Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tid: 2021-11-16 kl:11:00
kl:11:00-12.00 Informationsärenden
kl:12.00-13.00 Lunch
kl:13.00 - Sammanträdet fortsätter

Plats: Kulturhuset Spira, Insikten

Ärenden

1	Val av protokollsjusterare	
2	Fastställande av dagordning	
3	Föregående mötesprotokoll	
4	Anmälan av informationshandlingar	2021/17
5	Anmälan av delegationsbeslut	2021/13
6	Inkomna remisser, promemorior och motioner	
7	Kurser och konferenser	
8	Frågor	

Informationsärenden och aktuellt

9	Aktuell information	
10	Månadsrapport	2021/135
11	Motion - Inrätta ett trygghetsnummer för Länstrafikens resenärer	2021/1726
12	Återrapport - Nytt biljett- och betalsystem	
13	Regional plan för infrastruktur	

Beslutsärenden för nämnden

14	Remiss - Regional transportplan för Kalmar län 2022-2033	2021/1811
15	Remiss - Länstransportplan för Kronobergs län 2022-2033	2021/1887
16	Remiss - Regional infrastrukturplan Halland 2022 – 2033	2021/1972
17	Remiss - Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033	2021/1934
18	Remiss - Strategi Nässjö kommuns boendeplanering	2021/2138

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tid:	2021-11-16 kl:11:00 kl:11:00-12.00 Informationsärenden kl:12.00-13.00 Lunch kl:13.00 - Sammanträdet fortsätter	
19	Projekt - Förstudie, samverkan för minskad klimatpåverkan i bygg- och fastighetssektorn i Jönköpings län	2021/2120
20	Samverkansavtal 2022 Krösatågen	2021/2140

Övrigt

21	Övriga frågor	

Kallade

Ordinarie ledamöter
Marcus Eskdahl (S) ordförande
Leif Andersson (C) 1:e vice ordf.
Per-Allan Axén (M) 2:e vice ordf.
Jeanette Söderström (S)
Simon Johansson (S)
Arnold Carlzon (KD)
Bengt Sverlander (KD)
Bengt Petersson (C)
Linnea Nilsson (BA)
Curt Carlsson (L)
Emma Emanuelsson (MP)
Willy Neumann (V)
Carina Källman (M)
Anders Gustafsson (SD)
Robert Andersson (SD)

Tjänstemän
Jane Ydman, regiondirektör
Karin Hermansson, regional utvecklingsdirektör
Carl-Johan Sjöberg, trafikdirektör
Camilla Holm, budgetchef
Peter Friberg, sektionschef
Maria Cannerborg, miljöchef
Fredric Fingal, ekonomichef JLT
Erik Bromander, sektionschef
Linda Byman, nämndsekreterare
Personalrepresentanter:
Kent Grahn, SACO

För kännedom

Ersättare
Berry Lilja (S)
Liza Oswald (S)
Krister Hansson Dahl (S)
Gabriella Mohlin (S)
Irene Oskarsson (KD)
Erik Lagärde (KD)
Lena Ahnstedt (C)
Andreas Elamsson (C)
Mikael Karlsson (L)
Anders Ramstedt (MP)
Mauno Virta (V)
Jennie Clausén Ternstedt (M)
Lars Carlborg (M)
Jan-Olof Svedberg (SD)
Elisabeth Werner (SD)

Regionråd
Maria Frisk (KD)
Marcus Eskdahl (S)
Rachel De Basso (S)
Per Eriksson (C)
Jimmy Ekström (L)
Martin Nedergaard-Hansen (BA)
Jon Hammarin-Heinpalu (MP)
Mikael Ekvall (V)
Malin Wengholm (M)
Dan Sylvebo (-)
Samuel Godrén (SD)

Sammanställning av anmälda informationshandlingar till Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2021-11-16

Ärendetyp	Ärenderubrik
Protokoll	• Protokoll nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2021-10-12 • Protokoll presidium - nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2021-11-02
Inkomna handlingar	
Utgående skrivelser	• RJL 2021/1897 Svar till Länsstyrelsen över remiss till Program för samordnad nationell övervakning i Vättern
Regeringsbeslut	
Cirkulär från SKR	
Beslut från SKR	
Övrigt	

Sammanställning av anmälda vidaredelegationsbeslut till Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2021-11-16

Ärendetyp	Ärenderubrik	Diarienummer	Beslutsdatum	Beslutsdelegat

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 135-150

Tid: 2021-11-02 kl. 08:30

Plats: Regionens hus sal C

§ 136

Inkomna remisser, promemorior och motioner

Sammanställningen anmäls och läggs till handlingarna.

