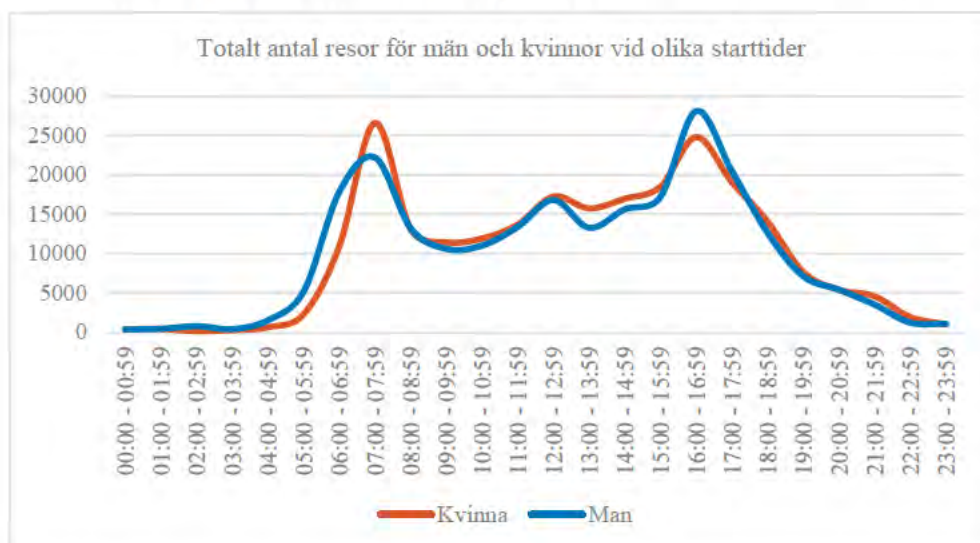
³⁴ Region Kronoberg (2021) Hur klimatsmart reser Kronoberg? En resvaneundersökning och slutrapport av satsningen Res Grönt i Gröna Kronoberg.

³⁵ Dymén, C., Wennberg, H., Smidfelt Rosqvist, L., Slotte, J. (2017) Jämställdhet och jämlikhet i Kronobergs transportplanering: Nulägesbeskrivning. Trivector Traffic. PM 2017:52

mellan män och kvinnor som grupp när det gäller val av färdmedel och reslängder.³⁶

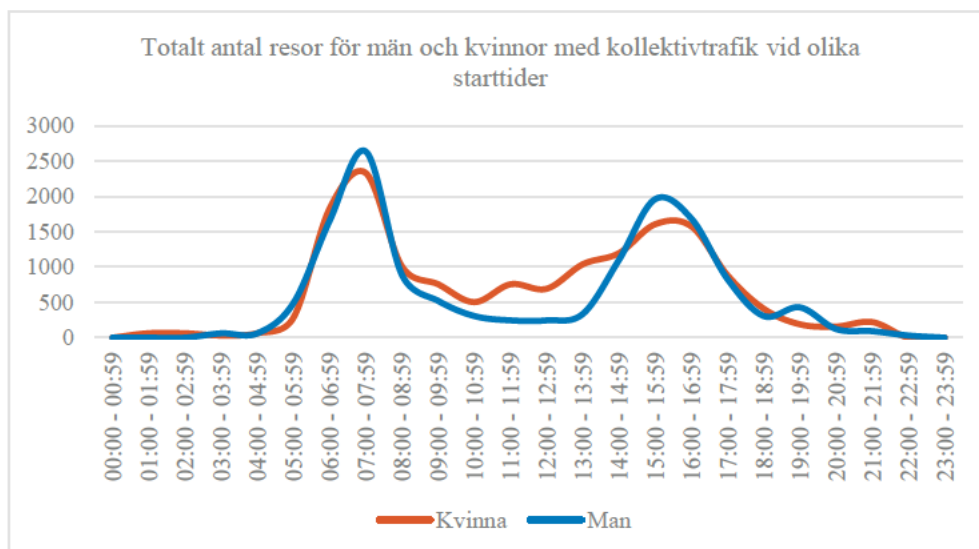
Följande kan konstateras vad gäller kvinnors och mäns resande i Kronoberg:

- ▶ Kvinnor gör något fler antal resor än män varje dag.
- ▶ Kvinnor reser 20% färre kilometer per dag jämfört med män.
- ▶ Andelen kvinnor som använder bil som huvudsakligt färdmedel är lägre jämfört med andelen män.
- ▶ Andelen kvinnor som använder kollektivtrafik som huvudsakligt färdmedel är högre jämfört med män.
- ▶ Kvinnor reser ungefär 25 km bil per person och dag jämfört med män som reser runt 30 kilometer.
- ▶ Starttiderna för kvinnor och män skiljer sig åt. Kvinnor har en större och något tidigare topp på morgonen, männen en större topp på eftermiddagen och en lite större del av kvinnornas resor sker mellan kl. 9-15 (se Figur 3-9). En förklaring är att kvinnor i Kronoberg arbetar deltid och hämtar och lämnar barn i större utsträckning än män.
- ▶ För kollektivtrafikresorna är männens resor något mer koncentrerade till rusningstid, medan kvinnornas resor är betydligt högre mellan rusningstiderna (se Figur 3-10). Skillnaden kan förklaras av att kvinnor i Kronoberg arbetar deltid i större utsträckning än män.



Figur 3-9 Antal resor för män och kvinnor vid olika starttider. Källa: Trivectors bearbetning av Resva-neundersökningen i sydöstra Sverige 2012, figuren avser endast Kronobergs län.

³⁶ Dymén, C., Wennberg, H., Smidfelt Rosqvist, L., Slotte, J. (2017) Jämställdhet och jämlikhet i Kronobergs transportplanering: Nulägesbeskrivning. Trivector traffic. PM 2017:52



Figur 3-10 Totalt antal resor för män och kvinnor med kollektivtrafik vid olika starttider. Källa: Trivectors bearbetning av Resvaneundersökningen i sydöstra Sverige 2012, figuren avser endast Kronobergs län.

Alder

Det finns stora skillnader i resmönster mellan olika åldersgrupper. Även om resmönster skiljer sig mellan olika grupper av människor i Kronoberg är bilen fortfarande det vanligaste färdmedlet. Detta innebär att invånarnas rörlighet och tillgänglighet i första hand varit anpassat till bilen. Från ett jämlikhetsperspektiv kan sägas att satsningar på kollektiv-, gång- och cykeltrafik framförallt gynnar de grupper av människor som, jämfört med exempelvis medelålders män, inte har lika hög tillgång till bilen och inte heller värderar bilen lika högt. För barn är möjligheten att cykla och åka kollektivt särskilt viktig.^{37, 38}

I Sverige står cyklandet för 13 % av barns resor. Barn i stora och medelstora tätorter, särskilt de som bor nära stadskärnan, cyklar mer; barn på landsbygd åker mer bil och buss eller skolskjuts. 11-årsåldern är en brytpunkt då 4 av 5 barn får gå eller cykla själva till skolan.^{39, 40, 41}

Följande kan konstateras vad gäller resande kopplat till ålder i Kronoberg^{42, 43}:

³⁷ Trivector. (2013:52). Metod för jämställdhetskonskvensbedömning av länsplanen 2014–2025 i Stockholms län

³⁸ Sådana grupper är, enskilt och i kombination, kvinnor, socioekonomiskt utsatta, yngre kvinnor och män, pojkar och flickor, och utlandsfödda personer

³⁹ Slotte J, Wennberg H (2014). Mänskliga rättigheter och kollektivtrafik: Så påverkar "Strategi för funktionshinderanpassning" andra resenärgrupper. Uppdrag för Västra Götalandsregionen. Lund, Sverige: Trivector Rapport 2014:32.

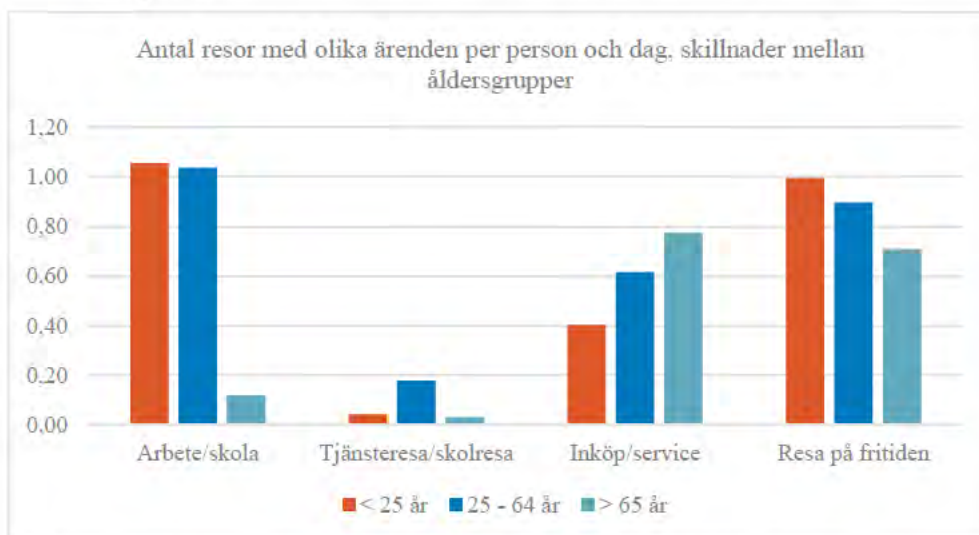
⁴⁰ Wennberg H, Sundberg I (2016). Sänkt bashastighet i tätort: Konsekvenser för oskyddade trafikanter trafiksäkerhet och trygghet. Uppdrag för Trafikanalys. Trivector Rapport 2016:110. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

⁴¹ Dymén, C., Wennberg, H., Smidfelt Rosqvist, L., Slotte, J. (2017) Jämställdhet och jämlikhet i Kronobergs transportplanering: Nulägesbeskrivning. Trivector traffic. PM 2017:52

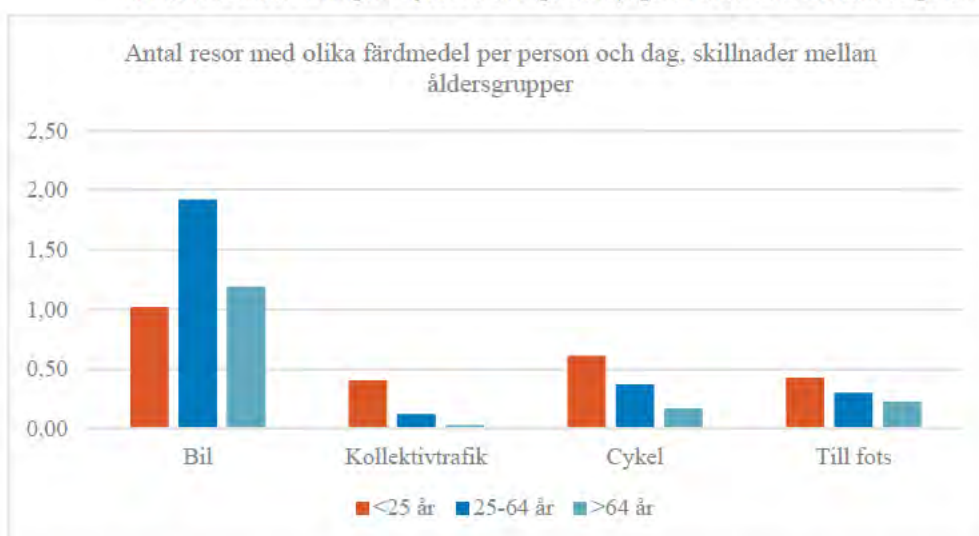
⁴² Dymén, C., Wennberg, H., Smidfelt Rosqvist, L., Slotte, J. (2017) Jämställdhet och jämlikhet i Kronobergs transportplanering: Nulägesbeskrivning. Trivector traffic. PM 2017:52

⁴³ <https://geodata.kronoberg.se/portal/apps/MapSeries/index.html?appid=4b4ae0e1d70e42f99852b86fcc9246c0>

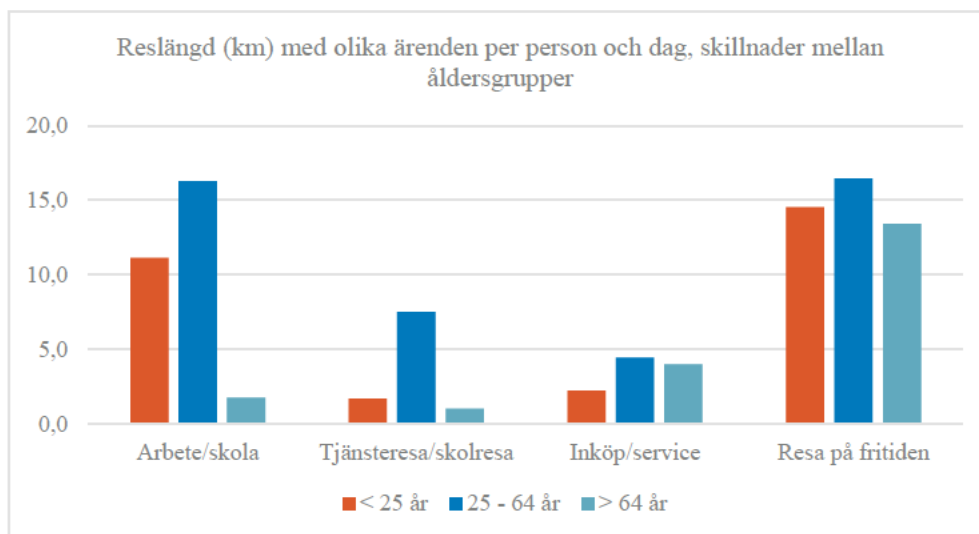
- ▶ Gruppen äldre över 65 år gör generellt färre antal resor per dag, förutom resor som gäller inköp och service.
- ▶ För äldre kvinnor och män över 65 år är resor kopplade till inköp och service de vanligaste (se Figur 3-11).
- ▶ Den vanligaste resan för personer under 25 år och mellan 25 och 64 i Kronoberg är kopplad till arbete och skola (se Figur 3-11).
- ▶ För samtliga åldersgrupper är bilen det vanligaste färdmedlet. Personer under 25 år använder kollektivtrafik, cykel och gång i större utsträckning än övriga grupper (se Figur 3-12).
- ▶ När det gäller antal resta kilometer med olika färdmedel dominerar för gruppen 25–64 år bilkilometrarna (se Figur 3-13).
- ▶ 98 % av alla skolor ligger inom 1 km från en kollektivtrafikhållplats
- ▶ Samtliga vårdcentraler i länet ligger inom 1 km från en kollektivtrafikhållplats.



Figur 3-11 Antal resor per person och dag uppdelat på ärende och ålder. Källa: Trivectors bearbetning av Resvaneundersökningen i sydöstra Sverige 2012, figuren avser endast Kronobergs län.



Figur 3-12 Antal resor per person och dag uppdelat på färdmedel och ålder. Källa: Trivectors bearbetning av Resvaneundersökningen i sydöstra Sverige 2012, figuren avser endast Kronobergs län.



Figur 3-13 Reslängd i kilometer per person och dag uppdelat på ärende och ålder. Källa: Trivectors bearbetning av Resvaneundersökningen i sydöstra Sverige 2012, figuren avser endast Kronobergs län.

Socioekonomi och etnicitet

Socioekonomiska faktorer påverkar resandet och mobilitetsförutsättningarna. Det finns studier som pekar på att låg inkomst, låg utbildning och bristande kunskaper i det svenska språket gör det svårt att ta körkort, skaffa bil eller flytta närmare arbete och skola. En väl fungerande kollektivtrafik är viktigt för delaktighet och integrering i samhället. För resenärer med begränsade ekonomiska resurser kan både enkel- och månadsbiljetter i kollektivtrafiken vara dyra att köpa. För de som arbetar kvällar, nätter och helger med flexibla arbetstider, och för de som arbetar på avsides belägna arbetsplatser, kan pendling med kollektivtrafiken utgöra en utmaning.

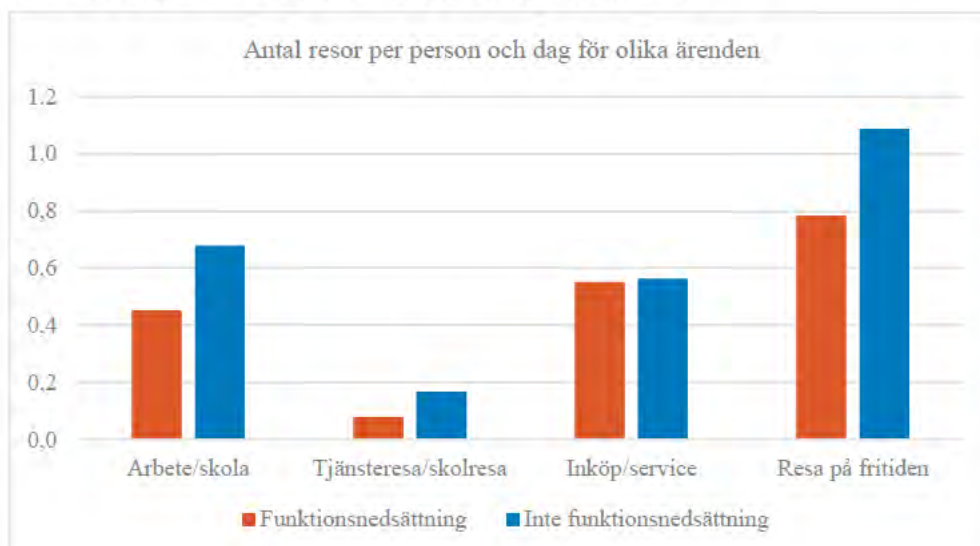
I Trivectors nulägesanalys illustreras hur utlandsfödda kvinnor och män har, i mindre utsträckning än andra grupper, körkort eller tillgång till bil, och reser oftare tidigare morgnar och sena kvällar. De påverkas därför negativt av långa väntetider i kollektivtrafiken tidiga morgnar och sena kvällar. Emellertid konstaterar utlandsfödda generellt att trafiken på många sätt fungerar bättre än de är vana vid från sina hemländer. Inte minst gäller det personer som är födda utanför Europa som uppger att de inte är vana vid ett så välorganiserat och trafiksäkert transportsystem⁴⁴.

