



Yttrande avseende Länstransportplan för Kronoberg 2026–2037, remissversion 2025-06-26 (dnr: 24RUN151)

Linnéuniversitetet är beroende av en väl fungerande infrastruktur i regionen för att kunna uppfylla uppdraget att kunna bedriva utbildning och forskning samt att samverka med det omgivande samhället. Tillgänglighet är viktigt för att kunna vara en attraktiv studie- och arbetsplats. Studenters möjligheter till praktik och möten med framtida arbetsgivare och möjligheten att behålla kvalificerad arbetskraft stärks av goda kommunikationer och förstärkt infrastruktur.

Linnéuniversitetet har tagit del av förslaget till Länstransportplan för Kalmar län 2026–2037 och vill härmed lämna följande synpunkter med särskilt fokus på de delar av planen som berör universitetets verksamhet i Växjö, med avseende på personalförsörjning, studentmobilitet och transporter.

1. Kollektivtrafikens betydelse för kompetensförsörjning

Universitetet ser mycket positivt på de föreslagna satsningarna på kollektivtrafik, inklusive utveckling av pendelstråk och förbättrade bytespunkter. En väl utbyggd kollektivtrafik är en grundförutsättning för att möjliggöra rekrytering av kvalificerad personal från ett bredare geografiskt område, samt för att underlätta studenters dagliga resor till och från campus. För universitetet som arbetsgivare och utbildningsanordnare är det angeläget att de satsningar som görs på tågtrafiken, framför allt utbyggnaden av dubbelspåret Växjö – Alvesta genomförs så tidigt som möjligt under LTP 2026-2037. Universitetet har förståelse för att största ansvaret vilar på Trafikverket men vill ändå uppmana Regionen att framhålla vikten av dubbelspåret tidigt i planeringen.

2. Regionalt vägnät och samverkan

Utbyggnad och förbättring av det regionala vägnätet är av stor betydelse för Linnéuniversitetets möjligheter att samverka med näringsliv, offentlig sektor och civilsamhälle i länets mer perifera delar. Säkra och effektiva vägförbindelser underlättar mobilitet för universitetets personal och studenter, och bidrar till ökad tillgänglighet till forsknings- och utbildningssamarbeten utanför stadskärnan.

3. Hållbara transporter och cykelinfrastruktur

Universitetet stödjer de föreslagna investeringarna i cykelinfrastruktur och andra former av aktiva transporter. Dessa insatser är viktiga för att främja ett hållbart resande till och från campus, och ligger i linje med Linnéuniversitetets miljö- och hållbarhetsmål. Vi ser gärna att cykelvägar till universitetets anläggningar prioriteras i den fortsatta planeringen.

4. Tillgänglighet från landsbygden

Initiativ som projektet Byresan, med syfte att förbättra transportmöjligheter på landsbygden, är relevanta för att möjliggöra rekrytering och deltagande från mindre orter. Universitetet ser positivt på att sådana projekt integreras i den övergripande transportstrategin, och uppmuntrar till fortsatt utveckling av lösningar som främjar mobilitet även utanför tätorterna.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis anser Linnéuniversitetet att Länstransportplanen innehåller flera strategiskt viktiga inslag som stödjer universitetets verksamhet. Universitetet finner det troligt att behovet av transporter kommer att öka när undervisningen flyttas från distans till campus. Universitetet uppskattar att det i LTP finns en bredare syn på arbetsmarknadsregionen, omfattande de omgivande länen samt möjligheterna att underlätta för inpendling från Skåne, Danmark och Tyskland.

Det är positivt att en hållbarhetsbedömning har gjorts som beaktar alla dimensioner av hållbarhet och lyfter olika perspektiv och inte minst, olika målkonflikter.

Vi ser fram emot fortsatt dialog för att säkerställa att universitetets behov beaktas på ett ändamålsenligt sätt.



Region Kronoberg
registrator@kronoberg.se

Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037

Er beteckning: 24RUN151

Inledning

Länsstyrelsen lämnar remissvar utifrån våra generella uppdrag att verka för att nationella mål får genomslag i länet och att främja länets utveckling. Länsstyrelsen vill här särskilt lyfta fram insatser som har betydelse för länets konkurrenskraft, attraktivitet och arbetsmarknad.

Länsstyrelsen ska särskilt verka för att generationsmålet och miljö kvalitetsmålen får genomslag i den lokala och regionala samhällsplaneringen och i det regionala tillväxtarbetet.

Länsstyrelsen har inom civilt försvar och beredskap ett regionalt geografiskt områdesansvar, vilket bland annat innebär att vi har ett särskilt ansvar för samordning regionalt.

Synpunkter

Övergripande

Omfattning och disposition

Länsstyrelsen anser att handlingen har ett pedagogiskt och strukturerat upplägg som förklarar bakgrund, förslag och avvägningar på ett tydligt och begripligt sätt. Länstransportplanen bedöms presentera ett brett underlag med hållbarhetsbedömning, analyser och åtgärdsförslag samt går på ett föredömligt sätt igenom bakgrunden till transportplaneringsarbetet.

Prioriteringar

Avvägningar och prioriteringar mellan olika insatser och projekt kan vara komplicerade ställningstaganden att ta. Det är positivt att planen är transparent med vilka, både positiva och negativa, effekter

större vätgåtgärder respektive mindre investeringar och bidragsåtgärder kan ge på miljö, klimat, upplevelse och folkhälsa.