Motionen 2021/2147 - Reseersättning även vid resor till annat sjukhus än hemsjukhuset har fördelats till nämnden för folkhälsa och sjukvård. Regionledningskontoret ser över om hanteringen av motionen behöver samordnas med nämnden för trafik, infrastruktur och miljö.

Beslutets antal sidor

1

Dokument

Utskriftsdatum: 2021-10-01 **Utskriven av:** Nina Granström

Diarieenhet: Region Jönkö **Sekretess:** Visas ej

Beskrivning av sökr

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		**Avsändare/Mottagare**	**Avdelning**
Ärendenummer		**Ärendemening**	**Dokumenttyp**
192862	K	Motion - Inför möjligheten att välja personlig läkare	Lena Strand
2021-09-08		Sverigedemokraterna	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1793		Motion - Inför möjligheten att välja personlig läkare	MOTION

Dokument

Utskriftsdatum: 2021-10-01 **Utskriven av:** Nina Granström

Diarieenhet: Region Jönköpings län **Sekretess:** Visas ej

Beskrivning av sökning:

Remisser September 2021

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		Avsändare/Mottagare	Avdelning
Ärendenummer		Ärendemening	Dokumenttyp
2021.9620	I	Ny utvecklingsstrategi 2023-2027	Lena Bohman
2021-09-08		Astrid Lindgrens Hembygd	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1797		Remiss - Ny utvecklingsstrategi för Astrid Lindgrens Hembygd 2023-2027 Svar senast 2021-09-15	REMISS
2021.9651	I	Förslag till Regional transportplan för Kalmar län 2022-2033	Erik Bromander
2021-09-09		Region Kalmar län	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1811		Remiss - Förslag till Regional transportplan för Kalmar län 2022-2033 Svar senast 2021-12-31	REMISS
2021.9858	I	Besöksnäringsstrategi 2030 Kalmar län	Ante Jankovic
2021-09-10		Region Kalmar län	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1823		Remiss- Besöksnäringsstrategi 2030 Kalmar län Svar senast 2021-12-31	REMISS
2021.9959	I	Lokal utvecklingsstrategi för Leader Västra Småland 2023-2027	Lena Bohman
2021-09-13		Leader Västra Småland	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1841		Remiss - Ny Strategi för Leader Västra Småland 2023-2027 Svar senast 2021-12-31	REMISS
2021.9966	I	Lokal utvecklingsplan för Leader Östra Skaraborg	Lena Bohman
2021-09-13		Leader Östra Skaraborg	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1843		Remiss - Lokal utvecklingsplan för Leader Östra Skaraborg Svar senast 2021-09-27	REMISS
2021.10027	I	Konsekvensutredning - Belopp för vård av utskrivningsklara patienter för år 2022	Evelina Örn
2021-09-14		Socialstyrelsen	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1848		Remiss - Belopp för vård av utskrivningsklara patienter för år 2022 Svar senast 2021-10-26	REMISS
2021.10117	I	Riktlinje för periorbital nekrotiserande fasciit	Siv Kullberg

2021-09-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1854		Remiss - Riktlinje för periorbital nekrotiserande fasciit Svar senast 2021-11-15	REMISS
2021.10119	I	Riktlinje för diagnos och uppföljning vid icke arteritisk ischmetisk optikusneuropati (NAION)	Evelina Örn
2021-09-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1855		Remiss - Riktlinje för diagnos och uppföljning vid icke arteritisk ischmetisk optikusneuropati (NAION) Svar senast 2021-11-15	REMISS
2021.10121	I	Riktlinje för orbitala och periorbitala infektioner	Siv Kullberg
2021-09-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1856		Remiss - Riktlinje för orbitala och periorbitala infektioner Svar senast 2021-11-15	REMISS
2021.10125	I	Vägledning för vårdhygieniskt arbete	Evelina Örn
2021-09-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1859		Remiss - Vägledning för vårdhygieniskt arbete Svar senast 2021-11-15	REMISS
2021.10127	I	Kartläggning och rekommendation fosterdiagnostik	Evelina Örn
2021-09-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1860		Remiss - Kartläggning och rekommendation fosterdiagnostik Svar senast 2021-11-15	REMISS
2021.10176	I	Personcentrerat och sammanhållet vårdförlopp för Schizofreni - fortsatt vård och stöd	Evelina Örn
2021-09-16		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1866		Remiss - Personcentrerat och sammanhållet vårdförlopp för Schizofreni - fortsatt vård och stöd Svar senast 2021-11-15	REMISS
2021.10180	I	Personcentrerat och sammanhållet vårdförlopp för grav hörselnedsättning	Evelina Örn
2021-09-16		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1867		Remiss - Personcentrerat och sammanhållet vårdförlopp för grav hörselnedsättning Svar senast 2021-11-15	REMISS
2021.10184	I	Personcentrerat och sammanhållet vårdförlopp för knäledsartros	Evelina Örn
2021-09-16		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1869		Remiss - Personcentrerat och sammanhållet vårdförlopp för knäledsartros Svar senast 2021-11-15	REMISS
2021.10188	I	Nationellt vårdprogram för Hodgkins lymfom	Evelina Örn
2021-09-16		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso-	RLK o Verksamhetsnära