Funktionsnedsättning

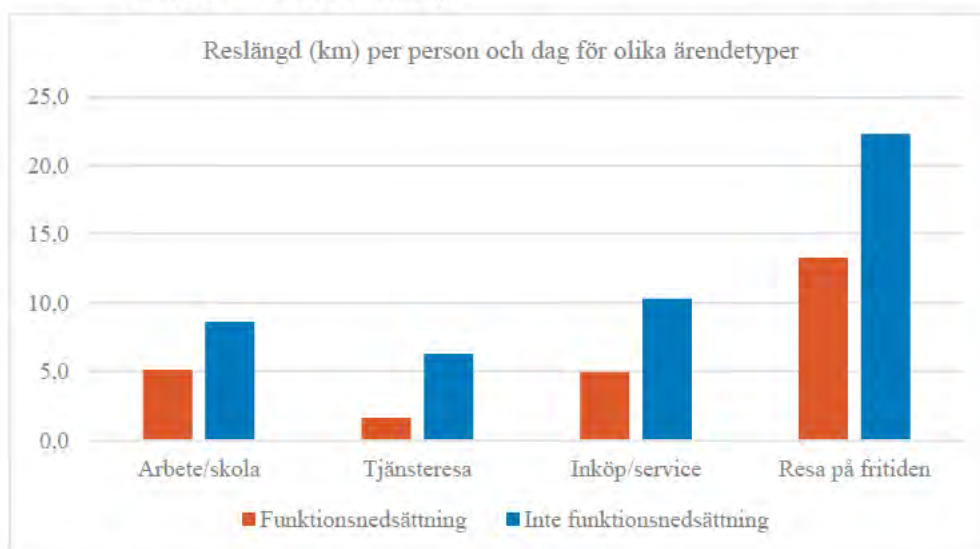
Personer med funktionsnedsättningar reser mindre än personer utan funktionsnedsättningar, både på totalen och med kollektivtrafik. För personer med funktionsnedsättningar är tillgängligheten i kollektivtrafiken och trafikmiljöer avgörande för mobiliteten, det vill säga att kollektivtrafiken och trafikmiljöer utformas hinderfria i linje med de tillgänglighetsriktlinjer som finns. Behoven ser lite olika ut beroende typ av funktionsnedsättning, till exempel om det handlar om nedsatt rörlighet, syn, hörsel eller kognitiv funktionsförmåga.

⁴⁴ <https://geodata.kronoberg.se/portal/apps/MapSeries/index.html?appid=4b4ae0e1d70e42f99852b86fcc9246c0>

Figur 3-14 och Figur 3-15 nedan visar att personer med funktionsnedsättning i Kronoberg generellt reser mindre än andra, både i antal resor och i antal kilometer. Detta indikerar att personer med funktionsnedsättning är mer begränsade i sin vardag än andra, och har därmed en sämre tillgänglighet till betalt och obetalt arbete, service, boende och rekreation.⁴⁵



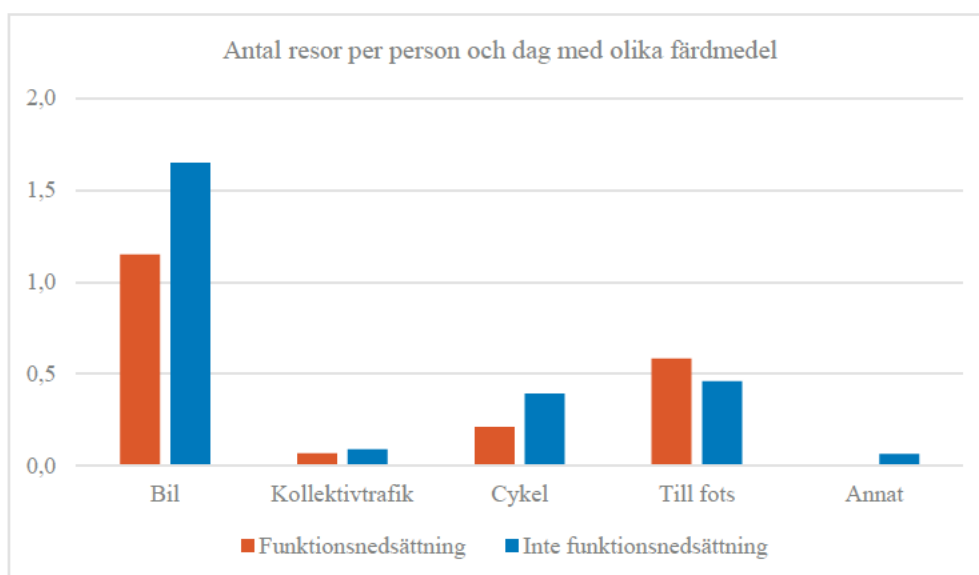
Figur 3-14 Antal resor per person och dag för olika ärenden. Källa: Trivectors bearbetning av RVU Sverige 2011–2014 för Kronoberg.



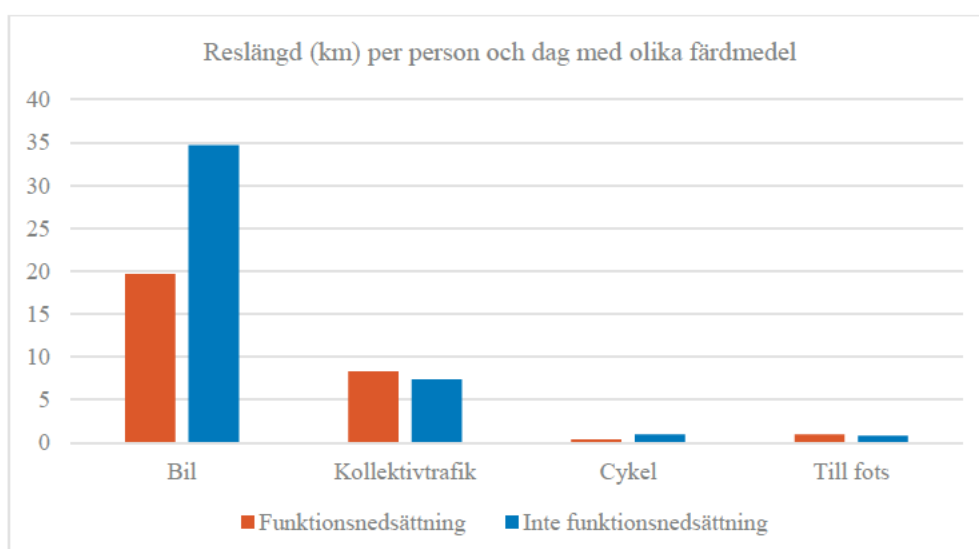
Figur 3-15 Reslängd (km) per person och dag för olika ärenden. Källa: Trivectors bearbetning av RVU Sverige 2011–2014 för Kronoberg.

Även färdstätt skiljer sig mellan personer med och utan funktionsnedsättning, vilket illustreras i Figur 3-16 och Figur 3-17.

⁴⁵ Dymén, C., Wennberg, H., Smidfelt Rosqvist, L., Slotte, J. (2017) Jämställdhet och jämlikhet i Kronobergs transportplanering: Nulägesbeskrivning. Trivector traffic. PM 2017:52



Figur 3-16 Antal resor per person och med olika färdmedel. Källa: Trivectors bearbetning av RVU Sverige 2011–2014 för Kronoberg.



Figur 3-17 Reslängd (km) per person och dag med olika färdmedel. Källa: Trivectors bearbetning av RVU Sverige 2011–2014 för Kronoberg.

Stad/land

Resandet och mobilitetsförutsättningarna skiljer sig åt mellan människor som bor i städer och som bor på landsbygder. Studier visar att befolkningen i Sveriges landsbygdsområden har högre biltransportarbete per person, även om resandet i stads- och landsbygdskommuner kanske skiljer sig mindre än vad man skulle kunna tro. Befolkningarna reser lika ofta och gör ungefär lika många resor per dag. Däremot är resor i genomsnitt längre och tar längre tid att genomföra på landsbygd. Bil är det vanligaste färdmedlet oavsett om det är stads- eller landsbygdskommuner som studeras, men används av invånarna i landsbygdskommunerna i betydligt större utsträckning än av invånarna i stadskommunerna. Skillnaden mellan män och kvinnor är mindre på landsbygd än i städer. Bilresorna görs i ungefär samma syfte i landsbygderna som i städerna. Det är till synes de faktiska utbudsskillnaderna som förklarar de resandeskillnader som syns mellan

stad och landsbygd, dock finns det potential för ökat resande med gång-, cykel- och kollektivtrafik.⁴⁶

Tillgänglighet

Tillgänglighet till arbete, utbildning och andra målpunkter i regionen

Kronoberg har tidigare låtit genomföra en analys av kollektivtrafikens närbarhet och tillgänglighet i regionen och visar på följande:

- ▶ 92% av befolkningen bor inom 1 km från en hållplats som trafikeras någon gång under dygnet.
- ▶ 88 % av platser för rekreation och fritid ligger inom 1 km från en hållplats.
- ▶ 8 % av alla skolor ligger inom 1 km från en hållplats.
- ▶ 100 % av alla vårdcentraler ligger inom 1 km från en hållplats.⁴⁷
- ▶ Systemanalysen för Sydsverige visar att Kronobergs län har dålig tillgänglighet till universitetssjukhus.⁴⁸
- ▶ Av befolkningen i länet bor 73 % procent utmed de större vägarna, det vill säga E4:an och riksvägarna som finns inom länet.⁴⁹

Tillgänglighet ur ett funktionshinderperspektiv

En förutsättning för att alla i Kronoberg ska kunna använda kollektivtrafiken är att den är användbar och tillgänglig på ett trafiksäkert sätt. En stor utmaning är därför att skapa en kollektivtrafik med god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Själva fordonen är väl anpassade men däremot finns det behov av ytterligare tillgänglighetsanpassning av hållplatser och bytespunkter.⁵⁰

Kopplat till möjligheten att resa kollektivt för personer med funktionsnedsättning är hållplatsernas utformning väsentlig. År 2019 fanns det 287 hållplatser med fler än 4000 påstigande per år. I dagsläget finns det emellertid inte uppdaterad statistik på hur många av dessa som uppfyller de krav gällande tillgänglighet som den regionala kollektivtrafikmyndigheten har satt upp i trafikförsörjningsprogrammet.⁵¹

Tillgänglighet ur ett barnperspektiv

Tillgänglighet ur ett barnperspektiv innebär att barn ska ha möjligheten att ta sig till viktiga målpunkter utan att bli utsatta för farliga trafiksituationer. Barns rörelsefrihet å andra sidan innebär att de kan ta sig runt på egen hand inom området. Barns rörelsefrihet är oftast begränsad av vuxna som tycker området är otryggt eller osäkert.

Cykel och kollektivtrafik är två viktiga färdssätt för barn att kunna resa självständigt. Två viktiga indikatorer är därför om det finns kollektivtrafikhållplatser i

⁴⁶ Dymén, C., Wennberg, H., Smidfelt Rosqvist, L., Slotte, J. (2017) Jämställdhet och jämlikhet i Kronobergs transportplanering: Nulägesbeskrivning. Trivector traffic. PM 2017:52

⁴⁷ <https://geodata.kronoberg.se/portal/apps/MapSeries/index.html?appid=4b4ae0e1d70e42f99852b86fcc9246c0>

⁴⁸ Systemanalys Sydsverige

⁴⁹ Ortsutveckling i Kronobergs län

⁵⁰ Regionalt trafikförsörjningsprogram

⁵¹ Uppföljningsrapport kollektivtrafik

närområdet och är de säkra för barn att nå utan långa omvägar samt om det finns det tydliga och orienterbara gång- och cykelvägar i området. En tillgänglighetsanalys i länet visar exempelvis att 98 % av alla skolor ligger inom 1 km från en hållplats.

Därtill har Länstrafiken tagit fram information till skolorna i länet om hur eleverna kan köpa biljetter, samt hur de kan bidra till att minska smittspridningen av Covid-19 och resa tryggare. Flyern finns på svenska, engelska, dari, arabiska, somaliska och tigrinja. Länstrafiken har även erbjudit en prismässigt kraftigt reducerad fritidsbiljett för barn och ungdomar upp till 19 år för att underlätta självständig mobilitet.⁵²

Länstrafiken lanserade en ny kundapp för resesökning och biljettköp i den allmänna kollektivtrafiken. Inför lanseringen testades produkten på ett antal olika testgrupper där ungdomar deltog för att lämna synpunkter. Utifrån denna testperiod har länstrafiken samlat på sig ett antal förbättringsområden som organisationen kommer arbeta aktivt med 2021.

Länstrafiken inhämtar ungdomars åsikter om kundnöjdhet. Ungdomar har lägre kundnöjdhet än för hela kundunderlaget sammantaget, men ligger på samma nivå som riket som helhet. När det gäller nöjdhet med senaste resa samt förarens bemötande är skillnaderna mindre och likafullt i nivå med det nationella snittet.

3.4 Trafik och infrastruktur

Infrastruktur

I regionen är bilberoendet starkt vilket har sitt ursprung i befolknings- och boendestruktur. I Kronoberg finns totalt 360 mil statlig väg, 106 mil kommunala vägar, och 390 mil enskilda vägar.

Cykelvägsstrukturen utanför tätorterna är relativt svag och förutsättningarna för cykling har försämrats på vägar som har byggts om till 2+1- eller 1+1-vägar. Det finns ett stort behov av att bygga cykelvägar i regionen, vilket också kommunernas önskemål om cykelvägar visar.⁵³ Totalt finns det i regionen 65 km gång- och cykelväg.

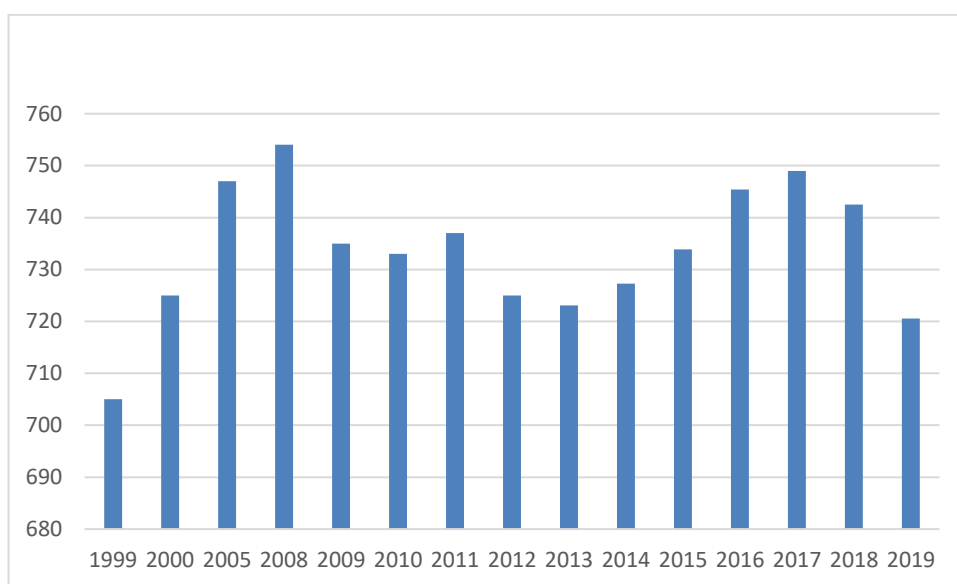
Trafik- och transportarbete idag

År 2019 var körsträckan per bil i Kronoberg 1186 mil och den genomsnittliga körsträckan med bil per person låg på 721 mil, en minskning med cirka 1 % sedan året innan. Allt sedan 1999 när mätningen började har körsträckan per person varierat, nivån 2019 är dock den lägsta sedan 1999, vilket illustreras i Figur 3-18.⁵⁴

⁵² Regionalt barnbokslut

⁵³ Region Kronoberg (2017) Cykla i Gröna Kronoberg

⁵⁴ Trafikanalys (2019) Resvaneundersökning - Tabell 2. Körsträcka (mil) per bil och per invånare



Figur 3-18 Körsträcka per person i Kronoberg. Källa: Trafikanalys (2019).

Trafikutvecklingen framöver

I och med den ökade befolkningens mängden är också ett ökat transportbehov att förvänta. En ökad befolkning medför generellt sett ökade transportbehov, vilket dock inte speglar av sig i utvecklingen av trafikarbetet i regionen som succesivt minskat, samtidigt som kollektivtrafikresandet ökar.

I tidigare länsplan satsades dock medlen i huvudsak till åtgärder som ökar framkomligheten för biltrafiken och förväntas leda till ett ökat trafikarbete med bil och därmed gå i negativ riktning när det gäller klimatet. Även om inte åtgärder som bidrar till förbättrad framkomlighet och tillgänglighet med bil drabbar barn, äldre, personer med funktionsnedsättning, och olika socioekonomiskt utsatta grupper negativt, så kan större vägobjekt bidra till att skapa fler infrastrukturbarriärer mellan områden och exkludera grupper som inte har tillgång till körkort eller bil.

Betydligt mindre medel stasades på investeringar i cykelvägnät, kollektivtrafikåtgärder och mobility management-åtgärder, åtgärder som leder till minskad biltrafik och i rätt riktning avseende klimatmålet, samt mer jämlik och jämställd tillgänglighet och mobilitet. Mer satsningar på hållbara färdmedel och mindre (eller inget alls) på väg behövs både för att möta dagens och morgondagens sociala utmaningar och klimatutmaningar.

3.5 Miljö och hälsa

Klimat

Om det ökade transportbehovet följer det senaste årtiondets trend med att tillgodoses av personbilar, kommer även utsläppen av skadliga ämnen att öka. Åtgärder som satsningar på kollektivtrafik samt gång- och cykelvägar, satsningar på minskat personbilsberoende samt att andelen förnyelsebara transportbränslen ökar, minskar utsläppen från transportsektorn. För att möta de utmaningar som transportsektorn inom Kronobergs län står inför finns flera mål och strategiska dokument, se kapitel 2.1 Styrande nationella och regionala mål.