Jämfört med gällande länstransportplan föreslår den nu aktuella Länstransportplanen ökade potter för mindre investeringar för vägobjekt och cykelvägar, och i viss mån även bidragsobjekt inom kollektivtrafik, trafiksäkerhet och miljö.

Det är positivt att de mindre investeringarna och bidragsåtgärder för cykelvägar och andra hållbara transporter lyfts i planen, vilka annars lätt får stå tillbaka för de stora infrastruktursatsningarna. Denna typ av mindre, vanligtvis lokala investeringar, har ofta begränsad klimatpåverkan men kan ha stor lokal positiv effekt på sociala hållbarhetsaspekter så som tillgänglighet, säkerhet, trygghet och hälsa.

Länsstyrelsen vill även understryka vikten av att underlätta för flödet av transporter genom länet. Kronobergs läns geografiska läge innebär att transporter av både varor och människor passerar genom länet för bland annat vidare transport till övriga Europa via södra Sveriges olika hamn-, tunnel- och broförbindelser. I det hänseendet kommer Fehmarn Bält-förbindelsen leda till ökat transportarbete på södra Sveriges väg- och järnvägsnät. Det är positivt att Länstransportplanen tar upp kommande förbindelse under Fehmarn Bält. Investeringar som görs för att dra nytta av Fehmarn Bältförbindelsen har stor betydelse för länets tillväxt, attraktivitet och arbetsmarknad. Detta skulle kunna förtydligas och betonas ytterligare. Om nödvändiga investeringar fördröjs riskerar kommunikationsstråken i södra Sverige bli en flaskhals som hindrar landets utveckling. I det avseendet är det viktigt ur både regionalt och nationellt perspektiv att de större kommunikationsstråken i länet har kapacitet och utformning som kan hantera trafikflöden på ett trafiksäkert sätt. Ett välfungerande transportsystem stärker dessutom länets konkurrenskraft och attraktivitet som tillväxtregion. I detta avseende är det en stor, men viktig, utmaning att göra prioriteringar som bidrar till regional tillväxt och samtidigt bidrar till att uppnå nationella och regionala klimatmål.

Länsstyrelsen konstaterar att två nationella åtgärder på järnvägen har prioriterats att samfinansieras genom medel från länstransportplanen. Dessa är dubbelspår på Kust till kustbanans del mellan Växjö och Alvesta samt Mötesstation på Sydostlänken. Länsstyrelsen ser positivt på att Länstransportplanen prioriterar och

föreslår medfinansiering till dessa nationella tågtrafikprojekt. Dessa är för närvarande de viktigaste projekten i länet för att minska risken för flaskhalsar i transportsystemet och för att dra nytta av Fehmarn Bält-förbindelsens effekter.

Länsstyrelsen konstaterar att trafikplats Råppe, på grund av att sjukhusplanerna i Växjö har avbrutits, har prioriterats ned och är ej fullt finansierad. Det är rimligt att nedprioritera denna åtgärd utifrån nuläget. Samtidigt är det bra att ta höjd för eventuella förändringar kring förutsättningarna för sjukhusets lokalisering, eller annan större etablering, i Råppe. Det är därför positivt att åtgärden behålls i planens åtgärdslista.

Kopplingen till kommunernas strategiska planering

Länsstyrelsen anser att i arbetet med länstransportplanen är det viktigt med dialog med länets kommuner och att även förhålla sig till den kommunala strategiska planeringen. Kommunens översiktsplan är viktig för att ange inriktningen av en långsiktigt hållbar mark- och vattenanvändning. Den anger en strukturell och övergripande riktning för planeringen av bostäder, verksamhetsområden, grönområden, vägar och gångs- och cykelstråk samt möjligheter för utveckling av kollektivtrafik mm. I framtagandet av Länstransportplanen har kommunerna i länet fått vara en aktiv part, vilket är ett föredömligt arbetssätt för att uppnå ett förankrat och välgrundat planförslag. I samarbetsprocessen har mycket fokus legat på specifika åtgärder. Länsstyrelsen anser att det vore positivt om fortsatt samverkansarbete utvecklas till att även inkludera samsyn på en mer strategisk nivå. Vidare framgår det inte hur Länstransportplanen och respektive kommuns översiktsplaner samspelar. Detta skulle kunna belysas mer i Länstransportplanen.

Konsekvenser för en hållbar utveckling i länet

Det är positivt att en hållbarhetsbedömning använts i det trafikstrategiska underlaget och som ett aktivt verktyg i arbetet med att prioritera åtgärder i länstransportplanen. Användningen av de två teoretiska scenarierna är ett föredömligt sätt att analysera konsekvenserna av olika inriktningar för länstransportplanen. Länsstyrelsen ser positivt på att hållbarhetsbedömningen har fått genomslag och medfört att förslaget innehåller ökade anslag till bland annat cykelvägar och kollektivtrafik.

Länsstyrelsen ser gärna att Region Kronoberg fortsätter på den inslagna vägen och bygger vidare på arbetet med hållbarhetsbedömningen i samarbete med kommunerna. En särskild arbetsprocess behövs, som möjliggör en aktiv medverkan och ytterligare förslag på hållbara åtgärder från kommunerna, både till den regionala och nationella planen. Det kan handla om ytterligare cykelvägar och insatser för utvecklad kollektivtrafik.

Nationella och regionala miljömål

De nationella miljömålen och transportsektorns miljöpåverkan beskrivs på ett bra sätt i kapitel 4. På motsvarande sätt borde även de regionala miljömålen finnas med i kapitel 5. De regionala miljömålen har förankrats med länets kommuner och Region Kronoberg och kompletterar den regionala utvecklingsstrategin, vilket förstärker länets utvecklingsinriktning för mer hållbara transporter.