		och sjukvård	funktion
RJL 2021/1870		Remiss - Nationellt vårdprogram för Hodgkins lymfom Svar senast 2021-11-15	REMISS
2021.10192	I	Nationellt vårdprogram för kronisk lymfatisk leukemi (KLL)	Evelina Örn
2021-09-16		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1872		Remiss - Nationellt vårdprogram för kronisk lymfatisk leukemi (KLL) Svar senast 2021-11-15	REMISS
2021.10197	I	Nationellt vårdprogram för långtidsuppföljning efter barncancer	Evelina Örn
2021-09-16		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1873		Remiss - Nationellt vårdprogram för långtidsuppföljning efter barncancer Svar senast 2021-11-15	REMISS
2021.10200	I	Nationellt vårdprogram och standardiserat vårdförlopp för cancer i urinblåsan och övre urinvägarna	Evelina Örn
2021-09-16		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1874		Remiss - Nationellt vårdprogram och standardiserat vårdförlopp för cancer i urinblåsan och övre urinvägarna Svar senast 2021-11-15	REMISS
2021.10202	I	Gynekologiska sarkom – bilaga till Nationellt vårdprogram för buksarkom	Evelina Örn
2021-09-16		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1875		Remiss- Gynekologiska sarkom – bilaga till Nationellt vårdprogram för buksarkom Svar senast 2021-11-15	REMISS
2021.10204	I	Standardiserat vårdförlopp för myeloproliferativ neoplasi (MPN)	Evelina Örn
2021-09-16		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1876		Remiss - Standardiserat vårdförlopp för myeloproliferativ neoplasi (MPN) Svar senast 2021-11-15	REMISS
2021.10229	I	Riktlinje för handläggning av bakteriell endoftalmit	Evelina Örn
2021-09-17		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1857		Remiss - Riktlinje för handläggning av bakteriell endoftalmit Svar senast 2021-11-15	REMISS
2021.10230	I	Riktlinje för handläggning av katarakt	Evelina Örn
2021-09-17		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1858		Remiss - Riktlinje för handläggning av katarakt Svar senast 2021-11-15	REMISS
2021.10243	I	Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033	Erik Bromander

2021-09-17		Region Kronoberg	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1887		Remiss - Länstransportplan för Kronobergs län 2022-2033 Svar senast 2021-11-24	REMISS
2021.10309	I	Reviderat program för den samordnade nationella övervakningen i Vättern	Peter Friberg
2021-09-21		Vätternvårdsförbundet	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1897		Remiss - Program för samordnad nationell övervakning i Vättern Svar senast 2021-10-08	REMISS
2021.10313	I	Bromma flygplats - underlag för avveckling av drift och verksamhet Ds 2021:25	Peter Friberg
2021-09-20		Infrastrukturdepartementet	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1898		Remiss av rapporten Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet Ds 2021:25 Svar senast 2021-12-20	REMISS
2021.10316	I	Swedavias sammanfattning av begärd konsekvensanalys avseende förtida avveckling av Bromma Stockholm Airport	Peter Friberg
2021-09-20		Näringsdepartementet	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1901		Remiss -Sammanfattning av begärd konsekvensanalys avseende förtida avveckling av Bromma Stockholm Airport Svar senast 2021-12-20	REMISS
2021.10387	I	Handlingsprogram för förebyggande verksamhet och räddningstjänst enligt Lag (2003:778) om skydd mot olyckor	Evelina Örn
2021-09-22		Aneby kommun Räddningstjänsten	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1924		Samrådsremiss avseende Handlingsprogram för förebyggande verksamhet och räddningstjänst enligt Lag (2003:778) om skydd mot olyckor Svar senast 2021-10-13	REMISS
2021.10452	I	Granskningshandling Regionplan för Skåne 2022-2040	Peter Friberg
2021-09-23		Region Skåne	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1931		Remiss - Granskningshandling Regionplan för Skåne 2022–2040 Svar senast 2021-12-31	REMISS
2021.10460	I	Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033	Peter Friberg
2021-09-23		Region skåne	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1934		Remiss - Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033 Svar senast 2022-01-09	REMISS
2021.10475	I	Förslag till nya föreskrifter om uppgiftsskyldighet till Socialstyrelsens patientregister	Evelina Örn
2021-09-23		Socialförvaltningen	RLK o Verksamhetsnära funktion