Transportsektorn står för nästan hälften av utsläppen i länet. Länets relativt glesa struktur bidrar till långa körsträckor. Tillsammans med de övriga Smålandslänen har Kronobergs län de längsta genomsnittliga körsträckorna i södra Sverige. Personbilstrafiken står för mer än hälften av transportsektorns utsläpp i länet.

Hälsa

Utöver klimatpåverkan har transportsektorn även stor betydelse för luftkvaliteten, särskilt i tätorter. Luftkvaliteten i länet är god, och har förbättrats de senaste 20 åren, även om utsläppen från transporter måste minska snabbare. De påverkar klimatet, luften och bidrar till övergödning och innebär hälsoproblem för många människor. Satsningen på ökad tillgänglighet i länets skyddade natur ger goda förutsättningar att bidra till förbättrad folkhälsa.

Runt två miljoner människor i Sverige utsätts vid sina bostäder för ljudnivåer som överskrider de riktvärden som riksdagen fastställt. Buller, främst från väg och järnväg, är den miljöstörning som berör flest människor och som enligt forskning har stark påverkan på vår hälsa. Buller påverkas bland annat av trafikmängd, hastighet, andel tunga fordon samt av vägbeläggning.

Problemen med luftföroreningar är störst i intensiv trafikmiljö. Lokalt, och mestadels tillfälligt förekommer förhöjda halter av hälsoskadliga ämnen. Långdistanstransporterade ämnen och det faktum att länet är ett glesbygdslän där hög andel av invånarna använder egna bilar påverkar länets luftkvalitet negativt.

Som på många andra håll i landet är det svårast att nå miljömål för partiklar, PM₁₀, i tätorter. För att nå målet behöver utsläppen minska från vägtrafiken, energiproduktionen, industrin samt hushållens vedeldning. Halterna av PM_{2,5} beror främst på långväga transport och vedeldning, medan PM₁₀ är mer lokalt alstrade, från trafiken.

Trots att luftkvaliteten bedöms vara god beräknas 126 personer dö i förtid varje år på grund av effekterna av partiklar (PM₁₀) i Kronobergs län. Detta kan jämföras med att nio personer dog i trafikolyckor under 2019. Bättre luftkvalitet innebär bättre livskvalitet i form av minskad sjuklighet, mindre sjukfrånvaro och ökad livslängd.⁵⁵

Landskap

Kronobergs län är en av Sveriges mest sjörika områden, sjöar och vattendrag täcker över 10% av länets yta. Kronobergs län är också skogsrikt och kännetecknas av många småskaliga odlingsmiljöer med stenmurar, rösen och lövträd. Under flera decennier har landskapet genomgått en förändring genom att många äldre odlingsmarker växt igen. De många sjöarna attraherar boende och turister och har blivit viktiga för att förse kommuner utanför länet med dricksvatten. Framöver förväntas klimatförändringar som orsakar översvämningar från skyfall, torka som kan orsaka grundvattensänkning och skogsbränder samt stormar som kan hota stora skogsbestånd och egendom.⁵⁶

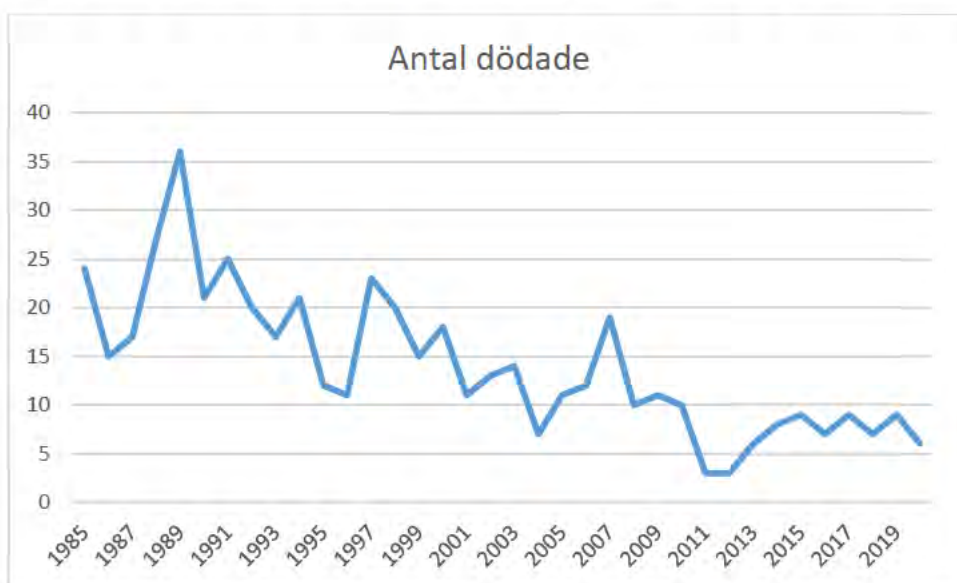
⁵⁵ Länsstyrelsen Kronobergs län (2020) Regional årlig uppföljning av miljömålen 2020 i Kronobergs län

⁵⁶ Region Kronoberg (2019) Integrerad landskapskaraktärsanalys för Kronobergs län 2019 05 31/rev 20200121

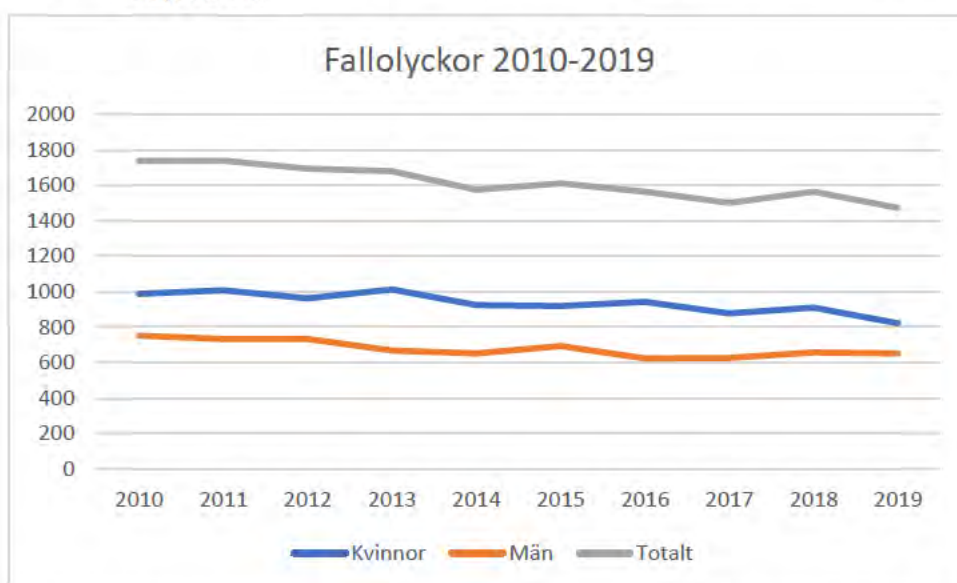
Trafiksäkerhet

Trafikanalys sammanställer årlig statistik över vägtrafikskador per län. Utfallet för Kronobergs län 2020 var sex dödade och 25 personer svårt skadade personer. Detta är både en minskning i antalet dödade och framförallt svårt skadade sedan förra länsplanen. Minskningen av antalet dödade har minskat stadigt sedan 1985, vilket illustreras i Figur 3-19.

I Kronoberg, likt övriga Sverige, så är det främst kvinnor som råkar ut för fallolyckor. Fallolyckorna har minskat något under perioden 2010–2019 (se Figur 3-20) men det är fortfarande ett stort antal varje år som skadas genom fall.



Figur 3-19 Antal dödade i vägtrafiken 2018–2020, i Kronoberg. Källa: Trivektors bearbetning av Trafikanalys statistik.



Figur 3-20 Personer alla åldrar som är slutenvårdade för fallskador i Region Kronoberg. Källa: Socialstyrelsen.

4. Bedömning av planförslaget

4.1 Beskrivning av länsplanens alternativ

Länsplanen innebär ett *planförslag* som jämförs med ett *nollalternativ*. Nollalternativet utgör en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan effekterna från de nya åtgärderna i planen. Nollalternativet tolkas i denna hållbarhetsbedömning som att implementering av den gällande länsplanen (för perioden 2018–2029) genomförs. Nedan beskrivs nollalternativet och planförslaget närmare. Åtgärds kategorin ”Brister” konsekvensbedöms inte då denna kategori innebär utredning och inga specifika åtgärder.

Nollalternativ

Nollalternativet innebär ett genomförande av de åtgärder som fastställts i den gällande länsplanen. En relativt stor del av de satsade medlen i den gällande länsplanen går i huvudsak till åtgärder som ökar framkomligheten för biltrafiken och förväntas leda till ett ökat trafikarbete med bil. Mindre medel satsas på investeringar i cykelvägnät och kollektivtrafikåtgärder. Tabell 4-1 listar de åtgärder som ingår i nollalternativet.

Tabell 4-1 Åtgärder som ingår i nollalternativet.

Åtgärd	Budget, tkr (%)
Större investeringar samfinansiering järnvägsobjekt	51 000 (7 %)
Mötesspår Skruv	21 000
Partiellt dubbelspår Alvesta-Växjö	30 000
Större investeringar vägoobjekt	394 000 (54 %)
Rv 23 Älmhult-Ljungstorp Ink. Förbi Älmhult	60 000
Rv 23 Huseby-Marklanda	177 000
Lv 941 Lillagården-Stenbrohult	37 000
Väg 834 Hovmantorp Korsning jvg, väg och cykel	40 000
Rv 27 Säljeryd-Växjö, etappindelning	80 000
Mindre investeringar	123 047 (17 %)
<i>Vägoobjekt</i>	56 759
<i>Cykelvägar</i>	49 965
Åtgärder enligt Cykla i Gröna Kronoberg	49 965
<i>Kollektivtrafik</i>	12 556
Diverse mindre åtgärder	12 556
<i>Påverkansåtgärder</i>	3 767
MM-projekt	3 767
Bidragsobjekt	118 800 (16 %)

Trafiksäkerhet och miljö, Kollektivtrafik	72 000
Enskilda vägar	20 400
Driftbidrag flygplats	26 400
Brister	41 583 (6 %)
Att utreda/reservera	41 583
Totalt	728 430

Planförslag

Även i planförslaget satsas en stor del av medlen till större till åtgärder som ökar framkomligheten för biltrafiken. Något mer medel satsas på cykel jämfört med nollalternativet genom att fler cykelåtgärder inkluderats. Även i planförslaget satsas mycket begränsade medel på kollektivtrafik. I övrigt satsas liknande andel medel till respektive åtgärdskategori. Tabell 4-2 listar de åtgärder som ingår i planförslaget.

Tabell 4-2 Åtgärder som ingår i planförslaget.

Åtgärd	Budget, tkr (%)
Samfinansiering väg och järnväg *	85 000 (12 %)
K-t-K Alvesta – Växjö dubbelspår Råppe-Växjö Etapp 1	20 000
Råppe station inkl. planskild korsning S Råppevägen	20 000
Norrleden 2+2 inkl. Tpl Helgevärma Etapp 2	20 000
Sydostlänken mötesstation	25 000
Större investeringar vägojekt	359 691 (49 %)
Rv 23 Huseby - Marklanda	63 000
Tpl Råppe	84 000
Lv 941 Lillagården-Stenbrohult	57 000
Väg 834 Hovmantorp, Korsning jvg, väg och cykel	72 000
Rv 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir Inkl. Förbi Bramstorp och tpl. till S Län-ken	83 691
Mindre investeringar	157 500 (22 %)
Vägojekt	70 000
Lv 120 Göteryd - Älmhult, del 3	6 461
Pott vägoätgärder / sekundära vägnätet / sidoområdesåtgärder / tä- tortsåtgärder	63 539
Cykelvägar	75 000
Lv 738 Moheda; sporthall-V. Järnvägsg. (Al 19)	1 850
Lv 707 Alvesta-Hjortsberga; Rv 25-Rönnedalsvägen (Al15)	3 525
Lv 847 Hovmantorp; Granv-Järnvägsstation (Le 1)	3 935
Lv 557 Lagan; Trafikplats Lagan-Prästtorpsbron (Lj 119) Lv 555 Mjälén - (Hovdinge) Ljungby (Lj108)	1 510
555 Mjälén - (Hovdinge) Ljungby (Lj108)	10 500
Lv 555 Mjäléns badplats-Tannåker (Findala?) (Lj 109)	13 450
Lv 517 Strömsnäsbruk; Röcklavägen-Lagastigsgatan (Ma 7)	700
Lv 783 Konga; Blomsterv-Idrottsplatsen (Ti 9)	2 500
Lv 953 Lenhovda; Kalmarv-Kykrog (Up 2)	3 000

Lv 846 Fureby; Kårev-Rv 25 (Vä 6)	1 600
Lv 600 Diö-Möckeln Etapp 1 av 3 (Ä11)	6 750
Fördyrningar och div åtgärder enligt Cykla i gröna Kronoberg	25 680
<i>Kollektivtrafik</i>	<i>12 500</i>
Diverse mindre åtgärder	12 500
Bidragsobjekt	126 800 (17 %)
Trafiksäkerhet och miljö, Kollektivtrafik	72 000
Enskilda vägar	28 400
Driftbidrag flygplats	26 400
Totalt för planförslaget	728 991

*) Utöver samfinansiering på 84 miljoner kronor kommer även medfinansiering att ges med sammanlagt 113 miljoner kronor till tre av åtgärderna.

4.2 Betydande miljöpåverkan

I detta avsnitt görs en beskrivning av planens betydande miljöpåverkan och pekar ut de åtgärder som har särskild inverkan på aspekten. Avsnittet omfattar beskrivningar för miljöaspekterna klimat, hälsa, landskap, trafiksäkerhet, samt kollektivtrafik gång och cykel.

Klimat

Vid anläggning av ny infrastruktur fås alltid en påverkan på klimatet genom den energianvändning som går åt för själva byggandet och vid framställning av byggmaterial. Detta är den stora klimatpåverkan som fås vid anläggning av ny infrastruktur för järnvägar och gång- och cykelvägar. Vid anläggning av nya vägar fås dock också en stor klimatpåverkan i bruksskedet av anläggningen genom den ökade trafik som den nya vägen ger. Nya järnvägar och gång- och cykelvägar kan däremot i bruksskedet ge positiv inverkan på klimatet om åtgärden innebär en överflyttning från vägtrafik till resande med kollektivtrafik eller med gång- och cykel.

Figur 4-1 visar bedömningen av betydande miljöpåverkan för fokusområdet klimat. Bedömningsmatrisen i sin helhet finns i bilaga 2.



Figur 4-1 Bedömning av fokusområdet klimat för nollalternativet respektive planförslaget.

I Planförslaget, liksom Nollalternativet, satsas sammantaget en stor andel medel på åtgärder som går i negativ riktning när det gäller klimatet.

I både Planförslaget likt Nollalternativet ger nästan samtliga åtgärder negativa effekter vid byggandet. Sett till andel medel så satsas det emellertid något mindre på vägåtgärder i Planförslaget jämfört med Nollalternativet, vilket gör att de negativa klimateffekterna är något mindre i planförslaget.

Sett till åtgärder som ger effekt på emissionerna per körd kilometer går planförslaget i mer positiv riktning. Det beror främst på att Tpl Råppe som innebär jämnare körmönster, och Sydostlänken mötesstation som innebär övergång från diesel- till eldrift, ingår i Planförslaget. Därtill bedöms har det i de samlade effektbedömningarna bedömts att åtgärden LV 941 Stenbrohult – Lillagården, som har större budget i Planförslaget, ger jämnare hastighet vilket påverkar energianvändningen positivt.

Sammantaget bedöms planförslaget inte innebära förändrad inriktning mot nollalternativet – planförslaget går generellt i samma riktning som tidigare plan.

Åtgärder som bidrar positivt

- ▶ Investering i järnväg, exempelvis Sydostlänken mötesstation, bedöms som positivt för klimat, med undantag för byggande, drift och underhåll av infrastruktur.
- ▶ Större investeringar i vägobjekt, exempelvis Lv 941 Stenbrohult – Lillagården, bedöms i de samlade effektbedömningarna ge positiva effekter på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag samt energianvändning per fordonskilometer.
- ▶ Tpl Råppe bedöms ge positiva effekter på energianvändning per fordonskilometer.
- ▶ Samtliga cykelåtgärder bedöms som positivt för klimat, med undantag för byggande, drift och underhåll av infrastruktur.
- ▶ Bidragsobjekt Trafiksäkerhet och miljö bedöms som positiv med hänsyn till mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag.

Åtgärder som bidrar negativt

Vägobjekt har generellt sett negativ inverkan på klimat, exempelvis:

- ▶ RV 27 Tegnaby-Skir
- ▶ Rv 23 Huseby – Marklanda
- ▶ Väg 834 Hovmantorp
- ▶ Norrleden 2+2

Även åtgärden Driftbidrag flygplats har negativ inverkan på klimat.

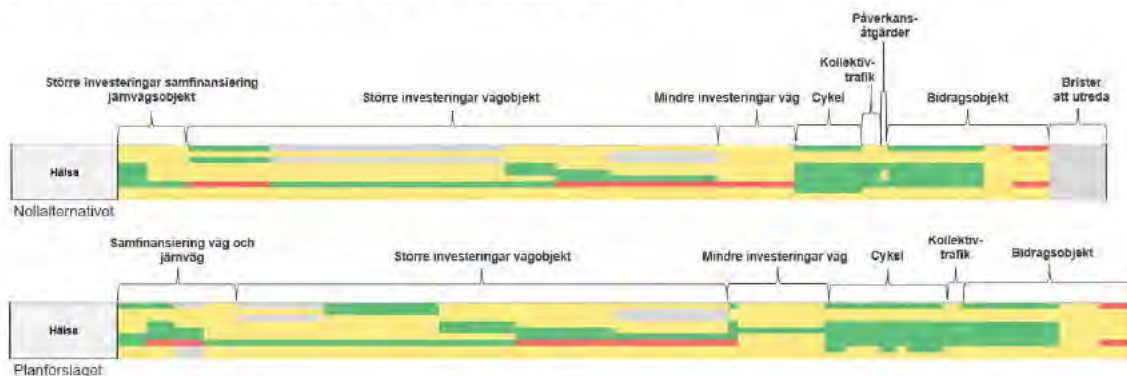
Åtgärder med neutralt bidrag:

- ▶ Inga åtgärder i Planalternativet saknar helt påverkan på klimat.