Alla projekt som innebär ökad biltrafik och ingrepp i landskapet medför negativ påverkan på miljön i form av utsläpp, markanspråk och barriäreffekter. Länsstyrelsen ser positivt på att Länstransportplanen anger ökade medel till kollektivtrafik och cykelvägar som kan bidra till att uppnå regionala och nationella klimatmål. Om transportplaneringen i ännu högre grad ska bidra till klimatmålen behöver gång-, cykel- och kollektivtrafik vara ännu mer normgivande i planeringen i större tätorter, och resor med buss och tåg behöver underlättas ytterligare vid planering av infrastruktur mellan tätorter.

Social hållbarhet

Länsstyrelsen är positiv till att Region Kronoberg har valt att göra en bredare hållbarhetsbedömning som, utöver miljökonsekvenser, även innefattar en social konsekvensbedömning där även barnperspektivet är inkluderat.

I och med ökade satsningar på mindre investeringar kan föreslagen länstransportplan bidra positivt till förbättrade förutsättningar utifrån sociala aspekter så som socioekonomi, diskriminering, jämställdhet, delaktighet, funktionsnedsättning, folkhälsa och ålder.

Länsstyrelsen anser att hanteringen av de sociala frågorna är väl genomförd.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen vill påminna om att både trafikplats Räppe och utbyggnad till dubbelspår mellan Alvesta och Växjö kommer att ske inom en kulturmiljö av riksintresse enligt 3 kap. 6 § miljöbalken.

Vatten

I hållbarhetsbedömningen under rubrik 2.3 *Avgränsning av miljöaspekter och Fokusområde Landskap och naturresurser* framgår att aspekter och kriterier gällande vatten avgränsats till påverkan på vattentäkt, sjöar och vattendrag från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor. Kopplat till vattenförekomsternas statusklassning och miljökvalitetsnormer behöver, utöver den kemiska statusen, även påverkan på flöden och vandringshinder belysas. Under aspekten *Biologisk mångfald* omnämns bland annat barriäreffekter. Men det är oklart om även barriäreffekter för just vatten avses i detta sammanhang. Det vore därför positivt om det tydligare framgår att barriäreffekter även inbegriper påverkan på vattenflöden med mera.

I bedömningen av planens påverkan på vatten har endast ytvatten hanterats. Även grundvatten bör ingå i bedömningen.

De bedömningar av påverkan på vatten som gjorts är mycket generella då de inte utgått från detaljerade underlag. Det framgår inte heller någon motivering till bedömningarna som gjorts.

Det är bra att Länstransportplanen upplyser om att åtgärd Väg 834 *Hovmantorp Korsning mellan järnväg, väg och cykel* ligger inom vattenskyddsområde. Det är viktigt att i tidigt skede bedöma huruvida ett genomförande är förenligt med vattenskyddsområdets föreskrifter som fastställs enligt 7 kap. miljöbalken.

Försvar och beredskap

Vid höjd beredskap eller krig ses Kronobergs län främst som ett så kallat koncentrerings-, baserings-, återhämtnings- och genomflyttningsområde. Försvarsmakten kommer då att genomföra transporter av förband och materiel genom länet.

Inom ramen för Sveriges medlemskap i NATO ses Kronobergs län som ett uppmarsch- och basområde. I arbetet för Host Nation Support (HNS) ses främst väg E4, väg 23 och väg 25 som viktiga för flöden och transitering.

Länets större genomgående vägar samt flera järnvägslinjer antas vara viktiga vid ett väpnat angrepp både för totalförsvaret och en motståndare. Detta innebär också att båda sidor i en väpnad konflikt kan komma att förstöra, blockera eller neka sin motståndare tillträde till denna infrastruktur.

Kronobergs län antas vara ett mottagningslän för flyktingar vilket innebär att belastningen på länets vägar och järnväg kommer att öka.

Bakgrundsinformation

Region Kronoberg har sänt förslag till Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037 på remiss.

Genom beslut av regeringen den 20 mars 2025 har regionen fått i uppdrag att redovisa ett förslag till trafikslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2026–2037 till Regeringskansliet. Enligt uppdraget ska de regionala ramarna användas för investeringar och förbättringsåtgärder av länens transportinfrastruktur.

Den statliga infrastrukturen hanteras dels i en nationell plan, dels i länsplaner. Nationella planen hanterar standardförbättringar på de så kallade nationella stamvägarna, vilka i Kronobergs län innefattar E4 och riksväg 25. Standardförbättringar på det övriga statliga regionala vägnätet sker via prioriteringar och medel från länstransportplanen. Drift och underhåll regleras inte i länstransportplaner. Det är i stället den nationella planen som hanterar drift och underhåll för alla statliga vägar.

Trafikverket ansvarar för att genomföra föreslagna infrastrukturåtgärder, drift och underhåll.

Kronobergs län har tilldelats en preliminär ram på 1 306 miljoner kronor för perioden 2026–2037. Men det anges att det utöver denna summa kommer tillkomma ytterligare investeringsvolym till Kronoberg och övriga Sydsverige genom den nationella planen, framför allt vad gäller utvecklingen av järnvägen.

Prioriteringarna i Länstransportplanen grundar sig till stor del i tidigare framtagna Länstransportplan för 2022–2033. Jämfört med tidigare plan är de största skillnaderna att potterna för mindre investeringar för vägobjekt och cykelvägar ökat, och i viss mån även

bidragsobjekt inom kollektivtrafik respektive trafiksäkerhet och miljö.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Maria Arnholm med planarkitekt Markus Hulenvik som föredragande. I den slutliga handläggningen har även tillförordnat länsråd Carin Lamme Lindh och länsarkitekt Leila Aalto medverkat.