RJL 2021/1936		Remiss avseende förslag till nya föreskrifter om uppgiftsskyldighet till Socialstyrelsens patientregister Svar senast 2021-11-07	REMISS
2021.10495	I	Promemoria utkast till lagrådsremiss Nya regler för organdonation	Evelina Örn
2021-09-24		Socialdepartementet	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1942		Remiss - Promemoria utkast till lagrådsremiss Nya regler för organdonation Svar senast 2021-11-22	REMISS
2021.10502	I	EU-kommissionens förslag om att säkerställa tillgången till krisrelevanta medicinska motåtgärder på unionsnivå	Evelina Örn
2021-09-24		Socialdepartementet	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1946		Remiss - EU-kommissionens meddelande om etablerandet av HERA samt förslag om att säkerställa tillgången till krisrelevanta medicinska motåtgärder på unionsnivå Svar senast 2021-10-13	REMISS
2021.10656	I	Regional infrastrukturplan Halland 2022 – 2033	Siv Kullberg
2021-09-29		Region Halland	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1972		Remiss - Regional infrastrukturplan Halland 2022 – 2033 Svar senast 2021-11-26	REMISS
2021.10772	I	Nationell högspecialiserad vård - Avancerade endoskopiska åtgärder i nedre luftvägarna	Evelina Örn
2021-09-30		Socialstyrelsen	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1986		Remiss - Nationell högspecialiserad vård - Avancerade endoskopiska åtgärder i nedre luftvägarna Svar senast 2022-01-20	REMISS
2021.10775	I	Nationell högspecialicerad vård - Transbronkiell subpleural lungbiopsi med kryoteknik	Evelina Örn
2021-09-30		Socialstyrelsen	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1987		Remiss - Nationell högspecialiserad vård - Transbronkiell subpleural lungbiopsi med kryoteknik Svar senast 2022-01-20	REMISS
2021.10777	I	Nationell högspecialiserad vård - Extraktion av pacemakerutrustning	Evelina Örn
2021-09-30		Socialstyrelsen	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1988		Remiss - Nationell högspecialiserad vård - Extraktion av pacemakerutrustning Svar senast 2022-01-20	REMISS
2021.10779	I	Nationell högspecialiserad vård - Systemisk amyloidos	Evelina Örn
2021-09-30		Socialstyrelsen	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1989		Remiss - Nationell högspecialiserad vård -	REMISS

		Systemisk amyloidos Svar senast 2022-01-20	
2021.10781	I	Nationell högspecialiserad vård - Medfödda metabola sjukdomar	Evelina Örn
2021-09-30		Socialstyrelsen	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1990		Remiss - Nationell högspecialiserad vård - Medfödda metabola sjukdomar Svar senast 2022-01-20	REMISS
2021.10783	I	Nationell högspecialiserad vård - Svårbehandlade epilepsi	Evelina Örn
2021-09-30		Socialstyrelsen	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1992		Remiss - Nationell högspecialiserad vård - Svårbehandlade epilepsy Svar senast 2022-01-20	REMISS
2021.10785	I	Nationell högspecialiserad vård - Cytoreduktiv kirurgi kombinerad med varm cellgiftsbehandling i bukhålan för patienter med spridd cancer i bukhinnan HIPEC	Evelina Örn
2021-09-30		Socialstyrelsen	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1991		Remiss - Nationell högspecialiserad vård - Cytoreduktiv kirurgi kombinerad med varm cellgiftsbehandling i bukhålan för patienter med spridd cancer i bukhinnan HIPEC Svar senast 2022-01-20	REMISS
2021.10789	I	Nationell högspecialiserad vård - Kurativt syftande behandling av vulvacancer	Evelina Örn
2021-09-30		Socialstyrelsen	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1993		Remiss - Nationell högspecialiserad vård - Kurativt syftande behandling av vulvacancer Svar senast 2022-01-20	REMISS
2021.10792	I	Nationell högspecialiserad vård - Isolerad hyperterm perfusion ILP	Evelina Örn
2021-09-30		Socialstyrelsen	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1994		Remiss - Nationell högspecialiserad vård - Isolerad hyperterm perfusion ILP Svar senast 2022-01-20	REMISS
2021.10794	I	Nationell högspecialiserad vård - Retroperitoneal lymfkörtelutrymning vid testikelcancer	Evelina Örn
2021-09-30		Socialstyrelsen	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1995		Remiss - Nationell högspecialiserad vård - Retroperitoneal lymfkörtelutrymning vid testikelcancer Svar senast 2022-01-20	REMISS