Hälsa

Generellt kan vägåtgärder bidra till negativa hälsoeffekter, exempelvis genom ökade utsläpp, medan åtgärder för gång och cykel samt kollektivtrafik uppmuntrar till fysisk aktivitet. Vägåtgärder kan också ge ökade bullernivåer och utsläpp av emissioner. Men om vägåtgärderna innebär att trafik flyttas ut från staden kan vägåtgärden bidra till positiva effekter för bullernivåerna.

Figur 4-2 visar bedömningen av betydande miljöpåverkan för fokusområdet hälsa. Bedömningsmatrisen i sin helhet finns i bilaga 2.



Figur 4-2 Bedömning av betydande miljöpåverkan för fokusområdet hälsa för nollalternativet respektive planförslaget.

I planförslaget satsas likvärdiga medel på åtgärder som leder i rätt riktning avseende emissioner. Bedömningen visar att det inte är några tydliga trender i gällande plan gent emot tidigare planering, eftersom andelen vägåtgärder är i princip de samma.

I planförslaget satsas mer medel på åtgärder som går i rätt riktning avseende personer som exponeras för buller. För de negativa effekterna är storleksordningen på satsade medel likvärdiga. Planförslaget bedöms sammantaget som något bättre jämfört med tidigare plan avseende buller, och beror främst på att det satsas mer medel på cykelåtgärder i planalternativet.

När det gäller åtgärder som främjar fysisk aktivitet, barns möjlighet att resa på egen hand samt tillgänglighet med kollektivtrafik, till fots och med cykel satsas det i planförslaget mer medel och är därmed bättre ur det perspektivet.

Nedan presenteras de åtgärder som har särskilt positiv och negativ inverkan på fokusområdet hälsa, därtill vilka typer av åtgärder som har neutral inverkan.

Åtgärder som bidrar positivt

- ▶ Samtliga cykelåtgärder bidrar positivt till aspekten hälsa och har heller inga negativa hälsoeffekter.
- ▶ Bidragsobjekt Trafiksäkerhet och miljö
- ▶ Råppe station
- ▶ Lv 941 Stenbrohult - Lillagården

Åtgärder som bidrar negativt

Vägåtgärder har generellt sett negativ inverkan på transportsystemets totala emissioner, exempelvis:

- ▶ Norrleden 2+2
- ▶ RV 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir
- ▶ Lv 120 Göteryd - Älmhult
- ▶ Väg 834 Hovmantorp
- ▶ Mindre investeringar väg

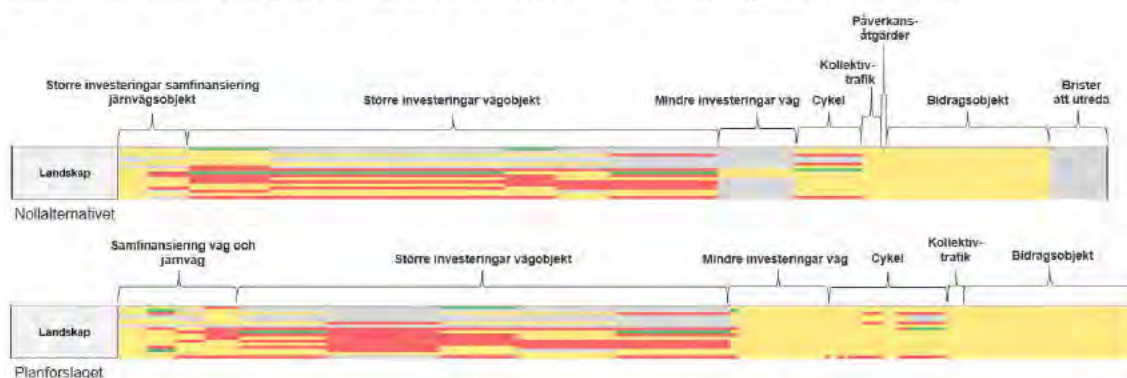
Åtgärder med neutralt bidrag:

- ▶ Samtliga åtgärder har mer eller mindre positiv eller negativ påverkan på aspekten hälsa
- ▶ Större vägobjekt har en generellt sett en relativt neutral påverkan på buller och fysisk aktivitet eftersom de i första hand berör trafikmiljöer utanför tätort.

Landskap

Ny infrastruktur som skapar barriärer och har en påverkan på utpekade värdeområden har en potentiellt mycket negativ effekt som måste beaktas på en strategisk nivå. Det finns ett antal åtgärder som bedöms som negativa både för barriärer och utpekade värdeområden och dessa listas i summeringen av bedömningarna nedan. Även utbyggnad till 2+1 och 2+2-vägar skapar tydliga barriäreffekter, som dock i viss utsträckning kan kompenseras med ekodukter.

Figur 4-3 visar bedömningen av betydande miljöpåverkan för fokusområdet landskap. Bedömningsmatrisen i sin helhet finns i bilaga 2. Bedömning av kriterier med relevans för landskap har gjorts genom samlade effektbedömningar när sådana finns och genom Naturvårdsverkets karta över skyddade områden.



Figur 4-3 Bedömning av betydande miljöpåverkan för fokusområdet **landskap** för nollalternativet respektive planförslaget.

I planförslaget satsas mer medel på åtgärder som ger negativa effekter på fokusområdet landskap och mindre medel som ger positiva effekter. Det kriteriet som går i mest negativ riktning är betydelse för upprätthållande och utveckling

av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter. De negativa effekterna återfinns bland såväl väg-, järnväg som cykelåtgärder, då det återfinns åtgärder inom alla dessa åtgärds-kategorier som berör skyddade områden på ett eller annat sätt. Emellertid är utbyggnad av cykelvägar mindre komplicerad och de har därför mindre negativ påverkan på dessa aspekter, något som inte bedömningsmatrisen visualiserar.

Nedan presenteras de åtgärder som har särskilt positiv och negativ inverkan på fokusområdet landskap, därtill vilka typer av åtgärder som har neutral inverkan.

Åtgärder som bidrar positivt

- ▶ Lv 941 Stenbrohult – Lillagården har positiv inverkan ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv.
- ▶ Räppe station har positiv inverkan på förorenade områden och struktumvandling.

Åtgärder som bidrar negativt

De flesta åtgärder i planen påverkar på något sätt aspekten landskap negativt.

Särskilt negativ påverkan ses för åtgärder som bedöms som negativa för barriäreffekten samt negativt för utpekade värdeområden. Exempel på dessa är:

- ▶ Sydostlänken mötesstation
- ▶ Rv 23 Huseby-Marklanda
- ▶ Tpl Räppe
- ▶ Lv 941 Stenbrohult - Lillagården
- ▶ Väg 834 Hovmantorp, korsning jvg

En åtgärd i Planförslaget innebär utbyggnad till 2+2 väg

- ▶ Norrleden 2+2

Åtgärder med neutralt bidrag:

- ▶ Bidragsobjekt
- ▶ K-t-K Alvesta

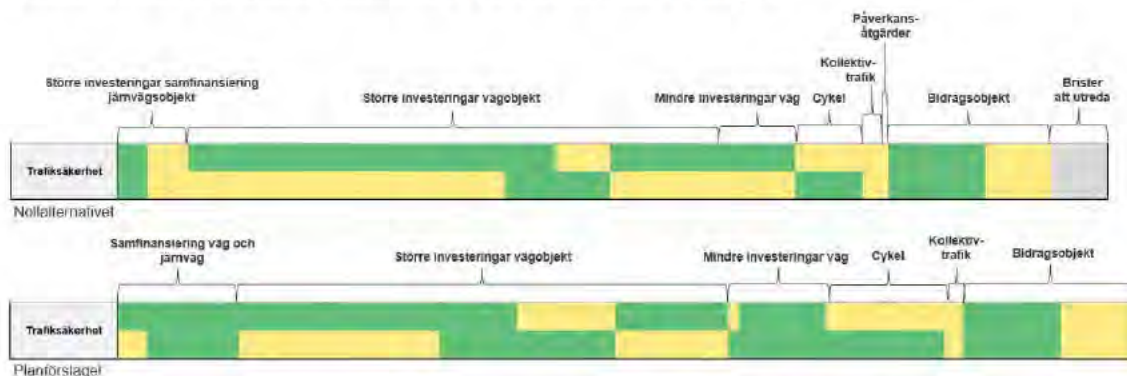
Vissa cykelåtgärder har ingen känd påverkan på aspekten landskap, exempelvis:

- ▶ Lv 783 Konga; Blomsterv-Idrottsplatsen
- ▶ Lv 953 Lenhovda; Kalmarv-Kykrog
- ▶ Lv 846 Fureby; Kårev-Rv 25

Trafiksäkerhet

Ofta innebär om- och nybyggnation att även trafiksäkerheten höjs. I princip samtliga åtgärder i planen har någon positiv inverkan på aspekten trafiksäkerhet, antingen vad gäller motortrafikanter eller för gående, cyklister och mopedister (GCM-trafikanter).

Figur 4-4 visar bedömningen av betydande miljöpåverkan för fokusområdet trafiksäkerhet. Bedömningsmatrisen i sin helhet finns i bilaga 2.



Figur 4-4 Bedömning av betydande miljöpåverkan för fokusområdet **trafiksäkerhet** för nollalternativet respektive planförslaget.

Det satsas mer medel i planförslaget som bidrar positivt till att trafiksäkerheten höjs och går i högre utsträckning i linje med intentionerna i etappmålet för trafiksäkerhet. Störst skillnad ses för trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, där de positiva bidragen är särskilt stora i Planförslaget i jämfört med Nollalternativet.

Nedan presenteras de åtgärder som har särskilt positiv och negativ inverkan på fokusområdet trafiksäkerhet, därtill vilka typer av åtgärder som har neutral inverkan.

Åtgärder som bidrar positivt

I princip samtliga åtgärder bidrar positivt till ökad trafiksäkerhet för antingen motortrafikanter eller GCM-trafikanter. Det finns ett antal åtgärder som bidrar till ökad trafiksäkerhet för både motortrafikanter och GCM-trafikanter, bland annat:

- ▶ Räppe station
- ▶ Norrleden 2+2 Etapp 2
- ▶ Sydostlänken mötesstation
- ▶ Lv 941 Stenbrohult - Lillagården

Åtgärder som bidrar negativt

- ▶ Det saknas åtgärder som bidrar negativt till aspekten trafiksäkerhet

Åtgärder med neutralt bidrag

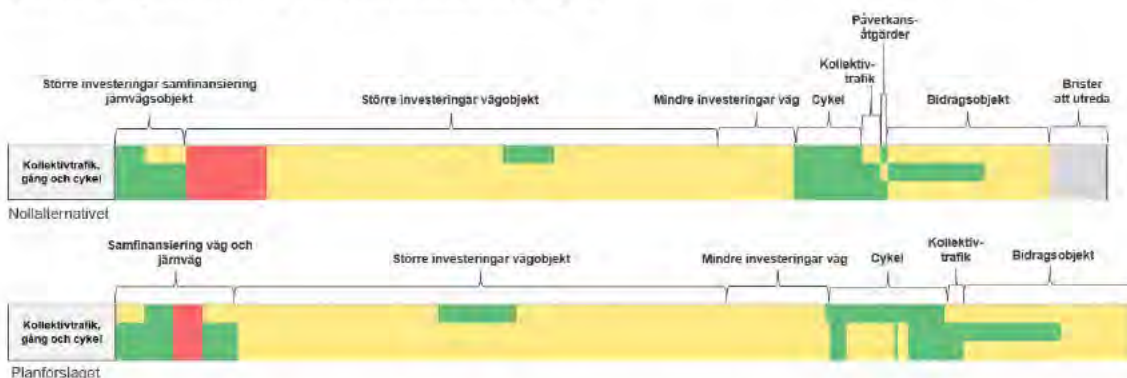
Samtliga cykelåtgärder har neutral inverkan på trafiksäkerhet för motortrafikanter

Ett antal vägåtgärder har neutral inverkan på trafiksäkerheten för GCM-trafikanter, exempelvis:

- ▶ Rv 23 Huseby – Marklanda
- ▶ RV 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir

Kollektivtrafik, gång och cykel

I planen är det i princip uteslutande rena gång, cykel och kollektivtrafikåtgärder som gynnar både andelen gång- och cykelresor, andel kollektivtrafik och kollektivtrafikens relativa attraktivitet. Endast en vägåtgärd innehåller åtgärder som gynnar även hållbart resande. Figur 4-5 visar bedömningen av betydande miljöpåverkan för fokusområdet kollektivtrafik, gång och cykel. Bedömningsmatrisen i sin helhet finns i bilaga 2.



Figur 4-5 Bedömning av betydande miljöpåverkan för fokusområdet kollektivtrafik, gång och cykel för nollalternativet respektive planförslaget.

I Planförslaget satsas mindre medel på åtgärder som bidrar negativt till både andelen gång-, cykel och kollektivtrafik samt kollektivtrafikens attraktivitet. Skillnaden består uteslutande i att åtgärden Rv 23 Älmhult-Ljungstorp inte ingår i Planförslaget.

Satsningarna på gång och cykel är något större i Planförslaget än i Nollalternativet, medan satsningarna på kollektivtrafik är likvärdiga. Emellertid är bidragen till kollektivtrafik, gång och cykel sett till satsade medel små, och planen som helhet bidrar inte positivt till att öka andelen eller attraktiviteten för dessa färdmedel. Värt att nämna är ändå att cykelåtgärderna är flera till antalet och att prioriteringen av dessa kommer ifrån dialog med kommunerna om brister och behov.

Åtgärder som bidrar positivt

- ▶ Samtliga cykelåtgärder
- ▶ Pott för kollektivtrafik
- ▶ Bidragsobjekt Trafiksäkerhet och miljö
- ▶ Råppe station
- ▶ Sydostlänken mötesstation
- ▶ Lv 941 Stenbrohult - Lillagården

Åtgärder som bidrar negativt

- ▶ Norrleden 2+2

Åtgärder med neutralt bidrag

- ▶ I de samlade effektbedömningarna görs bedömning att vägåtgärder inte har någon påverkan på kollektivtrafik, gång och cykel. Emellertid kan man tänka sig att förbättringar på väg innebär att biltrafiken tar andelar från hållbara färd sätt, om åtgärden inte kompenseras fullt ut med kollektivtrafik-, gång och cykelåtgärder.

4.3 Bedömning av sociala konsekvenser

Bedömningen av sociala konsekvenser presenteras i detta avsnitt utifrån tre huvudsakliga perspektiv: (1) jämställdhetsperspektiv, (2) barn, äldre och personer med funktionsnedsättning samt (3) socioekonomiska förutsättningar. Resonemang förs för hur planförslaget, i jämförelse med nollalternativet, bidrar till inkludering, sammanhållning, tillgänglighet och hälsa. Inom samtliga perspektiv görs en analys av hur alternativen förhåller sig till befolkningsperspektivet, geografiska perspektivet och mobilitetsperspektivet.

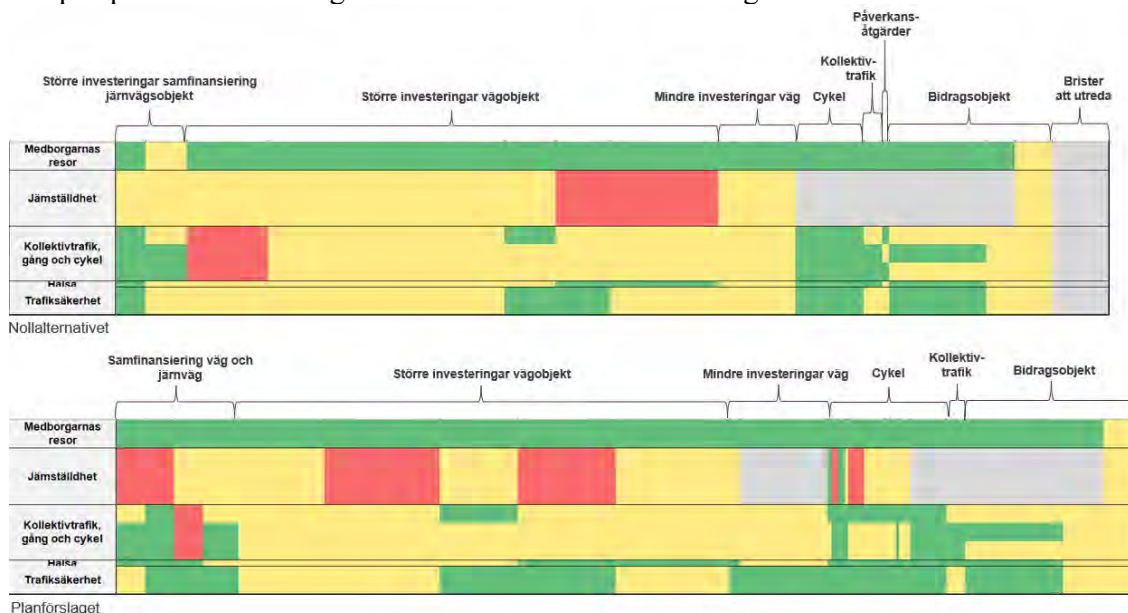
Jämställdhetsperspektiv

Bedömning av sociala konsekvenser av åtgärderna i länsplanen ur ett jämställdhetsperspektiv har gjorts för kriterier som rör jämställdhet vad gäller möjligheten att nå mansdominerade/kvinnodominerade arbetsplatser, tillgängligheten för kollektivtrafik, gång och cykel (relativ attraktivitet) och potential för överflyttning till dessa färd sätt, trafiksäkerhet för gående och cyklister samt trygghet i transportsystemet (se specifika bedömningskriterier i avsnitt 2.3).