Polisen

Datum

2025-07-11

Diariennr (åberopas)

A419.024/2025

Polismyndigheten
Växjö lokalpolisområde
Hanna Grönqvist

Remissvar

Polismyndighetens remissvar gällande Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037

Polismyndigheten har inget att erinra eller övriga synpunkter gällande innehållet i förslag till länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037.

Hanna Grönqvist

2025-07-11

Växjö Lokalpolisområde



Region Kronoberg

Yttrande över Region Kronoberg länstransportplan 2026-2037, svar senast 2025-09-17

Sammanfattning

Civilområdeskansliet vid södra civilområdet har inga synpunkter att tillföra länstransportplanen för Region Kronoberg 2026-2037.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av Niklas Nordgren med beredskapshandläggare Jeanette Söderberg som föredragande.

Ärendenummer
TRV 2025/77396
Motpartens ärendenummer
24RUN151

Dokumentdatum
2025-09-12

Konfidentialitetsnivå
Ej känslig

Mottagare
Region Kronoberg

Kopia till
Per Hansson

Remissvar – Länsplan för regional transportinfrastruktur 2026 – 2037, Kronobergs län

Inledning

Trafikverket vill tacka för möjligheten att lämna synpunkter på Region Kronobergs förslag till Länstransportplan 2026 – 2037 och vill inledningsvis lyfta fram det goda samarbetet och den öppna dialogen som präglar kontakten våra organisationer emellan. Trafikverket vill särskilt lyfta fram dialogprocessen under framtagandet av remissförslaget där samtliga kommuner bjöds in för diskussion om planförslagets innehåll och genomförande. Detta forum kan bli ett användbart redskap inför kommande planomgångar och bör fortsätta bestå även efter planens antagande som en del i genomförandet.

Trafikverket har till uppgift att utveckla ett effektivt och hållbart transportsystem utifrån ett trafikslagsövergripande synsätt. I nära dialog med, bland andra, regioner och kommuner ska Trafikverket svara för en samlad, långsiktig infrastrukturplanering för samtliga trafikslag. Trafikverket har också ansvar för att bygga, driva och underhålla de statliga vägarna och järnvägarna. Därtill ska Trafikverket ansvara för att infrastrukturen utnyttjas effektivt och främjar säkra och miljöanpassade transporter.

Enligt regeringens direktiv 2025-03-25 (LI2025/00640) har Trafikverket fått i uppdrag att upprätta en nationell trafikslagsövergripande transportplan för perioden 2026-2037. Länsplaneupprättarna har enligt samma direktiv fått i uppdrag att upprätta trafikslagsövergripande länsplaner för perioden 2026-2037.

Förslagen till länsplaner ska lämnas till Regeringen den 20 januari 2026 och förväntas att fastställas under våren/sommaren 2026.

De statliga medel för åtgärder som finns upptagna i länstransportplanerna administreras av Trafikverket och Trafikverket ansvarar även för genomförandet av flertalet åtgärder i länsplanerna. Det finns beskrivet i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur vad medlen i länsplanerna kan användas till.

Ärendenummer
TRV 2025/77396
Motpartens ärendenummer
24RUN151

Dokumentdatum
2025-09-12

Övergripande utgångspunkter för planeringen

I planen och i de underlagsmaterial planen bygger på återfinns mål och beskrivning av önskad utveckling. De transportpolitiska målen och de nationella miljömålen liksom regionala mål har där varit viktiga utgångspunkter. En gemensam sydsvensk bild har processats fram av de sex sydligaste regionerna som bland annat resulterat i en uppdaterad Regional systemanalys och i Sydsvenskt positionspapper med ställningstaganden och prioriteringar som uppdaterades våren 2025. Dessa gemensamma sydsvenska prioriteringar, liksom prioriteringar i länstransportplanen baseras bland annat på den förväntade utvecklingen av efterfrågan på resor och transporter med utgångspunkt i genomförda analyser, utredningar och resvaneundersökningar. Även tillämpning av fyrstegsprincipen beskrivs som vägledande.

Trafikverket bedömer att planen grundas på ett gediget och väl genomarbetat underlagsmaterial och omfattar åtgärder som går mot rätt ändamål enligt förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur och förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar mm.

Samordning av åtgärder

Region Kronoberg tillsammans med Region Blekinge samt berörda kommuner utmed Sydostlänkens sträckning har varit drivande i att möjliggöra banans anpassning för persontrafik med planerad utbyggnad av Sydostlänken. Genom aktiv dialog och att nödvändiga överenskommelser har träffats är organisationernas planeringsprocesser väl samordnade. I samband med fortsatt projektering av åtgärderna kan förändringar ske som kräver kommunal och regional samordning. Plankorsning mellan väg 23 och Sydostlänken ska åtgärdas, vilket kan föranleda behov av åtgärder både på väg 23 och en kommunala gata.

Objektet RV 27 Tegnaby – Skir omfattar även en ny kommunal väg som ska anslutas via trafikplats till väg 27. I planförslaget behöver förtydligas att kommunens andel av totalkostnaden inte utgör medfinansiering till statlig infrastruktur, men att statlig och framtida kommunal anläggning ska planeras i en sammanhållen process. Växjö kommun och Trafikverket avser att inrätta en delvis gemensam projektorganisation för att säkerställa god samordning i genomförandet av objektet.