Ärenden

Utskriftsdatum: 2021-11-01 **Utskriven av:** Sebastian Karlberg

Diarieenhet: Region Jönköpings län **Sekretess:** Visas ej

Beskrivning av sökning:

Ärendenummer	Ärendemening	Ansvarig
Datum	Avsändare/Mottagare	Avdelning
2021/2146	Motion - Äldresjuksköterskor inklusive fast vårdkontakt för alla äldre	Lena Strand
2021-10-19	Vänsterpartiet	RLK o Verksamhetsnära funktion
2021/2147	Motion - Reseersättning även vid resor till annat sjukhus än hemsjukhuset	Lena Strand
2021-10-19	Vänsterpartiet	RLK o Verksamhetsnära funktion

Dokument

Utskriftsdatum: 2021-11-01 **Utskriven av:** Sebastian Karlberg

Diarieenhet: Region Jönkö **Sekretess:** Visas ej

Beskrivning av sökr

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		**Avsändare/Mottagare**	**Avdelning**
Ärendenummer		**Ärendemening**	**Dokumenttyp**
198892	K	Beslut NFSP 2021-11-02 Remiss - Promemoria utkast till lagrådsremiss Nya regler för organdonation	Laura Habib
2021-10-28			RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1942		Remiss - Promemoria utkast till lagrådsremiss Nya regler för organdonation	BESLUT

Ärenden

Utskriftsdatum: 2021-11-01 **Utskriven av:** Sebastian Karlberg

Diarieenhet: Region Jönköpings län **Sekretess:** Visas ej

Beskrivning av sökning:

Ärendenummer Datum	Ärendemening Avsändare/Mottagare	Ansvarig Avdelning
2021/2006	Remiss - Riksarkivets förslag till författningar	Per Isaksson
2021-10-01	Riksarkivet	RLK o Verksamhetsnära funktion
2021/2016	Remiss - Förslag till föreskrifter om uppgifter i anmälan enligt 2 kap. 6 § smittskyddslagen (2004:168) när det gäller covid-19	Evelina Örn
2021-10-04	Folkhälsomyndigheten	RLK o Verksamhetsnära funktion
2021/2038	Remiss av Transportstyrelsens slutrapport Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon	Erik Bromander
2021-10-06	Infrastrukturdepartementet	RLK o Verksamhetsnära funktion
2021/2046	Remiss - Nationell insamling av registeruppgifter från primärvården	Evelina Örn
2021-10-07	Socialdepartementet	RLK o Verksamhetsnära funktion
2021/2064	Remiss - En god kommunal hushållning (SOU 2021:75)	Maria Berghem
2021-10-11	Finansdepartementet	RLK o Verksamhetsnära funktion
2021/2073	Remiss - Handlingsprogram enligt lagen om skydd mot olyckor	Evelina Örn
2021-10-11	Eksjö Kommun	RLK o Verksamhetsnära funktion
2021/2078	Remiss - Socialstyrelsens termbank: begrepp rörande besökstyper	Evelina Örn
2021-10-11	Socialstyrelsen	RLK o Verksamhetsnära funktion
2021/2091	Remiss - Enklare regelverk för mikroföretagande och en modernare bokföringslag	Thomas Strand
2021-10-13	Näringsdepartementet	RLK o Verksamhetsnära funktion
2021/2138	Remiss - Förslag till strategi för boendeplanering Nässjö komun	Siv Kullberg
2021-10-18	Nässjö kommun Utvecklingsavdelningen	RLK o Verksamhetsnära funktion
2021/2143	Remiss - Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2022–2033 med tillhörande hållbarhetskonsekvensbeskrivning	Erik Bromander
2021-10-19	Västra Götalandsregionen	RLK o Verksamhetsnära funktion
2021/2144	Remiss - Reglering av privata sjukvårdsförsäkringar SOU 2021:80	Laura Habib
2021-10-19	Socialdepartementet	RLK o Verksamhetsnära funktion

2021/2148	Remiss - Förslag till upphävande av Socialstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om samordning av insatser för habilitering och rehabilitering (SOSFS 2007:10)	Evelina Örn
2021-10-19	Socialstyrelsen	RLK o Verksamhetsnära funktion

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 135-150

Tid: 2021-11-02 kl. 08:30

Plats: Regionens hus sal C

§ 149

Kurser och konferenser

Beslut

Presidiet beslutar om deltagande vid följande kurser och konferenser:

- Digital konferens om EU:s strategi för östersjöregionen gällande det strategiska utvecklingsarbetet oh den digitala omställningen.
  Presidiet beslutar att avstå från deltagande.
- Vilt i trafiken, den 24 november på kulturhuset Spira
  Presidiet föreslår att 2 från den politiska styrningen och 2 från oppositionen medges delta.