Många av kollektivtrafikåtgärderna i länsplanen och de flesta gång- och cykelåtgärder bidrar till jämställdhet vad gäller ökad tillgänglighet till kvinnligt dominerade arbetsplatser. Kvinnor går, cyklar och åker kollektivtrafik generellt i större utsträckning än vad män gör – och är också i högre grad hänvisade till dessa färd sätt. Ur ett jämställdhetsperspektiv är det därför viktigt att förbättra tillgängligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister.

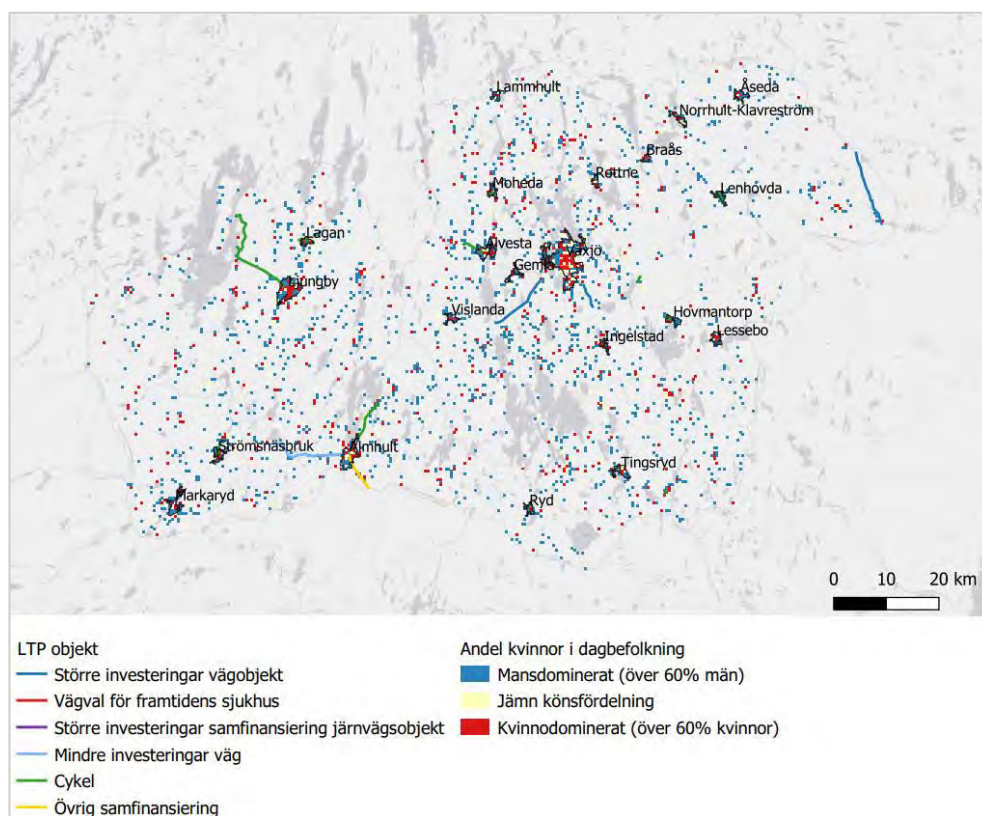
Trafiksäkerhetsåtgärder kan också bidra till att fler känner sig trygga och bekväma att använda transportsystemet.

Figur 4-6 nedan visar bedömning av sociala konsekvenser utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Bedömningsmatrisen i sin helhet finns i bilaga 2.



Figur 4-6 Bedömning av sociala konsekvenser utifrån ett jämställdhetsperspektiv för nollalternativet respektive planförslaget.

I Figur 4-7 finns en kartbild som visar hur åtgärderna i länsplanen fördelar sig geografiskt utifrån om det är mansdominerad eller kvinnodominerad dagbefolkning som nås (dagbefolkning ses här som en approximation för arbetsplatser). Detta utgör underlag för bedömningen för fokusområdet "jämställdhet" i matriserna ovan som representerar det geografiska perspektivet. De flesta åtgärderna återfinns i områden med jämn könsfördelning hos dagbefolkningen eller med en mansdominerad dagbefolkning. Ett fåtal åtgärder (uteslutande cykelåtgärder) gynnar områden med kvinnodominerad dagbefolkning. Det satsas i planförslaget mer medel på åtgärder som gynnar områden med en mansdominerad dagbefolkning än i nollalternativet, det vill säga sett utifrån ett geografiskt perspektiv så är planförslaget något sämre än nollalternativet.



Figur 4-7 Dagbefolkning, män och kvinnor, i Kronobergs län.

Flera bedömningskriterier rör hur åtgärderna svarar mot kvinnors sätt att resa och kvinnors värderingar av transportsystemet. Planförslaget innebär något större satsningar på gång och cykel och ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister jämfört med nollalternativet, vilket innebär att planförslaget därmed går i positiv riktning ur ett jämställdhetsperspektiv. Även när det gäller trygghet och bekvämlighet i transportsystemet (fokusområde ”medborgarnas resor” i matriserna ovan) satsas det något mer medel i planförslaget på åtgärder som går i positiv riktning jämfört med nollalternativet. Trots att Planförslaget ter sig bättre än Nollalternativet är bidragen till fokusområdet ”kollektivtrafik, gång och cykel” begränsade och planen som helhet bidrar inte till att öka andelen gång, cykel eller kollektivtrafik genom att öka kollektivtrafikens relativa attraktivitet.

Sammantaget kan konstateras att planförslaget har både för- och nackdelar jämfört med nollalternativet. Å ena sidan missgynnar planförslaget områden med övervägande kvinnodominerad dagbefolkning, å andra sidan gynnar planförslaget åtgärder som svarar mot generella resmönster och värdering hos kvinnor. Det är dock små skillnader mellan planförslaget och nollalternativet: planförslaget innebär ungefär liknande inriktning hos åtgärderna som nollalternativet. Bidragen till jämställdhetsperspektivet något större i planförslaget än i nollalternativet.

Nedan presenteras åtgärder som bidrar i positiv, negativ eller neutral riktning på sociala konsekvenser utifrån ett jämställdhetsperspektiv.

Åtgärder med positiva sociala konsekvenser

När det gäller sociala aspekten *tillgänglighet* berör följande cykelåtgärder områden med kvinnodominerad dagbefolkning:

- ▶ Lv 738 Moheda
- ▶ Lv 847 Hovmantorp

Även cykel- och kollektivtrafikåtgärder som inte direkt berör områden med kvinnodominerad dagbefolkning kan i viss mån bidra till en mer jämställd tillgänglighet i regionen genom att svara mot generella resmönster och värderingar hos kvinnor.

Drygt hälften av de satsade medlen går till åtgärder som bidrar positivt till tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter. Detta är samtliga kollektivtrafik-, gång och cykelåtgärder, men även vissa vägåtgärder som innehåller mindre åtgärder i de samlade effektbedömningarna bedömts gynna tillgängligheten med hållbara färdssätt, exempelvis:

- ▶ Väg 834 Hovmantorp
- ▶ Lv 120 Göteryd
- ▶ RV 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir
- ▶ Norrleden 2+2

Merparten av satsade medel går till åtgärder som förväntas att gå i positiv riktning avseende trafiksäkerhet. Cirka hälften av de satsade medlen går till trafiksäkerhet för gående och cyklister. Detta bidrar till sociala aspekten *hälsöfrämjande*. Även ovan nämnda kollektivtrafik-, gång och cykelåtgärder är hälsofrämjande genom att ge mer möjlighet till aktiv mobilitet.

Åtgärder med negativa sociala konsekvenser

De flesta åtgärderna går i neutral eller negativ riktning vad gäller det geografiska perspektivet utifrån hur dagbefolkningen är könsfördelad.

Åtgärder med neutralt bidrag

Satsade medel går generellt sett till åtgärder som gynnar områden med jämn könsfördelning i dagbefolkningen.

De flesta åtgärder har ingen inverkan på den relativa attraktiviteten för kollektivtrafik, gång och cykel.

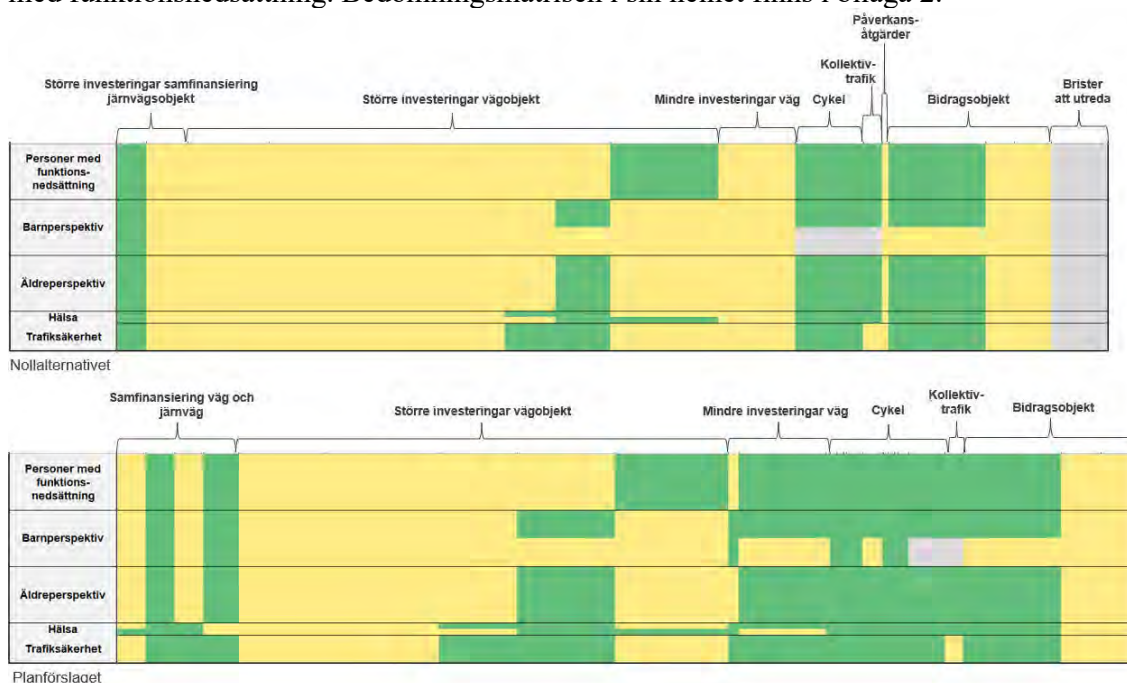
Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning

Bedömning av sociala konsekvenser av åtgärderna i länsplanen för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning har gjorts för kriterier som rör tillgängligheten för nämnda grupper och möjligheten att på egen hand ta sig till sina målpunkter/aktiviteter med kollektivtrafik, till fots och med cykel. Även trafik-säkerhet för gående och cyklister har bedömts (se specifika bedömningskriterier i avsnitt 2.3).

Kollektivtrafikåtgärder bidrar till en ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och äldre personer då dessa grupper förlitar sig mer på kollektivtrafikens tillgänglighet för sina vardagsresor. Även för barns självständiga mobilitet är möjligheten för kollektivtrafik en förutsättning, särskilt för äldre barn.

Gång- och cykelåtgärder bidrar till nämnda gruppers tillgänglighet. Därmed bidrar dessa åtgärder till ett mer inkluderande transportsystem. Gång- och cykelåtgärder i syfte att skapa säkra skolvägar bidrar till inkludering av barnperspektivet samt ökad tillgänglighet för barn. Därtill skapar åtgärder för aktiv mobilitet möjlighet till positiva hälsoeffekter för barn.

Figur 4-8 visar bedömning av sociala konsekvenser för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Bedömningsmatrisen i sin helhet finns i bilaga 2.

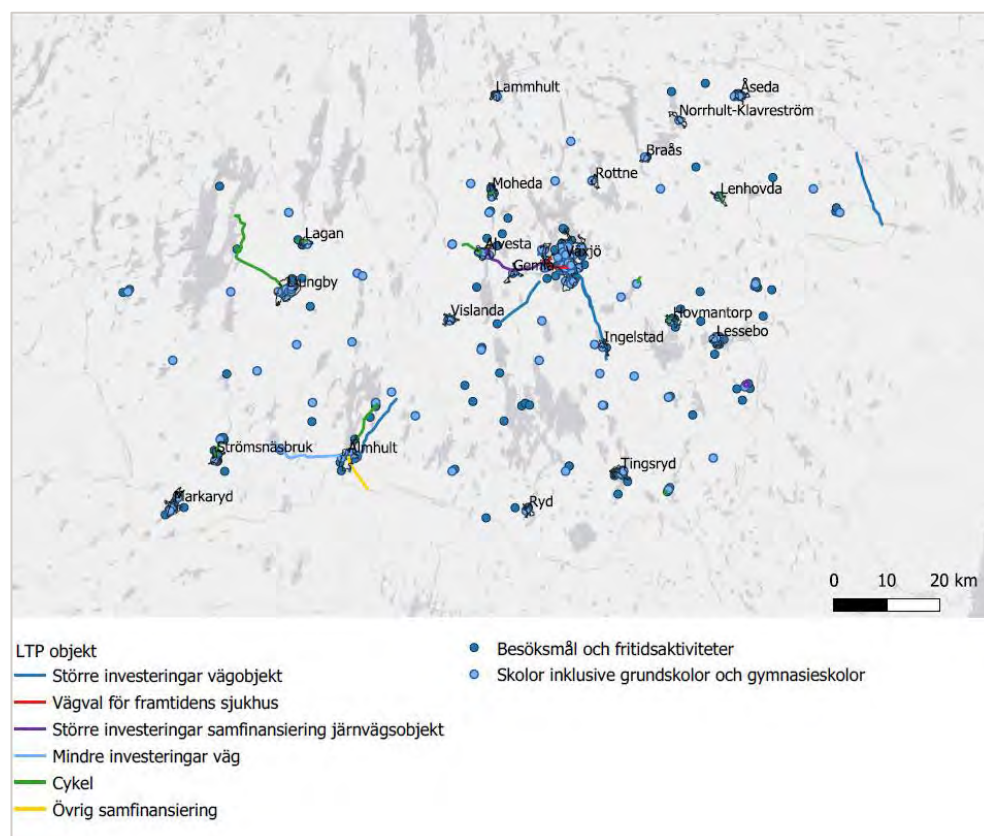


Figur 4-8 Bedömning av sociala konsekvenser för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning för nollalternativet respektive planförslaget

När det gäller barnrättsperspektivet bidrar investeringar i cykelvägar och mindre kollektivtrafikåtgärder, trafiksäkerhets- och miljöåtgärder samt MM-projekt (mobility management) positivt till barnets bästa. Dessa åtgärder bidrar till förbättrad tillgänglighet, rörelsefrihet och ökad trafiksäkerhet för barn. Det finns risk att stora satsningar på större väginvesteringar bidrar negativt till barnets bästa genom att skapa barriärer för barn men många av dessa åtgärder inkluderar gång- och cykeltrafik som till exempel planskilda korsningar och parallella gång- och cykelvägar. Därtill kan byggande av 2+1-vägar tränga undan unga personer

som kör EPA-traktor eller A-klassade fordon eftersom omkörning av dessa långsammare fordon försvåras.

En kartbild över barns målpunkter i regionen visas i Figur 4-9. Flera av de planerade cykelåtgärderna bidrar till förbättrad tillgänglighet till barns målpunkter med potentiella positiva effekter på barns fysiska aktivitet och hälsa. Emellertid är det betydligt fler åtgärder, både i antal och i storlek, som inte gynnar barns resande och gruppens självständiga och aktiva mobilitet.



Figur 4-9 Barns målpunkter i form av skolor samt besöks- och fritidsmål i Kronobergs län.

Det finns inga åtgärder som bidrar negativt till barns rätt till likvärdiga villkor och jämlikhet, dock finns det risk att fler åtgärder hamnar i områden med en starkare socioekonomisk förutsättningar eller omfattar bilåtgärder som gynnar barn som bor i familj med tillgång till bil. Några större väginvesteringar ligger i närheten av barns målpunkter och kan bidra till negativa miljökonsekvenser (sämre luft- och ljudmiljöer) för vissa barn, men ingen av dessa åtgärder kommer att bidra till barriäreffekter för barns tillgänglighet eller till ökad segregation.

Barn har inte varit delaktiga i bedömningsprocessen av Länstransportplanen på grund av planens stora omfattning och bedömningens översiktliga nivå. Dock har experter inom barn och trafiken varit delaktig i bedömningsprocessen och har fler aspekter som berör barn bedömts.

När det gäller personer med funktionsnedsättning och äldre personers tillgänglighet så innehåller planen endast ett fåtal kollektivtrafikåtgärder med potential till tillgänglighetsförbättringar. Emellertid visar Trivektors tidigare analys att även gruppen äldre kör mycket bil. Dock blir kollektivtrafiken allt viktigare med stigande ålder för att bibehålla en självständig mobilitet.

Sammantaget bidrar planförslaget mer positivt till tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning än vad nollalternativet gör. Detta genom att satsa mer medel på färdväg som är tillgängliga för dessa grupper och gynna hållbara färdväg till barns målpunkter i högre utsträckning. Därtill satsas mer medel på åtgärder som ökar trafiksäkerheten för gående och cyklister.

Nedan presenteras åtgärder som bidrar i positiv, negativ eller neutral riktning för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Åtgärder med positiva sociala konsekvenser

När det gäller sociala aspekten *tillgänglighet* bidrar samtliga gång-, cykel och kollektivtrafikåtgärder positivt till tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Därtill leder flera av cykelåtgärderna till barns målpunkter vilket bidrar till barns tillgänglighet och ger möjlighet till självständig och aktiv mobilitet, exempelvis:

- ▶ Lv 517 Strömsnäsbruk; Röcklavägen-Lagastigsgatan
- ▶ Lv 783 Konga; Blomsterv-Idrottsplatsen
- ▶ Lv 953 Lenhovda; Kalmarv-Kykrog
- ▶ Lv 846 Fureby; Kårev-Rv 25
- ▶ Lv 600 Diö-Möckeln Etapp 1 av 3

Vägojektet Rv 27 Säljeryd-Växjö bedöms i de samlade effektbedömningarna bidra positivt till tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning, genom att åtgärden innefattar flytt och ombyggnation av busshållplatser. Etapp 2, Rv 27 Tegnaby-Skir, som ingår i planförslaget saknar SEB. Samma bedömning som för etapp 1 har därför gjorts. Det som i bedömningsmatrisen ser ut som ett mycket stort bidrag ska alltså tolkas med försiktighet, då hållplatsåtgärderna endast utgör en mindre del av åtgärden.