Särskilda medel inom mindre investeringar väg ska avsättas till regionala anslutningsvägar till väg 25 vid trafikplats Norremark. Efter att pågående ombyggnation vid trafikplats Fagrabäck är avslutad förväntas belastningen på

Ärendenummer
TRV 2025/77396
Motpartens ärendenummer
24RUN151

Dokumentdatum
2025-09-12

denna punkt öka ytterligare. Regionen motiverar satsningen med ett stort behov av kapacitetshöjande åtgärder och att åtgärder är angelägna att genomföra inför en framtida utbyggnad av väg 25/Norrleden som har kapacitets- och trafiksäkerhetsbrister och som är kandidat för prioritering i nationell plan.

I planen ges även en tydlig rekommendation om ökad samordning mellan Trafikverkets olika anslag för att nå bättre effektivitet och kostnadseffektivitet av offentliga medel. Samordning mellan underhållsanslaget och länstransportplanens standardhöjande anslag för mindre investeringar väg är ett sådant område som förs fram som angeläget. Trafikverket är i grunden positiva till samordning där möjlighet ges men vill betona att standardhöjande investeringsåtgärder i många fall är svåra att samordna med de mer kortsiktiga underhållsplanerna.

Trafikverket gör bedömningen att de vägåtgärder som föreslås i planen ska kunna vara möjliga att genomföra på det sätt som föreslås, men vill betona att de planeringsmedel som anges i planförslaget kan komma att förändras för objekt i tidigt skede ju mer detaljer blir kända. Osäkerhet består också i dubbelspårsutbyggnaden på Kust- till kustbanan på grund av pågående omprövning av objektet som ligger i nu gällande plan. Parallellt pågår planering av ett mötesspår i Grönsängen vars genomförande är en förutsättning för att generera nytta i ett kommande dubbelspårsobjekt mellan Gemla och Växjö.

Tidsmässiga utmaningar finns kopplat till upparbetning av anslaget för cykelvägsåtgärder, där genomförandet under pågående planperiod inte har skett i planerad takt.

Trafiksäkerhet

I den nu gällande nationella planen finns det särskilt avsatta medel för att möjliggöra samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet i länsplanerna respektive länsplanernas cykelåtgärder på och längs det regionala vägnätet, samtidigt som medlen till länsplanerna generellt är motsvarande lägre. Sådana åtgärder ska i stället planeras helt inom ramen för länsplanerna, vilket är ett av skälen till varför länsplanernas ekonomiska utrymme har utökats. Ett annat skäl är att det ska bidra till ökad effektivitet och flexibilitet för länsplaneupprättarna.

Region Kronoberg betonar att länstransportplanens prioriteringar i första hand ska stärka funktionella stråk och öka trafiksäkerheten. Ökad trafiksäkerhet ska bland annat uppnås genom att:

Ärendenummer
TRV 2025/77396
Motpartens ärendenummer
24RUN151

Dokumentdatum
2025-09-12

- Prioritera mötessepareringar som i första hand syftar till att höja trafiksäkerheten på regionalt viktiga vägar.
- Utöka medel för mindre investeringar väg med särskilt fokus på osäkra korsningspunkter, sidoområden, ortsåtgärder och det smala vägnätet.
- Utöka medel för statlig medfinansiering av regionala cykelvägar samt trafiksäkerhets- och kollektivtrafikåtgärder.

Fördelning av medel över år

Region Kronoberg har byggt sin redovisning av investeringsplanen på den ram som gavs i regeringens direktiv inklusive en justering för återbetalning av utförda åtgärder. Justeringen är en följd av de tidigareläggningar av objekt som gjorts i Kronoberg under föregående planperiod och som gjort att samhällsnytta kunnat växlas ut i länet i förtid. Regionen behöver ha beredskap för eventuella nedjusteringar i de ekonomiska ramarna och hur en sådan kommer att påverka medelsfördelningen mellan olika objekt och potter i länsplanen. Trafikverket vill även lyfta att upparbetning av de årliga planeringsmedel som anges i planförslaget är beroende av Trafikverkets årliga medelstilldelning samt framdrift i andra regionala objekt.

Hantering av anläggningskostnadskalkyler för namngivna investeringar

För de namngivna investeringsobjekt som pekas ut i planen så är det de av Trafikverket redovisade godkända anläggningskostnadskalkyler som använts som kostnadsunderlag.

Enligt direktivet ska investeringsobjekt redovisas i 2025 års prisnivå. Region Kronoberg anger att prisnivå 2025 gäller för redovisade investeringsobjekt i löptext men borde förtydliga rätt prisnivå även i tabellen på sida 14.

Samlade effektbedömningar

I remissversionen saknas godkänd SEB för objektet Kust- till kustbana dubbelspår etapp 1 Råppe – Växjö . SEB:en förväntas bli godkänd under augusti/september 2025. För objektet redovisas en äldre version av SEB:en från 2021.

I regeringens direktiv till Trafikverket lyftes särskilt fram att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande för prioritering av nya

Ärendenummer
TRV 2025/77396
Motpartens ärendenummer
24RUN151

Dokumentdatum
2025-09-12

kandidater till nationell plan. Trafikverket vill samtidigt betona att även andra prioriteringsgrunder kan motivera en åtgärd. I det av Region Kronoberg utskickade förslaget till länsplan uppvisar flertal av de större investeringarna negativ samhällsnytta:

Väg 941 Lillagården Stenbrohult, med uppdaterad SEB från 2021, motiveras genom att risken för avåkningar minskas och förbättrad framkomlighet för framförallt näringslivstransporter. Åtgärden befinner sig i genomförandeskede och förväntas vara slutförd i slutet på 2026.