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutets antal sidor

1

Till utvecklingsansvariga i offentlig, privat samt ideell sektor

---

Välkommen att delta i ett digitalt seminarium

23 november kl 9.30–12.00

om hur myndigheter och organisationer kan använda EU:s Strategi för Östersjöregionen som ett verktyg för sitt strategiska utvecklingsarbete med den digitala omställningen.

Dagens samhällsutmaningar är ofta komplexa och svåra att hantera för en enskild kommun, region eller land. EU:s strategi för Östersjöregionen erbjuder ett nytt samarbetsformat där ett brett spektrum av aktörer arbetar tillsammans över nationsgränser i en långsiktig och flexibel samarbetsstruktur. Utmaningar tacklas gemensamt, tvärsektoriellt, transnationellt och baserat på flernivåsamverkan. Mer information om EU:s strategi för Östersjöregionen finns på dess hemsida.

Fokus för seminariet den 23 november …

… är hur EU:s strategi för Östersjöregionen kan vara ett verktyg för myndigheter och andra organisationer i arbetet med den digitala omställningen. I mars i år presenterade EU-kommissionen sin vision för vägen mot en digital omställning fram till 2030. Omställningen ska ske med människan i centrum, ge näringslivet nya möjligheter och är också central för att klimatarbetet och den gröna omställningen ska bli framgångsrika.

Målgruppen för seminariet är strategiskt utvecklingsansvariga i myndigheter och organisationer, förtroendevalda, förvaltningschefer eller motsvarande.

KLICKA HÄR senast den 17 november för att anmäla dig till seminariet

Workshop som uppföljning

Den 18 januari 2022 arrangerar vi en workshop med fokus på temat Den digitala omställningen där deltagarna får möjlighet att på ett konkret sätt testa samarbetsmetoden som används inom makroregionala strategier. Inbjudan till den workshopen sänds ut senare.

Svenska institutet · Svenska ESF-rådet · tillväxtverket · Föreningen Norden · Universitets- och högskolerådet · Jordbruksverket

Den digitala omställningen

Tid 23 november 2021
Plats Online (ZOOM)

Program

09.30 **Introduktion**
Introduktion av syfte, program och arrangörer.

09.40 **Transnationellt samarbete och digitalisering**
Den digitala omställningen ska fungera för alla, sätta människan i centrum och ge företagen nya möjligheter. Digitala lösningar är också viktiga för klimatarbetet och en grön omställning.
Senior projektledare, Viktoria Dagobert Spong, Tillväxtverket

10.00 **Reflektion**
Tid för korta reflektioner på det som presenterats i mindre grupper.

10.10 **EU:s strategi för Östersjöregionen: varför, vad arbetar vi med och hur?**
Varför makroregionala strategier? Hur fungerar de? Hur blir man delaktig? Den nya handlingsplanen. Hur kan EU:s strategi för Östersjöregionen bidra till arbetet med den digitala omställningen? Exempel på transnationellt samarbete inom den digitala omställningen hämtad från den årliga rapporten av det svenska genomförandet av EUs strategi för Östersjöregionen (EUSBSR).
Anders Bergström, Policysamordnare, EUSBSR PA Education, Science and Social affairs, Föreningen Norden

10.30 **Reflektion**
Utbyte av erfarenheter kring digitalisering och transnationellt samarbete i mindre grupper.

10.50 **Fonder och program - vad är nytt under 2021-2027?**
Information från Tillväxtverket (ERUF/Interreg), Svenska ESF-rådet (ESF+), Universitets- och Högskolerådet (Erasmus+/Nordplus), Jordbruksverket (Landsbygdsprogrammet/Havs- och fiskerifonden) samt från Svenska institutet.

11.50 **Avslutning**
Summeringen av dagen och introduktion till kommande workshop.

Region Jönköpings län

KUNSKAPSHÖJANDE SEMINARIUM OM

VILT I TRAFIKEN

24 NOV 2021

TID: 8.30-13.30

PLATS: KULTURHUSET SPIRA JÖNKÖPING

Region Jönköpings län bjuder in till ett seminarium där föreläsare från Naturvårdsverket och Trafikverket berättar om förutsättningarna gällande vilt och viltåtgärder i transportsystemet. Under seminariet berättar Region Jönköpings län också om den Regionala transportplanen som kommer att gå ut på remiss i december.