Samtliga cykelåtgärder förväntas att gå i positiv riktning avseende trafiksäkerhet för gåenden och cyklister. Detta bidrar till sociala aspekten *hälsofrämjande*. Därtill förväntas följande åtgärder bidra positivt:

- ▶ Råppe station
- ▶ Norrleden 2+2 Etapp 2
- ▶ Sydostlänken mötesstation
- ▶ Lv 941 Stenbrohult – Lillagården

Även ovan nämnda kollektivtrafik-, gång och cykelåtgärder är hälsofrämjande genom att ge mer möjlighet till aktiv mobilitet.

Åtgärder med negativa sociala konsekvenser

Större vägojekt kan bidra till att skapa fler infrastrukturbarriärer mellan områden och exkludera grupper som inte har tillgång till körkort eller bil.

Åtgärd Rv 23 Huseby-Marklanda innebär mötesseparering och kan tränga undan unga som kör EPA-traktor eller A-klassade fordon.

Åtgärder med neutralt bidrag

Fler vägobjekt bidrar till ökad tillgänglighet för bil, men bedöms inte ha någon särskild påverkan på tillgängligheten specifikt för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Socioekonomiska förutsättningar

Bedömning av sociala konsekvenser av åtgärderna i länsplanen utifrån socioekonomiska förutsättningar har gjorts för kriterier som rör inkludering, sammanhållning och tillgänglighet (se specifika bedömningskriterier i avsnitt 2.3).

En åtgärd kan bidra till *inkludering* om åtgärden direkt berör områden med svag socioekonomi eller på andra sätt fångar gruppens förutsättningar och värderingar. Det kan exempelvis handla om att en åtgärd bidrar till att förbättra möjligheten för gång, cykel och kollektivtrafik som gynnar grupper med lägre körkorts- och bilinnehav och mer lokalt resande såsom utrikes födda och socioekonomiskt svaga grupper. *Sammanhållningen* i regionen kan stärkas genom infrastrukturens möjlighet att skapa överbryggande möten mellan olika grupper av människor och därigenom stärka det sociala kapitalet i samhället. Därutöver är det relevant att se om åtgärder bidrar till ökad *tillgänglighet* i regionen för socioekonomiskt svaga områden. Dessa tre kriterier ingår i fokusområdet ”Jämlikhet” i bedömningsmatriserna nedan.

I fokusområdet ”Hälsa” görs en bedömning av påverkan på tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter vilket är av relevans genom att svara mot generella resmönster hos socioekonomiska svaga grupper. Det kompletterar ovan nämnda kriterier.

Figur 4-10 visar bedömning av sociala konsekvenser utifrån socioekonomiska förutsättningar. Bedömningsmatrisen i sin helhet finns i bilaga 2.



Figur 4-10 Bedömning av sociala konsekvenser utifrån socioekonomiska förutsättningar för nollalternativet respektive planförslaget.

En stor del av åtgärderna i länsplanen utgår från regionens större tätorter, Växjö och Älmhult, och sträcker sig ut i tätorternas omland. Kartbilden i Figur 4-11 visar var det finns områden med särskilt risk för social utsatthet i Kronobergs län utifrån kombination av olika socioekonomiska förutsättningar (socioekonomiskt

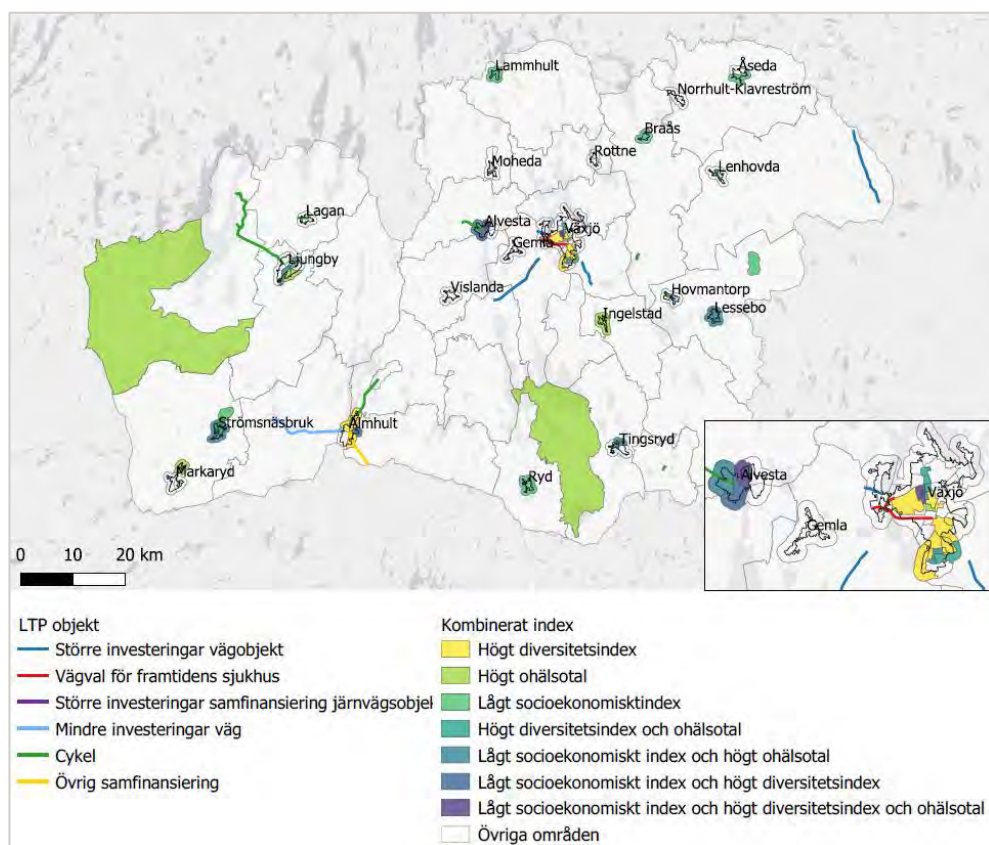
index, diversitet och ohälsotal). Figur 4-12 visar enbart socioekonomiskt index. I avsnitt 2.3 finns mer information om respektive index.

Analysen visar att några av åtgärderna berör utsatta områden. Åtgärderna i planen omfattar bland annat cykelåtgärder kring Alvesta, Strömsnäsbruk och Älmhult som även har potentiella hälsofrämjande effekter, väginvesteringar i och kring Växjö, och investeringar på järnvägen kring Älmhult. Åtgärderna gynnar alltså delvis områden av olika karaktär och bidrar till *inkludering* och även till att förbättra *tillgängligheten* inom och mellan områden och grupper med olika nivå av socioekonomi och utsatthet, vilket är positivt för möten mellan olika grupper av människor och därmed för *sammanhållningen* i regionen.

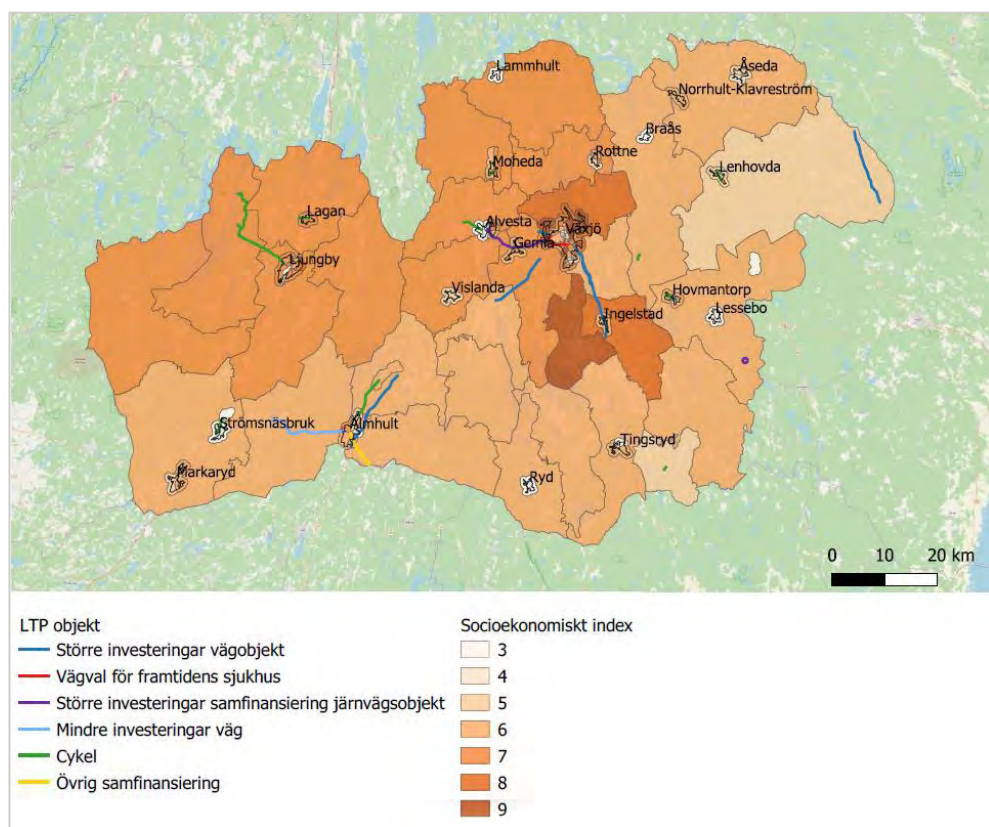
När det gäller möjligheten att bidra till tillgänglighet med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter (fokusområde "Hälsa" i matriserna ovan) bedöms planförslaget bidra mer positivt jämfört med nollalternativet. Planförslaget svarar således mer mot generella resmönster hos socioekonomiskt svaga grupper än vad nollalternativet gör.

Sammantaget innebär planförslaget en något mindre satsning av medel på åtgärder som tillfaller socioekonomiskt svaga områden jämfört med nollalternativet. Planförslaget som helhet bidrar (liksom nollalternativet) endast i begränsad utsträckning till inkludering, sammanhållning och tillgänglighet för socioekonomiskt svaga grupper. Merparten av åtgärderna bedöms ha ett neutralt bidrag till sociala konsekvenser utifrån socioekonomiska förutsättningar.

Däremot innebär planförslaget en något större satsning på åtgärder som bidrar positivt till tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter jämfört med nollalternativet, det vill säga att planförslaget svarar i lite större utsträckning än nollalternativet mot generella resmönster hos socioekonomiskt svaga grupper.



Figur 4-11 Kombinerat index för DeSo-områden i Kronobergs län.



Figur 4-12 Socioekonomiskt index för DeSO-områden i Kronobergs län.

Nedan presenteras åtgärder som bidrar i positiv, negativ eller neutral riktning utifrån socioekonomiska förutsättningar.

Åtgärder med positiva sociala konsekvenser

Vägojekt som bidrar positivt till inkludering är bland annat:

- ▶ Lv 941 Stenbrohult – Lillagården
- ▶ Norrleden 2+2

Samtliga gång-, cykel- och kollektivtrafikåtgärder bidrar positivt till tillgänglighet och inkludering för socioekonomiskt svaga grupper genom att svara mot generella resmönster hos socioekonomiskt svaga grupper.

Cykelåtgärder som bidrar positivt till inkludering och tillgänglighet:

- ▶ Lv 707 Alvesta-Hjortsberga; Rv 25-Rönnedalsvägen
- ▶ Lv 847 Hovmantorp; Granv-Järnvägsstation
- ▶ Lv 517 Strömsnäsbruk
- ▶ Lv 600 Diö-Möckeln

Järnvägsåtgärder som bidrar positivt till inkludering och tillgänglighet:

- ▶ K-t-K Alvesta - Växjö
- ▶ Räppe station

Järnvägsåtgärder som bidrar positivt, utöver att bidra positivt till inkludering och tillgänglighet, även bidrar positivt till sammanhållning:

- ▶ Sydostlänken mötesstation

Åtgärder med negativa sociala konsekvenser

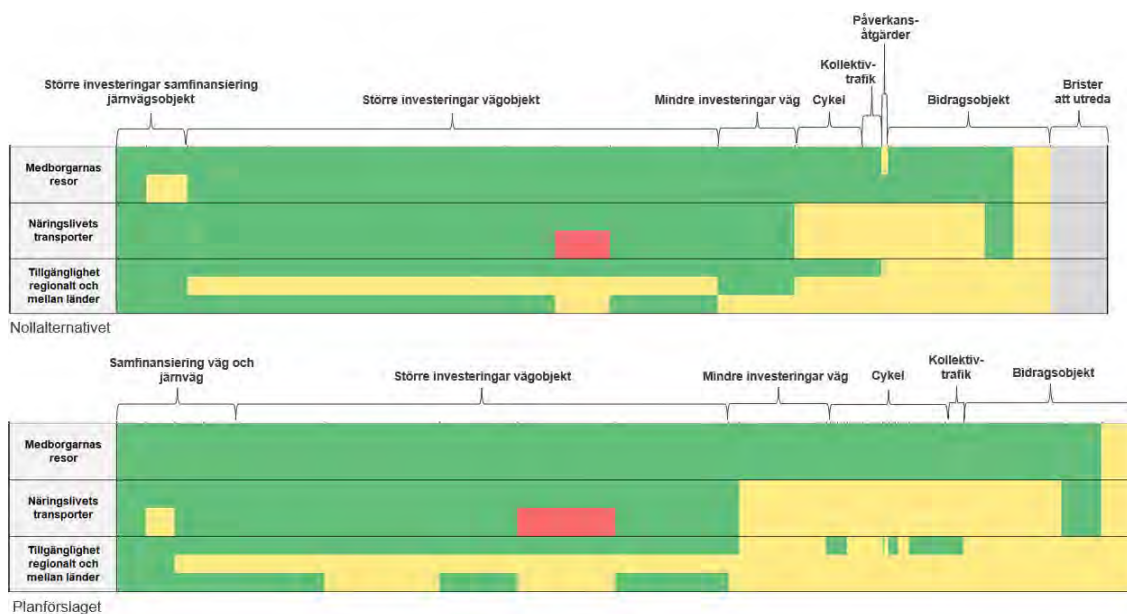
Inga åtgärder har negativa effekter på inkludering och sammanhållning. Emellertid satsas mer medel i områden med goda socioekonomiska förutsättningar, något som i förlängningen kan skapa klyftor mellan områden och grupper.

Åtgärder med neutralt bidrag:

Merparten av åtgärderna bedöms ha ett neutralt bidrag till sociala konsekvenser utifrån socioekonomiska förutsättningar.

Generell tillgänglighet

Konsekvensbedömning görs också med avseende på generell tillgänglighet, det vill säga tillgänglighet som inte tydligt tillfaller specifika grupper eller perspektiv enligt ovan. De bedömningskriterier som använts svarar mot preciseringarna av det transportpolitiska funktionsmålet och hur tillgänglighet bedöms i samlade effektbetyrämmningar (se avsnitt 2.3). Figur 4-13 visar bedömning för generell tillgänglighet. Bedömningsmatrisen i sin helhet finns i bilaga 2.



Figur 4-13 Bedömning av fokusområdena medborgarnas resor, näringslivets transporter samt tillgänglighet regionalt och mellan städer för nollalternativet respektive planförslaget.

Planförslaget bidrar, liksom nollalternativet, som helhet positivt till fokusområdet ”medborgarnas resor”. Det satsas något mer medel som går i positiv riktning i planförslaget jämfört med nollalternativet, men inga tydliga skillnader i inriktning kan ses. Vad gäller näringslivets transporter satsas det mindre medel på åtgärder som går i positiv riktning i planförslaget jämfört med nollalternativet. Den negativa påverkan som syns i bedömningsmatriserna ovan är större i planförslaget. Det beror på att åtgärden Väg 834 Hovmantorp, som bidrar negativt till tillförlitligheten för godstransporter, har större budget i planförslaget än nollalternativet.

När det gäller fokusområdet ”tillgänglighet regionalt och mellan länder” är planförslaget är de positiva bidragen något mindre i planförslaget jämfört med nollalternativet. För kriteriet som rör lokal och regional arbetspendling ses främst positiva bidrag, men det ses även positiva bidrag för tillgänglighet till knutpunkter och bytestpunkten för internationella resor.

Totalt sett är de positiva bidragen till generell tillgänglighet något mindre i planförslaget jämfört med nollalternativet och gäller särskilt bidragen till näringslivets transporter. Nedan presenteras åtgärder som bidrar i positiv, negativ eller neutral riktning för generell tillgänglighet.

Åtgärder med positiva sociala konsekvenser

De flesta namnsatta vägåtgärderna bidrar positivt till trygghet, tillförlitlighet, bekvämlighet, nöjdhet, kvalitet och pendling för biltrafikanter. Huruvida väginvesteringar för biltrafiken på lång sikt bidrar till förbättrad tillgänglighet är dock svårt att avgöra eftersom det är svårt att bedöma effekter av den inducerade trafiken.

I princip samtliga större investeringar bidrar positivt till näringslivets transporter samt till lokal och regional arbetspendling.

Åtgärder med negativa sociala konsekvenser

Väg 834 Hovmantorp bidrar negativt till tillförlitligheten för godstransporter.

Åtgärder med neutralt bidrag:

Cykelåtgärder har neutralt bidrag till näringslivets transporter.

Planen som helhet bidrar neutralt till Tillgänglighet storstad.