Väg 834 Hovmantorp korsning med järnväg motiveras med att denna satsning är en förutsättning för fortsatt bebyggelseutveckling i stationsnära läge med kort restid till Växjö, ökad rubusthet i järnvägssystemet samt för utryckningsfordon.

Rv 27 Tegnaby-Skir motiveras med ökad trafiksäkerhet och förbättrad regional tillgänglighet samt koppling till bostadsutveckling i sydöstra Växjö.

RV 23 Trafikplats Räppe motiveras med ökad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet. I beskrivningen av objektet listas inte den tekniska utredningen som genomfördes 2023 efter att beslutet om att avbryta planering för nytt sjukhus hade fattats.

För de föreslagna samfinansieringsinvesteringarna uppvisar Sydostlänken och dubbelspår Kust- till kustbanan negativ lönsamhet.

Medfinansiering

Planen innehåller en redogörelse och sammanställning över planerad sam- och medfinansiering och de belopp som respektive part ska ansvara för, men Trafikverket ser behovet av att förtydliga några punkter kopplat till medfinansiering i länsplanen.

Att Älmhults kommun medfinansierar åtgärder i det nationella objektet Sydostlänken som ska möjliggöra för persontrafik bör nämnas i beskrivningen av åtgärden.

Det behöver tydliggöras att Växjö kommuns andel i objektet RV27 Tegnaby-Skir ej avser medfinansiering till statlig anläggning. Åtgärden avses genomföras i samverkan där Växjö kommun bär kostnadsansvaret för den framtida kommunala anläggningen som ingår i åtgärden.

Vid genomförande av åtgärdsområdet cykel förutsätter planen kommunal medfinansiering grundad på nyttofördelning med en rekommenderad

Ärendenummer
TRV 2025/77396
Motpartens ärendenummer
24RUN151

Dokumentdatum
2025-09-12

medfinansiering av 50 %. Trafikverket ges uppdrag att i det enskilda fallet göra överenskommelser med kommunerna om medfinansiering. Detta utgör ett tillvägagångssätt som tillämpats i länet under flera tidigare planperioder.

Den regionala cykelvägsstrategin har fungerat som en bra utgångspunkt men ytterligare fördjupning och beskrivning av prioriterade åtgärders planeringsmognad och genomförbarhet behöver ske innan avtal om genomförande träffas mellan kommun och Trafikverket.

I den regionala dialogen har det blivit tydligt att kommunerna efterfrågar en modell som öppnar för nya cykelvägsobjekt, utöver tidigare prioriterade sträckor. Trafikverket är positiv till en justering i syfte att åstadkomma bättre framdrift i utbyggnaden av cykelvägar utmed statlig väg men vill betona vikten av att nya objekt behöver föregås av en förberedande studie som utöver planeringsmognad och funktion även beskriver objektets regionala nytta och betydelse.

Regionen, kommunerna och Trafikverket är överens om behovet av att aktualisera delar i cykelvägsstrategin och att ett flexiblere arbetssätt skulle kunna öka framdriften i genomförandet.

Samfinansiering

Vid samfinansiering kan en region via länstransportplanen delvis eller helt finansiera en åtgärd som ligger inom ansvaret för nationell plan. Detta kan göras om en åtgärd bedöms ha en betydande regional nytta men är inget som Trafikverket har krav på. Regioner bör ha beredskap för att hantera och omprioritera samfinansieringsbeloppen om aktuellt objekt inte upptas i nationell plan.

Dubbelspår på Kust- till kustbanan mellan Alvesta och Växjö och mötesstation på Sydostlänken mellan Älmhult och Blekinge Kustbana är objekt som föreslås samfinansieras med nationell plan.

Objektet dubbelspår Råppe – Växjö etapp 1 är upptaget i gällande nationell plan men är föremål för omprövning på grund av förändrade förutsättningar. Objekt som ligger i slutet av respektive planperiod (år 7-12), så som Råppe-Växjö, är åtgärder där stort utredningsbehov kvarstår. Objekt med stora kostnadsökningar, samhällsekonomisk olönsamhet eller där andra förutsättningar för genomförande har förändrats väsentligt behöver analyseras särskilt och kan komma att omprövas. Under 2024 och 2025 har både Regionen och Trafikverket arbetat med att uppdatera och komplettera underlaget för framtida dubbelspårsutbyggnad mellan Alvesta och Växjö. Samlade effektbedömningar har tagits fram för etapperna Gemla -Råppe och

Ärendenummer
TRV 2025/77396
Motpartens ärendenummer
24RUN151

Dokumentdatum
2025-09-12

Räppe – Växjö för att komplettera underlaget inför fortsatt planering av en framtida dubbelspårutbyggnad.

För den föreslagna samfinansieringen till ett objekt på sträckan dubbelspår Alvesta-Växjö finns ännu inga aktuella avsiktsförklaringar eller avtal upprättade för kommande planperiod, men Trafikverket ser positivt på Regionens signal om samfinansiering. En avsiktsförklaring om regional samfinansiering samt kommunal medfinansiering genom Växjö, Alvesta och Lessebo kommun tecknades i förra planomgången, 2021.