Förmiddagen riktar sig främst till politiker och tjänstepersoner som har förtroendeuppdrag eller arbetar med frågor som rör transportinfrastruktur. Eftersom inbjudan skickas till många funktionsbrevlådor är vi tacksamma om ni kan hjälpa oss att vidarebefordra den till rätt personer.

Sista anmälningsdag är den 11 november. Deltagande på seminariet är kostnadsfritt. Vi kommer dock att ta ut en avgift för dem som har anmält sig men inte närvarar. Max antal anmälda är 50 personer.

ANMÄLAN



PROGRAM

8.30
Kaffe/te och fralla

9.00
Region Jönköpings län hälsar välkommen

9.05
David Bruun, vilthandläggare på Naturvårdsverket, berättar bland annat om arbetet med viltförvaltning i länet.

10.00
Paus

10.10
Anders Sjölund, ekolog på Trafikverket, ger en grundläggande kunskap om vilt kopplat till transportsystemet och beskriver också hur Trafikverket arbetar för att minska antalet viltolyckor i trafiken.

11.50
Paus

12.00
Region Jönköpings län berättar om det pågående arbetet med Regional Transportplan för Jönköpings län.

12.30 - 13.30
Lunch

Har du frågor eller funderingar rörande seminariet? Kontakta gärna Ida Hedberg:

E-post: ida.hedberg@rjl.se
Tel: 0730-39 63 38

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 135-150

Tid: 2021-11-02 kl. 08:30

Plats: Regionens hus sal C

§ 140

Månadsrapport

Diarienummer: RJL 2021/135

Beslut

Presidiet

- Månadsrapporten anmäls läggs till handlingarna.

Sammanfattning

Budgetchef Camilla Holm redovisar månadsrapport och resultat per september 2021. Mätetal, målvärde och ekonomiskt resultat presenteras.

Beslutsunderlag

- Månadsrapport, nämnd för trafik infrastruktur och miljö september 2021

Beslutet skickas till

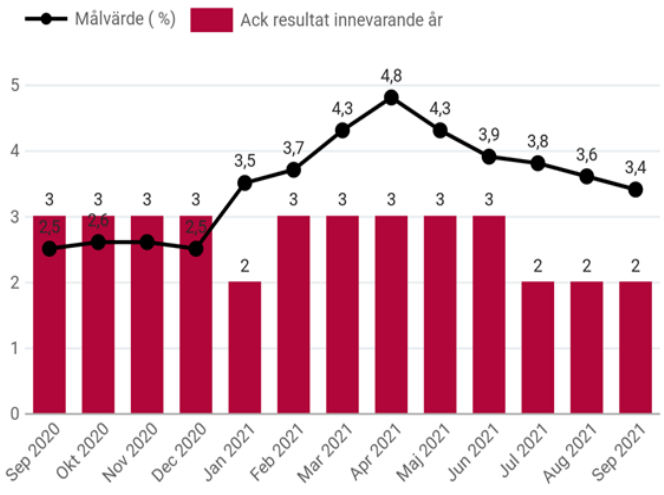
Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