4.4 Sammantaget om planförslaget

Betydande miljöpåverkan

Klimat

I Planförslaget ger nästan samtliga åtgärder negativa effekter på energianvändning vid byggandet. Sett till andel medel så satsas det något mindre medel på vägåtgärder i Planförslaget jämfört med Nollalternativet. Sett till åtgärder som ger effekt på emissionerna per körd kilometer går planförslaget i mer positiv riktning.

Sammantaget ses genom planförslaget inget större trendbrott för fokusområdet klimat, och planförslaget går generellt i samma riktning som tidigare planering.

Hälsa

I planförslaget satsas likvärdiga medel på åtgärder som leder i rätt riktning avseende emissioner. Bedömningen visar att det inte är några tydliga trendbrott i gällande plan gent emot tidigare planering, eftersom andelen vägåtgärder är i princip de samma.

I planförslaget satsas något mer medel på åtgärder som går i rätt riktning avseende personer som exponeras för buller som i nollalternativet. Likvärdiga medel satsas på åtgärder som leder i positiv riktning. Planförslaget bedöms sammantaget som något bättre jämfört med tidigare plan avseende buller, vilket främst beror på att det satsas mer medel på cykelåtgärder i planförslaget.

Planförslaget satsar mer medel på åtgärder som bidrar positivt till fysisk aktivitet, barns möjlighet att resa på egen hand samt tillgänglighet med kollektivtrafik, till fots och med cykel.

Landskap

Nästan samtliga åtgärder i Planförslaget har någon negativ inverkan på kriterier med relevans för landskap. Planförslaget har något större negativa effekter på fokusområdet landskap och även mindre positiva effekter jämfört med nollalternativet. Det kriteriet som går i mest negativ riktning är betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter.

Trafiksäkerhet

I princip samtliga åtgärder i Planförslaget påverkar trafiksäkerheten positivt. Det satsas något mer medel i planförslaget som bidrar positivt till att trafiksäkerheten höjs och går i högre utsträckning i linje med målet om nollvisionen. Störst skillnad ses för trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, där de positiva bidragen är särskilt stora i Planförslaget i jämfört med Nollalternativet.

Andelar och relativ attraktivitet för kollektivtrafik, gång och cykel

Bidragen till kollektivtrafik, gång och cykel sett till satsade medel är i Planalternativet små. Satsningarna på gång, cykel och kollektivtrafik är något större i Planförslaget än i Nollalternativet.

Tabell 4-3 Sammanfattande jämförelse avseende miljökonsekvenser.

Fokusområde	Planförslaget jämfört med nollalternativet
Klimat	0/+
Hälsa	
Buller	+
Befolkning	+
Luft	0
Landskap	-
Trafiksäkerhet	0/+
Kollektivtrafik, gång och cykel	0/+

Sociala konsekvenser

Jämställdhetsperspektiv

När det gäller möjlighet att öka tryggheten i transportsystemet går planförslaget som helhet i positiv riktning. För övriga kriterier och fokusområden är bidragen mer varierande. Även om de positiva bidragen till kriterier som rör kvinnors resande och värderingar i högre utsträckning är större än i nollalternativet, bidrar inte planen som helhet till vare sig överflyttning eller attraktiviteten för hållbara färdssätt. Därtill går satsade medel i planen generellt sett till åtgärder som gynnar områden med övervägande jämn eller mansdominerad dagbefolkning.

Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning

Planförslaget som helhet bidrar generellt sett neutralt till tillgängligheten för barn och äldre. Det positiva bidraget till tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning framstår i bedömningsmatrisen större än vad det är genom att en större vägåtgärd även innehåller mindre åtgärder som gynnar kollektivtrafik. Det som i bedömningsmatrisen ser ut som ett mycket stort bidrag ska alltså tolkas med försiktighet.

Sammantaget bidrar planförslaget mer positivt till tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning än vad nollalternativet gör. Detta genom att satsa mer medel på färdssätt som är tillgängliga för dessa grupper och gynna hållbara färdssätt till barns målpunkter i högre utsträckning. Därtill satsas mer medel på åtgärder som ökar trafiksäkerheten för gående och cyklister.

Socioekonomiska förutsättningar

Sammantaget innebär planförslaget en något mindre satsning av medel på åtgärder som tillfaller socioekonomiskt svaga områden jämfört med nollalternativet. Planförslaget som helhet bidrar (liksom nollalternativet) endast i begränsad utsträckning till inkludering, sammanhållning och tillgänglighet för

socioekonomiskt svaga grupper. Merparten av åtgärderna bedöms ha ett neutralt bidrag till sociala konsekvenser utifrån socioekonomiska förutsättningar.

Däremot innebär planförslaget en något större satsning på åtgärder som bidrar positivt till tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter jämfört med nollalternativet, det vill säga att planförslaget svarar i lite större utsträckning än nollalternativet mot generella resmönster hos socioekonomiskt svaga grupper.

Generell tillgänglighet

Planförslaget bidrar i sin helhet positivt till generell tillgänglighet, särskilt till medborgarnas resor. Planen bidrar även positivt till näringslivets transporter och kriterierna lokal och regional arbetspendling, samt tillgänglighet till knutpunkter och bytespunkter för internationella resor inom fokusområdet ”tillgänglighet regionalt och mellan länder”.

Sett till satsade medel går planförslaget i större positiv riktning för medborgarnas resor, något mindre för näringslivets transporter och tillgänglighet regionalt och mellan länder.

En jämförelse av sociala konsekvenser visas i Tabell 4-4.

Tabell 4-4 Sammanfattande jämförelse avseende sociala konsekvenser.

Fokusområde	Planförslaget jämfört med nollalternativet
Jämställdhetsperspektiv	0/+
Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning	+
Socioekonomiska förutsättningar	0/+
Generell tillgänglighet	0/-

Sammanfattande bedömning

Planförslaget är sammantaget en fortsättning på redan utstakad inriktning för föregående plan (nollalternativet) och innebär inga större förändringar.

Konsekvensbedömningen av alla de åtgärder som studerats inom ramen för länsplanen visar att gång-, cykel och kollektivtrafikåtgärder generellt bidrar positivt till jämlikhet, jämställdhet samt miljö- och klimatmål. De namnsatta åtgärderna på väg bidrar generellt negativt för aspekten klimat, vissa aspekter av hälsa och landskap samt jämställdhet. Vägåtgärderna bidrar framförallt till restidsvinster för biltrafiken samt till ökad trafiksäkerhet för trafikantgruppen.

Genom att satsningarna är något större i planförslaget på åtgärder som gynnar gång-, cykel och kollektivtrafik är de positiva bidragen större främst till olika gruppers möjligheter att resa, inte minst för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Med hänsyn till grupper med risk för social utsatthet och kvinnors rensade och värderingar är de positiva bidragen begränsade. Snarare är det den generella tillgängligheten som gynnas i planförslaget genom det genomgående fokuset på vägåtgärder.

Genom att det satsas en stor andel medel på vägåtgärder i planförslaget kommer också negativa miljöeffekter. Därtill kan större vägobjekt bidra till att skapa fler

infrastrukturbarriärer och exkludera grupper som inte har körkort eller tillgång till bil.

Sammantaget bidrar planförslaget, liksom nollalternativet, i sin helhet negativt till både nationella och regionala klimat- och miljömål och har utöver tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning endast begränsad bäring på sociala hållbarhetsmål. Detta genom att vissa geografier och färdmedel, och därmed grupper, prioriteras i planen över andra. Dock bidrar planen i sin helhet positivt till ökad trafiksäkerhet och går i linje med regionala trafiksäkerhetsmål och det nationella etappmålet för trafiksäkerhet.

5. Målkonflikter, knäckfrågor och kompletterande åtgärder

5.1 Målkonflikter

Hållbarhetsbedömningen är strukturerad utifrån de transportpolitiska målen och dess olika preciseringar. De miljöaspekter som enligt miljöbalken ska bedömas har integrerats i bedömningen liksom de sociala aspekter som ingår i vedertagen metodik för social konsekvensbedömning. Visualiseringen i en samlad bedömningsmatris ger en överblick för de synergier och motsättningar som finns mellan olika aspekter, se matriser i bilaga 2.

Det kan konstateras att det inom länsplanen finns såväl flera synergier som målkonflikter. På en övergripande nivå handlar det om motsättningar mellan å ena sidan det transportpolitiska funktionsmålet tillgänglighet och å andra sidan hänsynsmål rörande miljö och hälsa. Det finns även konflikter inom funktionsmålet. För hänsynsmålet rörande trafiksäkerhet finns det i regel en bättre överensstämmelse med funktionsmålet sett till vilka åtgärder som genomförs som kan leda till både ökad trafiksäkerhet som minskade restider för bil.

Funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga enligt den proposition som fastslagits av Riksdagen. Samtidigt poängteras att för att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Miljö, hälsa och trafiksäkerhet bör alltså ses som ramen för transportplaneringen.

Nedan presenteras de huvudsakliga målkonflikter som kan konstateras utifrån den hållbarhetsbedömning som gjorts för länsplanen.

- ▶ **Vägojekt, järnvägsobjekt och miljö.** Tillgängligheten (i denna hållbarhetsbedömning preciserat i form av fokusområdena Medborgarnas resor, Näringslivets transporter och Tillgänglighet regionalt och mellan länder) gynnas generellt sett av såväl större som mindre väginvesteringar. Detta står i konflikt med miljöaspekter såsom klimat och landskap. I planförslaget satsas sammantaget en stor andel medel på åtgärder som går i negativ riktning när det gäller klimat och landskap genom att det satsas mycket medel på vägojekt. Vägsatsningarna innebär ökad tillgänglighet för bil men står samtidigt i konflikt med nämnda miljöaspekter. Även större järnvägsatsningar, som innebär möjlighet till mer hållbara transporter av människor och gods, kan ha negativa miljöeffekter genom intrångseffekter och klimatpåverkan under byggskedet. Detta lyfts också fram av bedömningarna.
- ▶ **Konflikterande tillgänglighetsmål.** Byggandet av större väg- och järnvägsobjekt kan också bidra till att skapa fler infrastrukturbarriärer mellan områden. Byggandet av 2+1 vägar kan leda till undanträngning av gång-

och cykeltrafikanter om inte dessa trafikantgruppers tillgänglighet tvärs och längs stråken säkerställs (vilket är svårt att bedöma utifrån de underlag som använts inom hållbarhetsbedömningen). På motsvarande sätt kan 2+1 vägar utgöra hinder för personer (ofta unga personer) som kör långsammare fordon i form av EPA-traktorer eller A-klassade fordon. Väginvesteringar exkluderar också grupper som inte har tillgång till körkort eller bil, till exempel barn, unga, äldre, personer med funktionsnedsättning, kvinnor i viss mån och socioekonomiskt svaga grupper inklusive utlandsfödda personer. Detta ställer olika tillgänglighetsmål mot varandra – generell tillgänglighet och tillgänglighet för olika grupper. Emellertid kompenserar flera av vägobjekten sin negativa inverkan, genom att det också införs åtgärder för gång-, cykel och kollektivtrafik.

- ▶ **Trafiksäkerhet och väginvesteringar.** Mittseparering, som byggandet av exempelvis 2+1 vägar innebär, byggs ofta av trafiksäkerhetsskäl för att minska antalet dödade och allvarligt skadade personer i trafiken. Den gynnsamma trafiksäkerhetsutveckling som Sverige haft genom åren beror bland annat på ett systematiskt införande av mötesfrihet på statliga vägar. Det finns dock en risk att vägobjekt drivs utifrån förevändningen att öka trafiksäkerheten när det underliggande skälet mer handlar om restidsvinster och bekvämlighet. Det riskerar att ställa mål om trafiksäkerhet (för motortrafikanter) mot miljömål när egentligen trafiksäkerheten (för gående och cyklister) snarare borde ses som en förutsättning för mer hållbar resande. Frågan är alltså vilka vägåtgärder som blir nödvändiga: 1+1-väg, 2+1 väg eller 2+2 väg, och om sänkt hastighet på större vägar också skulle kunna vara en alternativ åtgärd.
- ▶ **Fördelningseffekter.** Det finns också en fördelningsmässig dimension i valet av åtgärder i länsplanen när nyttor och kostnader fördelas mellan trafikantgrupper, befolkningsgrupper och geografier. Det handlar om vilka grupper och geografier som gynnas och missgynnas av åtgärderna utifrån vilka transportsätt som regionen satsar på, vilka geografier som får åtgärder och vilka befolkningsgrupper som får ta del av transportsystemets nyttor och som drabbas av dess onyttor. Bedömningarna visar att åtgärder tillfaller socioekonomiskt starka områden i större utsträckning än svaga områden. Även om flera vägåtgärder kompenserar genom att även inkludera gång- och cykelåtgärder i viss mån så är satsningarna på vägobjekt är storleksmässigt omfattande i jämförelse med cykel och kollektivtrafik. Det innebär att grupper som inte kör bil eller har dålig tillgång till bil förfördelas.

5.2 Knäckfrågor och nycklar

Utifrån nulägesbeskrivningen kan konstateras att det finns olika sociala utmaningar som regionen står inför. Allt ifrån skiftande socioekonomiska förutsättningar med ojämlika livsvillkor till ojämlika tillgänglighets- och mobilitetsförutsättningar för olika befolkningsgrupper. Även kvinnor och män reser på olika sätt, har olika tillgång till olika färdssätt och olika värderingar kopplat till transportsystemet. Jämställdhet och jämlikhet handlar inte om att göra och vara lika, men om att ges likvärdiga möjligheter.

Regionen har också utmaningar genom att länet är glest befolkat med långa avstånd vilket är en utmaning för kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen. En central knäckfråga som är särskilt relevant utifrån lagt planförslag är hur planen kan hantera motsättningen mellan generellt tillgänglighetshöjande vägåtgärder och mål om ekologisk och social hållbarhet.

Stråken och stationssamhällena i det glesa länet

Länstransportplanen innehåller traditionellt sett en stor andel investeringar på vägobjekt, något som kan behövas i ett glesare län som Kronoberg. Emellertid, så finns möjligheter att satsa mer på mer hållbara och inkluderande transportsätt. Detta genom att länet är uppbyggt i stråk, där flertalet invånare bor och arbetar i de större infrastrukturstråken. Där finns potential att vidareutveckla stråkstrukturen, genom att i högre utsträckning utnyttja den potential som finns i de flera stationsorterna. Där finns särskilt potential att flytta över transporter från bil till järnvägen. Stråken och stationssamhällena är att betrakta som en nyckel för hållbara investeringar, även utifrån ekonomisk hållbarhet.

Satsa på hållbara färdssätt

Därtill innebär investeringar i transportinfrastrukturen alltid en prioritering. Hittills har den generella tillgängligheten prioriterats genom stora investeringar i väginfrastrukturen. En sådan prioritering gynnar grupper med tillgång till bil och körkort, och kan bidra till ett transportsystem som exkluderar personer som inte har tillgång till eller kan köra bil. Det svarar också mer mot mäns generella resmönster och inte kvinnors. En sådan prioritering går heller inte i linje med barns bästa. En mer jämlik och jämställd prioritering, med färre fördelningsmässiga motsättningar, skulle vara att satsa medel på hållbara färdssätt i form av gång-, cykel och kollektivtrafik. Prioriteringar bör utgå ifrån analyser av barns målpunkter och en djupare analys av var tillgängligheten för olika grupper behöver stärkas. En medveten fördelning av åtgärder kan bidra till att minska de ojämlika mobilitetsförutsättningarna och livsvillkoren i regionen.

Att tänka på för fortsatt transportplanering

Det finns möjlighet att fänga och hantera en del sociala utmaningar genom åtgärder i länsplanen, men dessa utmaningar handlar också om åtgärder som rör senare planeringsskeden och såklart också andra samhällssektorer. Vissa aspekter av social hållbarhet kan påverkas i tidiga, strategiska skeden av transportplaneringen, bland annat genom åtgärder i länsplanen, medan andra aspekter är mer en fråga för senare skeden. Till exempel är trafikering i kollektivtrafiken liksom utformningen av trygga, säkra och tillgängliga trafikmiljöer mer en fråga för senare skeden. Vilka gruppers och geografiers resefterfrågan och tillgänglighet som adresseras av åtgärder är ofta en fråga för en länsplan liksom vilka grupper/geografier som får åtgärder och hur transportåtgärder kan användas för att knyta samman olika grupper av människor i samhället och bidra till ökad sammanhållning och tillit.

De potentiella sociala konsekvenser som lyfts fram i hållbarhetsbedömningen för länsplanen blir viktiga att beakta och fortsatt hantera i kommande skeden av transportplaneringen. Till exempel:

- ▶ I fördelningen av medel i de potter som finns inom länsplanen bör en systematik tillämpas som säkerställer att de åtgärder som genomförs bidrar till en hållbar utveckling, både miljömässigt och socialt. Förslagsvis tillämpas bedömningskriterier av det slag som använts i den här hållbarhetsbedömningen som underlag för prioritering av medel i pottarna.
- ▶ I fortsatt planering av de väginvesteringar (och även järnvägsinvesteringar i viss mån) som ingår i länsplanen finns det möjlighet att beakta tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående, cyklister och för personer som tar sig till/från kollektivtrafiken. Det är viktigt att säkerställa att inga nya barriäreffekter skapas och att befintliga minimeras.
- ▶ I fortsatt planering av kollektivtrafiken, till exempel vad gäller linjedragning, lokalisering av hållplatser och stationer och trafikering, finns det möjlighet att beakta områden med olika socioekonomiska förutsättningar liksom målpunkter för olika grupper (till exempel utifrån ålder och kön). Det finns också möjlighet att knyta samman människor från olika grupper i samhället genom kollektivtrafiken liksom att befolka platser och därigenom öka tryggheten.
- ▶ I den fortsatta planeringen och utformningen av transportsystemet blir det också viktigt att säkerställa olika befolkningsgruppers delaktighet genom olika former av dialog.

Utvecklade effektbedömningar och bristanalyser

För att hållbarhetsbedömningar i detta skede av planeringen bättre ska kunna ta hänsyn till och bedöma effekter av åtgärdsalternativ för olika grupper behöver de underlag som bedömningarna baseras på utvecklas. Detta dels genom utvecklade analyser av fördelningsmässiga och sociala hållbarhetsaspekter i de samlade effektbedömningarna, dels kartläggning av brister och behov hos olika grupper och geografier i regionen.