Objektet Sydostlänken återfinns i nu gällande plan. Avsiktsförklaring avseende sam- och medfinansiering finns mellan Trafikverket och Volvo Cars, Karlshamns Hamn, kommunerna Osby, Älmhult, Olofström och Karlshamn, Region Kronoberg och Region Blekinge vilket beskrivs i planen. Regionstyrelsen i Kronoberg har i tidigare länstransportplan för 2022-33 fattat beslut om att disponera 25 mkr för samfinansiering av åtgärden. Ett nytt beslut om samfinansiering har därefter skett i överenskommelse med Region Blekinge om samfinansiering från Blekinges länstransportplan med 115 Mkr och från Region Kronobergs länsplan med 35 mkr. Avtal om samfinansiering har tecknats med Trafikverket 2023. Indexreglering till prisnivå för 2025 ger 44 mkr. Förändring av summa för samfinansiering ligger till grund för politiskt beslut och upprättat avtal vilket tydliggörs i länstransportplanen. Summan kan även komma att ändras i samband med fortsatt projektering av projektet.

Statlig medfinansiering

I planen avsätts medel till statlig medfinansiering på likartat sätt som i nu gällande plan. Det innebär att en årlig gemensam pott avsätts för kollektivtrafik- samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder. De åtgärder eller trimningsåtgärder som ingår i planen följer förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

Region Kronoberg redovisar beräknade årliga medel i statlig medfinansiering för trafiksäkerhets- och kollektivtrafikåtgärder. Särskilt prioriterat är upprustning av terminal- och hållplatsmiljöer inom tätorter, med hänvisning till att stadsmiljöavtalen fasas ut. Ett annat fokusområde är cykelvägar utmed det kommunala vägnätet.

Erfarenheten visar att den regionala processen för fördelning av statlig medfinansiering har resulterat i mindre och effektiva åtgärder med god nytta och regionens fortsatta fokus välkomnas av regionens kommuner.

Ärendenummer
TRV 2025/77396
Motpartens ärendenummer
24RUN151

Dokumentdatum
2025-09-12

Investeringsbidrag till enskilda vägar

I länsplanen avsätts 2,5 miljoner kr per år. En delvis ny hantering av dessa bidrag föreslås med en rullande 3-årig prioriteringslista för att underlätta förberedelsearbetet för bidragstagarna.

Upparbetning av tidigare prioriterade medel till enskilda vägar har under pågående planperiod inte skett planenligt, vilket delvis har berott på behovet av tydligare prioriteringskriterier för vilka åtgärder och vägsträckor som kan bli aktuella. Här behövs ett fördjupat samarbete mellan Regionen, Trafikverket och kommunerna som i många fall har etablerade kontaktvägar med enskilda väghållare. Samtidigt behöver Region och Trafikverket värna om att medlen används på de vägsträckor som har en särskild regional funktion för primärt vardagsresor, arbetspendling och näringsliv. Befintlig klassning av enskilda vägar bör vara en utgångspunkt för prioritering av åtgärder.

Utredningar

Önskat förbättrat kunskapsunderlag inför kommande planomgångar är ett bra underlag för Trafikverkets fortsatta arbete. Det är dock angeläget att utredningsönskemålen i någon mån anpassas till den faktiska genomförandeförmågan som finns inom ramen för länstransportplanens uppdrag och möjliga framtida medelstilldelning.

Trafikverket vill ge inspelet att en fördjupning av tidigare framtagna övergripande trafiksäkerhetsanalys skulle vara ett användbart underlag och en meningsfull komplettering i syfte att skapa en långsiktig framdrift i anslaget för mindre investeringar väg. Detta också med hänvisning till tidigare nämnda förtydligade ansvar hos länsupprättarna att med utökade ramar verka utifrån nationella mål om trafiksäkerhet.

Regionen betonar att olika parter kan ta initiativ till och vara genomförare av utredningar som underlag för framtida planomgångar.

Nedan kommenteras Regionens prioriterade brister att utreda:

Rv 23 Drättinge – Nottebäck

Trafikverket har tagit fram en uppdaterad samlad effektbedömning (SEB) 2025 som visar på samhällsekonomisk lönsamhet. Underlaget kan uppdateras inför nästa planrevidering.

Ärendenummer
TRV 2025/77396
Motpartens ärendenummer
24RUN151

Dokumentdatum
2025-09-12

Riksväg 27 mellan Skir och Växjö

Trafikverket har tagit fram en uppdaterad samlad effektbedömning (SEB) 2025 som visar på samhällsekonomisk lönsamhet. Åtgärden har påverkan på det kommunala systemet och medför behov av åtgärder i det. I och med pågående ombyggnation av trafikplats Fagrabäck norr om aktuell sträcka och prioriterat objekt Tegnaby – Skir söder om aktuell sträcka ser Trafikverket objektet som en logisk fortsättning i en långsiktig standardhöjning av väg 27.

Riksväg 27 Väckelsång – Länsgräns mot Blekinge

Trafikverket tillsammans med regionerna arbetar systematiskt med väg 27 som ett viktigt mellanregionalt stråk. Flertal åtgärder har genomförts och prioriterats av grannregionerna Blekinge och Jönköping. Omfattning, avgränsningar och ambitionsnivå för den föreslagna sträckan behöver förtydligas i dialogen mellan Region och Trafikverket.

Kartläggning och plan för mindre investeringar väg

Regionen och Trafikverket är överens om behovet av att prioritera utökade anslag till mindre investeringar väg. Regionens tidigare framtagna underlag om det smala vägnätet samt Trafikverkets trafiksäkerhetsanalys med utpekande av korsningspunkter utgör användbara underlag för fortsatt prioritering. Centralt i det fortsatta arbetet är framtagande av kostnadsuppskattningar för aktuella trimningsåtgärder.

Alternativ till hastighetssänkningar

Hastighetsöversyn och utredning av alternativa åtgärder har tidigare hanterats och utretts på nationell nivå. Detta för att skapa ett gemensamt ramverk för hela det statliga vägnätet. Trafiksäkerhetsarbete och hastighetsanpassningar är ett gemensamt arbete mellan Trafikverket, kommuner och länsplaneupprättare. Rätt åtgärder ska utredas och väljas tillsammans. Därför ställer sig Trafikverket positivt till utredningsförslaget.

Viktiga brister att utreda enligt Regionen är:

Riksväg 25 genom Kronoberg, framkomlighet för kollektivtrafik

Eftersom utredningen ska analysera den regionala kollektivtrafikens behov ser Trafikverket att en sådan utredning bör drivas av Regionen.

Väg 120 genom Kronoberg

I tidigare framtagna utredning "Smala vägar i Kronoberg" finns en sammanställning av de sträckor som har störst åtgärdsbehov. Inriktning, omfattning och avgränsningar bör tydliggöras för att se om en utredning görs med fördel av Regionen och/eller Trafikverket.

Ärendenummer
TRV 2025/77396
Motpartens ärendenummer
24RUN151

Dokumentdatum
2025-09-12

Ljungby – Älmhult

En utredning av hur de två arbetsmarknadsregionerna bättre kan knytas samman bör drivas av Region och/eller de två kommunerna. Vad gäller statliga vägar ingår väg 124 och väg 120 i tidigare underlag om det smala vägnätet, och utbyggnaden av E4:an är avslutad.

Uppdatering av cykelstrategi och cykelplan

I den regionala dialogen har det blivit tydligt att kommunerna ser ett utvecklingsbehov av den regionala cykelstrategin och dess prioriterade sträckor. Trafikverket deltar gärna i den fortsatta gemensamma processen att anpassa cykelstrategi och -plan till förändrade kommunala prioriteringar och ekonomiskt utrymme men vill betona behovet av kommunal förankring avseende objektens planeringsmorgnad, genomförbarhet och långsiktig ekonomisk planering.

Pendlarparkeringar och bytespunkter

Eftersom utredningen ska analysera den regionala kollektivtrafikens behov ser Trafikverket att en sådan utredning bör drivas av Regionen.

Övriga synpunkter

Steg 1- och steg 2-åtgärder

I planförslaget avsätts inte några medel för steg 1 och 2-åtgärder utan planen anger att ansvaret ligger hos kommunen. Steg 1 och 2 åtgärder inom mobility management eller påverkansåtgärder kan, enligt Trafikverkets tolkning, av förordningen inte avsättas medel för eller tillämpas inom Trafikverkets ram annat än i byggskedet. Däremot kan en annan part, exempelvis en kommun, genomföra en aktivitet att informera eller påverka ett beteende. Detta kan särskilt tillämpas där kommunen medfinansierar ett projekt i länsplanen.

Tätortsåtgärder

Regionen har förtydligat ambitionen att skapa mer utrymme för mindre åtgärder på statliga vägar inom tätorter. Trafikverket har tillsammans med Region Kronoberg beviljats stöd på sex miljoner kronor genom Vinnovas utlysning "Impact Innovation ShiftSweden" för att i projektform utreda och genomföra åtgärder i syfte att bidra till säkrare och mer attraktiva tätortsmiljöer. I en gemensam avsiktsförklaring anges att medel ur länstransportplanens investeringsmedel för mindre investeringar väg/ortsåtgärder får frigöras till att förverkliga delar av projektet.

Informationsspridning

Under respektive avsnitt för investeringsåtgärder finns underrubriken "Informationsspridning". Regionen önskar att Region Kronobergs logotyp ska

Ärendenummer
TRV 2025/77396
Motpartens ärendenummer
24RUN151

Dokumentdatum
2025-09-12

finnas med när åtgärder genomförs med finansiering via länsplanen. Det ska tydligt framgå att åtgärdens genomförande sker tack vare prioritering av Region Kronoberg, "Åtgärden är prioriterad av Region Kronoberg". Där kommuner medfinansiera åtgärden skall även de nämnas vid namn.

Principen för vilka loggor som syns på informationstavlor har varit att den eller de som finansierar åtgärden ska synas. Eventuell förändring av princip och tillämpning behöver lyftas på nationell nivå för att säkerställa likabehandling.

Hållbarhetsbedömning

Till planen fogas också en hållbarhetsbedömning som innefattar strategisk miljöbedömning, social konsekvensbedömning och barnrättsbaserat underlag.

Att lyfta in de sociala aspekterna i hållbarhetsbedömningen på det sätt som Region Kronoberg gjort i bedömningen ser Trafikverket som ett mycket intressant tillägg till planen. Med analysen som även jämför olika scenarier breddas förståelsen för olika gruppers behov och vilken betydelse valda infrastrukturåtgärder kan få för olika grupper och olika delar av länet. Analysen tillför aspekter som förtjänar att komma fram och som Trafikverket bedömer framförallt på sikt i kommande planer kan ge inverkan på kommande prioriteringar.

Med vänlig hälsning

Anna Wildt-Persson

anna.wildt-persson@trafikverket.se

Trafikverket

Besöksadress: Björkhemsvägen 17, Kristianstad
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

Ärendenummer
TRV 2025/77396
Motpartens ärendenummer
24RUN151

Dokumentdatum
2025-09-12

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2025/77396, Motpartens ärendenummer 24RUN151, Dokumentdatum 2025-09-12, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.[Konfidentialitetsnivå]

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.