Beakta fördelningen av negativa konsekvenser

Även hälsoeffekter av infrastruktursatsningar mellan grupper och geografier är något som länsplanen kan och bör hantera. Socioekonomiskt svaga områden och grupper är generellt mer påverkade av transportsystemets negativa effekter i form av olycksrisker, buller, luftföroreningar, barriäreffekter och bristande infrastruktur, samtidigt som de drar mindre nytta av förbättringar i tillgänglighet. Transportplaneringen behöver tillse en jämnare fördelning och åtgärder behöver vidtas för att mitigera de negativa effekterna. Fördelningen av negativa konsekvenser på olika grupper och geografier är något som samlade effektbedömningar i dagsläget inte hanterar nämnvärt.

5.3 Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan

I den metod som här tillämpats för att bedöma betydande miljöpåverkan har ingått att peka ut åtgärder som går i positiv riktning och motverkar/förebygger betydande miljöpåverkan. Ofta är effekterna av kompensatoriska åtgärder redan med i bedömningen av olika objekt och åtgärds kategorier. Sådana åtgärder har alla markerats med grön färg i de matriser som visats och också i text beskrivits i rutor med grön ram.

5.4 Kompletterande åtgärder för att hantera sociala konsekvenser

För att i kommande planering i större utsträckning gynna olika gruppers tillgänglighet behövs ett betydligt större fokus på gång-, cykel och kollektivtrafik. Utifrån ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv är dessa åtgärder generellt positiva då de ökar möjligheten för barn och unga att förflytta sig på egen hand. Det förbättrar också tillgängligheten för en större grupp människor då gång-, cykel- och kollektivtrafiksystem är öppna för en större del av befolkningen än vad biltrafiksystemet är. För att nå en hög tillgänglighet geografiskt och demografiskt är det viktigt att arbeta med både infrastruktur och användarvänlighet. Sådana åtgärder kan ge också bättre hälsa genom ökad fysisk aktivitet. Vid prioritering av åtgärder för ökad framkomlighet för biltrafik kommer utvecklingen att gå i motsatt riktning för dessa mål.

Därtill kan infrastruktursatsningar i större utsträckning riktas till särskilda geografier utifrån behovsanalyser av olika slag. Att rikta åtgärder till landsbygdskommuner där tillgängligheten är låg, eller till områden med risk för utsatthet kan bidra till att minska både den geografiska och fördelningsmässiga snedvridningen mellan grupper och geografier. En medveten fördelning av åtgärder kan bidra till att minska de ojämlika mobilitetsförutsättningarna och livsvillkoren i regionen.

I kommande planeringsprocess är det även viktigt beakta delaktighet av olika grupper av kvinnor och män i olika åldrar, och handlar om vilka som får vara med och sätta prioriteringarna, vilket inflytande de som hörs högst får, och vilka hörs inte alls. Inte minst behöver planeringen hitta former för att på ett tydligare sätt praktisera lagkravet om barns rätt till delaktighet och inflytande. Delaktighet av olika grupper är något som behöver hanteras ur en demokratisk och inkluderande synpunkt, men kunskap om olika grupper behövs även för att kunna skapa en jämlik och jämställd tillgänglighet, och för att planeringen ska skapa likvärdiga möjligheter att förflytta sig.

Bilagor

Bilaga 1: Remissammanställning avgränsningssamråd

Remiss- instans	Yttrande / synpunkt / fråga	Kommentar / hantering
Länsstyrelsen Kronobergs län	Miljökvalitetsmålen: I tabellen ingår fler mål än vad det gör i löptext. Gifrfri miljö nämns två gånger, bör vara frisk luft. Förtydliga vad det är som ska tillämpas i den här planen.	I rapporten justeras så att de aktuella målen ingår.
Länsstyrelsen Kronobergs län	Länsstyrelsen undrar över hur kopplingen ser ut mellan indikatorer och uppföljning. Föreslår att uppföljningen kan avgränsas ytterligare och föreslå vad som ska följas upp och hur planen bidragit.	Rapporten innehåller en nulägesanalys, men det görs ingen tydlig jämförelse mellan läget i samband med tidigare MBK och nuläge. Uppföljning görs ej på objektsnivå utan i huvudsak på systemet. Uppföljning hanteras i kap 5 Slutsatser och uppföljning.
Länsstyrelsen Kronobergs län	Vill se minst ett nollalternativ och ett jämförelsealternativ, ett förslag är att lägga mer eller mindre medel i olika pottar för att generera olika alternativ.	Ett nollalternativ och ett planförslag ingår i bedömningen.
Länsstyrelsen Kronobergs län	Synpunkt på mening "Länsstyrelsen har ansvaret för att det nationella perspektivet tas om hand i den kommunala planeringen". Länsstyrelsen bevakar de nationella intressena, kommunerna har ansvaret att förhålla sig till det nationella perspektivet.	Eventuell motsvarande text i rapporten justeras utifrån Länsstyrelsens yttrande.

Bilaga 2: Bedömningsmatris för nollalternativet

[illegible]

Bilaga 2: Bedömningsmatris för planförslaget

[illegible]

Bilaga 3: Enkel prövning av barnets bästa

Barnrättsbaserat beslutsunderlag Enkel prövning av barnets bästa	
Ärendenamn:	Länsplan för regional transportinfrastruktur för Kronobergs län 2022–2033
Ansvarig och verksamhet:	Regional utveckling
Barn som berörs:	Barn som bor i Kronobergs län
Datum:	2021-09-03

Rätt till likvärdiga villkor, jämlikhet och förbud mot diskriminering (artikel 2)

Bidrar ärendet/beslutet till likvärdiga villkor för berörda barn? Vilka barn riskerar att diskrimineras? Gynnas vissa barn på andra barns bekostnad?

☐ Ärendet/beslutet bedöms bidra till likvärdiga villkor för alla barn, jämlikhet och förbud mot diskriminering	☒ Ärendet/beslutet bedöms delvis bidra till likvärdiga villkor för alla barn, jämlikhet och förbud mot diskriminering	☐ Ärendet/beslutet bedöms inte bidra till likvärdiga villkor för alla barn, jämlikhet och förbud mot diskriminering
---	---	--

Om ärendet/beslutet bedöms *delvis* bidra till likvärdiga villkor för alla barn, jämlikhet och förbud mot diskriminering, förklara på vilket sätt:

Länsplan för regional transportinfrastruktur för Kronobergs län 2022–2033 beskriver de infrastrukturåtgärder som avses att genomföras under planperioden på statliga regionala vägar samt statlig medfinansiering till investeringar på kommunala vägar. En strategisk miljöbedömning och hållbarhetsbedömning som även avser sociala konsekvenser inklusive barnrättsperspektiv har genomförts för länsplanen. Barnrättsperspektivet har inneburit en bedömning av enskild åtgärds påverkan på barnets bästa genom kriterier som rör tillgängligheten för barn och barns möjlighet att på egen hand ta sig till sina målpunkter/aktiviteter med kollektivtrafik, till fots och med cykel samt som rör trafiksäkerheten för gående och cyklister. I bedömningen av sociala konsekvenser analyseras också hur åtgärderna fördelar sig på och påverkar människor med olika socioekonomiska förutsättningar och därmed olika livsvillkor och mobilitetsförutsättningar. Analys har inte gjorts för olika grupper av barn, men däremot kan barn antas leva i hushåll med olika socioekonomiska förutsättningar såsom analyserats inom hållbarhetsbedömningen.

Bedömningen av åtgärderna i länsplanen visar att de flesta åtgärder inte bidrar till (det vill säga har en neutral inverkan på) mer jämlika livsvillkor och mobilitetsförutsättningar utifrån vilka socioekonomiska områden som berörs av åtgärderna och därmed för de barn som bor där. Några enskilda åtgärder bidrar positivt till både tillgänglighet för socioekonomiskt svagare områden och barns tillgänglighet. Dessa åtgärder omfattar planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik och nya cykelvägar som sammankopplar områden med barns målpunkter och olika socioekonomisk karaktär.

Inga åtgärder i länsplanen har en negativ inverkan på barns tillgänglighet eller vad gäller tillgängligheten för socioekonomiskt svagare grupper. Dock finns det risk att fler åtgärder hamnar i socioekonomiskt starkare områden och en stor del av investeringsbudgeten innebär vägåtgärder som primärt gynnar barn som bor i familjer med tillgång till bil. Några större väginvesteringar ligger i närheten av barns målpunkter och kan bidra till negativa miljökonsekvenser (sämre luft- och ljudmiljöer) för vissa barn, men ingen av dessa åtgärder kommer att bidra till barriärefekter för barns tillgänglighet. I stort ligger åtgärderna geografiskt utspridda över regionen och tenderar att sammankoppla landsbygd till tätorter som Växjö, Alvesta, Älmhult och Ljungby. Även om länsplanen domineras av vägåtgärder innebär länsplanen ändå en större satsning på gång-, cykel och kollektivtrafikåtgärder, och svarar således i högre grad mot generella resmönster hos barn och hos socioekonomiskt svagare grupper, jämfört med föregående plan.

Barnets bästa (artikel 3)

Vilka lagar och nationella styrdokument är relevanta i frågan? Vad är bäst för barn enligt forskning och evidens, nationella riktlinjer, praxis i andra regioner, vår egen beprövade erfarenhet, samt på kort och lång sikt?

☐ Ärendet/beslutet bedöms vara förenlig med barnets bästa	☒ Ärendet/beslutet bedöms delvis vara förenlig med barnets bästa	☐ Ärendet/beslutet anses inte vara förenlig med barnets bästa
--	--	--

Om ärendet/beslutet bedöms vara *delvis* förenlig med barnets bästa, förklara på vilket sätt:

Sveriges transportpolitiska mål (Prop. 2008/09:93) är ett nationellt styrdokument av relevans för en länsplan för regional transportinfrastruktur. Hållbarhetsbedömningen som gjorts för länsplanen för Kronobergs län 2022–2033 är strukturerad utifrån transportpolitiska målen samt utifrån miljöaspekter i miljöbalken och sociala aspekter i Region Kronobergs metodik för social konsekvensanalys. I målen uttrycks bland annat ambition att "transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet". Olika grupper och geografiers tillgänglighet lyfts fram av några olika preciseringar varav en rör specifikt barns tillgänglighet och "barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer".

Forskning visar att transportplanering och stadsutveckling på bilens villkor bidrar till begränsad rörelsefrihet för barn samt minskad trafiksäkerhet och trygghet i trafiken. Trenden över tid är att trafikmiljöer upplevs som allt mindre trygga och andelen föräldrar som upplever oro över barnens säkerhet har ökat. Detta tillsammans med en alltmer organiserad fritid och andra samhälleliga drivkrafter leder till ökat skjutsande av barn och till minskad rörelsefrihet och utebliven fysisk aktivitet genom den vardagsmotion som gång och cykling innebär. Generellt sett bidrar en transportplanering och stadsutveckling som gynnar gång- och cykeltrafik till fler möjligheter för barn att ta sig fram på egen hand, bättre möjligheter för barn att få fysisk aktivitet samt mer hälsosamma vistelsemiljöer när buller och luftföroreningar minskar.

Länsplanen inkluderar investeringar i cykelvägar samt pottpengar för kollektivtrafikåtgärder och trafiksäkerhets- och miljöåtgärder. Dessa åtgärder bidrar till förbättrad tillgänglighet, rörelsefrihet och ökad trafiksäkerhet för barn. Länsplanen innebär en större satsning på denna typ av åtgärder jämfört med föregående plan. Det finns risk att stora satsningar på större väginvesteringar bidrar negativt till barnets bästa genom att skapa barriärer för barn men många av dessa åtgärder inkluderar gång- och cykeltrafik som till exempel planskilda korsningar och parallella gång- och cykelvägar. Därtill kan byggande av 2+1-vägar tränga undan unga personer som kör EPA-traktor eller A-klassade fordon eftersom omkörning av dessa långsammare fordon försvåras.

Rätt till goda förutsättningar för en optimal utveckling (artikel 6)

Hur bidrar ärendet/beslutet barns rätt till liv och överlevnad, samt goda förutsättningar för en optimal utveckling? Har det negativ påverkan på (vissa) barns liv, överlevnad samt goda förutsättningar för en optimal utveckling?

☐ Ärendet/beslutet bedöms vara förenlig med barnets rätt till goda förutsättningar för en optimal utveckling	☒ Ärendet/beslutet bedöms delvis vara förenlig med barnets rätt till goda förutsättningar för en optimal utveckling	☐ Ärendet/beslutet anses inte vara förenlig med barnets rätt till goda förutsättningar för en optimal utveckling
---	---	---

Om ärendet/beslutet bedöms vara <i>delvis</i> förenlig med barnets rätt till goda förutsättningar för en optimal utveckling, förklara på vilket sätt:
För barns optimala utveckling krävs en god bebyggd utemiljö som uppmuntrar till och stödjer fysisk aktivitet och som har låga (inom riktvärdena) nivåer av buller och luftföroreningar. Goda utemiljöer kan även bidra till spontan lek och barns fysiska och motoriska utveckling. Som en del av hållbarhetsbedömningen har åtgärdernas påverkan på klimat- och hälsoaspekter bedömts. Dessa inkluderar bland annat påverkan på mängden fordonskilometrar, personer exponerade för höga bullernivåer och möjligheter för fysisk aktivitet. Generellt sett har större väginvesteringar en negativ påverkan på klimat och hälsa jämfört med investeringar i cykelinfrastruktur och pottorna för mindre åtgärder. Länsplanen innebär större satsning på både större vägobjekt som riskerar ha negativa konsekvenser på klimat och hälsa men också satsningar på cykelinfrastruktur och pottorna för mindre åtgärder med potentiella positiva effekter.

Rätt till delaktighet (artikel 12)		
Vad behöver vi förstå ur barnets perspektiv för att ärendet/beslutet ska bli relevant för barn?		
Det krävs en förståelse för åtgärdernas påverkan på barns tillgänglighet till målpunkter/aktiviteter, möjlighet till självständig mobilitet och trafiksäkerhet. Det är också relevant med en förståelse för hur åtgärderna påverkar barn i olika åldrar, till exempel är yngre barn mer beroende av att föräldrares skjutsar dem och äldre barn reser mer på egen hand och i kollektivtrafiken (även användningen av mopedbilar och A-traktorer rör barn som är 15 år och äldre). Vidare är det relevant att förstå hur flickor/pojkar, barn med olika funktionsförmåga liksom barn från hushåll med olika socioekonomiska förutsättningar påverkas.		
Vilka barn har vi involverat / vilka barn har vi inte involverat? Om barn inte varit delaktiga, förklara varför!		
Barn har inte varit delaktiga i arbetet med länsplanen eller i hållbarhetsbedömningen för länsplanen. Detta främst genom att länsplanen länsplan samlar åtgärder som har utvecklats och analyserats genom andra aktörers arbete, till exempel inom ramen för åtgärdsvalsstudier och samlade effektbedömningar som Trafikverket svarar för. I det tidigare skede av transportplaneringen som länsplanen innebär är också konkretiseringsgraden av åtgärden i regel inte så utvecklad och detaljerad. I fortsatt genomförande av åtgärder inom ramen för länsplanen kan det dock bli relevant att på olika sätt involvera barn för att säkerställa att planeringen och utformningen av åtgärderna görs på ett sätt som svarar mot barnets bästa. I arbetet med länsplanen eller i hållbarhetsbedömningen för länsplanen har däremot experter på barnrättsperspektiv i transportplanerings-sammanhang varit involverade.		
Vad har barn för åsikter som är relevanta i relation till ärendet/beslutet?		
Barn har inte varit delaktiga i arbetet med länsplanen eller i hållbarhetsbedömningen för länsplanen. Barns perspektiv har inhämtats via de experter som varit involverade med utgångspunkt i den forskning och evidens som finns för transportplanering utifrån barnets bästa.		
I vilken utsträckning har ärendet/beslutet beaktat barns åsikter?		
☐ Ärendet/beslutet bedöms ha beaktat barns åsikter	☒ Ärendet/beslutet bedöms delvis ha beaktat barns åsikter	☐ Ärendet/beslutet bedöms inte ha beaktat barns åsikter

Andra rättigheter som berörs i ärendet/beslutet:		
☐ Rätt till bästa uppnåeliga hälsa, likvärdig tillgång till hälso- och sjukvård (artikel 23, 24 och 39) ☐ Rätt till en trygg och säker uppväxt, skydd mot alla former av vanvård, försummelse, våld och övergrepp (art 19, 32-40) ☐ Rätt till utbildning (artikel 28 och 29) ☐ Rätt till social trygghet och skälig levnadsstandard (artikel 26 och 27) ☐ Rätt till vila, lek, kultur och fritid (artikel 31) ☐ Rätt till information och demokratiska rättigheter (artikel 12, 13, 14, 15, 16 och 17) ☐ Rättigheter som rör föräldraskap och omhändertagande (artikel 5, 9, 18, 20, 21 och 25) ☒ Rättigheter kopplade till fungerande samhällsservice och samhällsplanering (artikel 12, 24, 26, 27, 31 m fl) ☐ Rättigheter för barn från minoritetsgrupper, barn på flykt samt barn i asylprocessen (artikel 7, 8, 9, 10, 20, 22 och 30)		
Beskriv hur de rättigheter som berör ärendet/beslutet har beaktats:		
☐ Ärendet/beslutet bedöms ha beaktat barns rättigheter ovan.	☒ Ärendet/beslutet bedöms delvis ha beaktat barns rättigheter ovan.	☐ Ärendet/beslutet bedöms inte ha beaktat barns rättigheter ovan.
☐ Ärendet/beslutet bedöms inte beröra andra rättigheter.		

Barnrättslig slutsats		
☐ Ärendet/beslutet bedöms vara förenligt med barnkonventionen.	☒ Ärendet/beslutet bedöms delvis vara förenligt med barnkonventionen.	☐ Ärendet/beslutet bedöms inte vara förenligt med barnkonventionen.