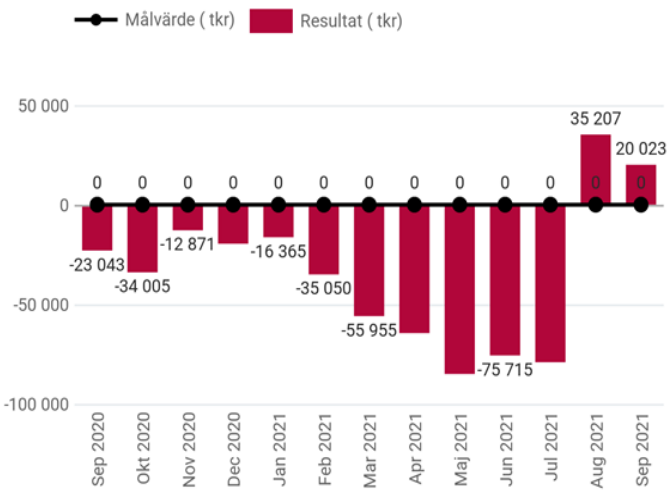
Beslutets antal sidor

1

Månadsrapport - sep 2021, TIM

1 0 2 0 av 3 Mätetal

Mätetal	Resultat	Analys	Diagram
Antal resor 2021 ska öka jfm 2020	-32 %	En viss ökning kan nu ses i resandestatistiken, framförallt inom regionbusstrafiken, vilket beror på att biljettmaskiner nu är installerade i samtliga bussar och påstigning sker i främre dörren. Ackumulerat från årsskiftet är det dock en minskning med ca 32 procent (exkl skolkort) av resandet. Statistiken har sina brister eftersom antalet påstigande bygger på validerade resor ombord och valideringar har periodvis inte varit möjliga pga skifte av biljettsystem och det har också varit en del brister inledningsvis i det nya biljettsystemet. Påstigning har inte gjorts i framdörrarna på bussarna fram till sommaren, vilket troligen minskat benägenheten att validera/betala. Den kraftiga resandeminskningen började i samband med utbrottet av pandemin i mars 2020. Under 2019 var minskningen ca tre procent jämfört med 2018 och i februari 2020 endast en procent jämfört med 2019.	*Diagram under utveckling*
Personalhälsa - sjukfrånvaro	2,5 %	Sjukfrånvaron i genomsnitt under året ligger på en fortsatt låg nivå..	

Mätetal	Resultat	Analys	Diagram
Ekonomi i balans	20 023 tkr	**Regional utveckling (TIM) +20 mnkr**	

A. Länstrafiken (+17,9 mnkr)

Budgetavvikelsen ackumulerat september är+17,9 mnkr vilket är en försämring med ca 15,4 mnkr jämfört med augusti.

Ackumulerat augusti var avvikelsen mot budget +33,3 mnkr efter kompensation för minskade intäkter/merkostnader pga av coronapandemin avseende 2021.

Avvikelsen i september månad består i stora drag av biljettintäkter ca 7 mnkr, bussdepåhyra en månad som inte kan vidarefaktureras 1,5 mnkr, Serviceresor 4,1 mnkr samt hög Indexutveckling på drivmedel (framförallt RME) och övrigt ca 2,8 mnkr.

Fördelat på Resultatenheter:

Stab, ek, marknad & Allmän trafik + 31,5 mnkr

Serviceresor - 13,6 mnkr

B. Centrala ansvar (+ 2,1 mnkr)

Ett överskott på 1,8 mnkr finns för anslaget för projektmedel samt att nämnden egna kostnader visar ett budgetöverskott på 350 tkr till och med september 2021, vilket främst förklaras av att låga kostnader för resor och konferenser

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 135-150

Tid: 2021-11-02 kl. 08:30

Plats: Regionens hus sal C

§ 138

Motion - Inrätta ett trygghetsnummer för Länstrafikens resenärer

Diarienummer: RJL 2021/1726

Beslut

Presidiet

- Föreslår att motionen lyfts på nämnden och att nämndens ledamöter ges möjlighet att lämna medskick inför den fortsatta behandlingen.

Sammanfattning

Sverigedemokraterna har inkommit med en motion – Inrätta ett trygghetsnummer för Länstrafikens resenärer. I motionen föreslår man att Länstrafiken arbetar fram ett förslag på hur ett trygghetsnummer kan införas och administreras i kollektivtrafiken Jönköpings län, liknande de modeller som finns i andra delar av landet.

Beslutsunderlag

- Motion - Inrätta ett trygghetsnummer för Länstrafikens resenärer daterad 2021-08-30

Beslutet skickas till

Regionledningskontoret - Länstrafiken

Beslutets antal sidor

1

Sverigedemokraterna
Trygghet & Tradition

Region Jönköpings län
2021 -08- 30
Dnr RJL 2021/1726

Motion | Sverigedemokraterna
Region Jönköpings län

Inrätta ett trygghetsnummer för Länstrafikens resenärer

Om fler ska välja tåget eller bussen är det viktigt att vi jobbar för att öka tryggheten.

Många undersökningar visar att människor känner sig otryggare idag jämfört med för 10-15 år sedan. Detta genomsyrar stora delar av samhället men blir extra påtagligt i kollektivtrafiken då utrymmena är små och möjligheterna att avlägsna sig inte sällan är begränsade.

I Stockholm infördes ett trygghetsnummer för 13 år sedan dit människor i kollektivtrafiken kan ringa när de ser eller upplever obehagliga situationer. De första åren hanterades cirka 1 500 samtal. Idag har det vuxit till närmare 40 000 samtal/år och är mycket uppskattat. Även region Skåne har nyligen tagit beslut om att införa ett trygghetsnummer i kollektivtrafiken.

Det fungerar så att om en resenär eller förbipasserande ser eller upplever något som är otryggt ringer man ett särskilt telefonnummer varvid operatören som tar emot samtalet kontaktar ordningsvakter eller polis. Man kan då snabbt skicka dit personal om så behövs.

Trygghetsnumret kan skötas genom en central med en eller flera operatörer. Operatörerna kan med fördel upphandlas i samband med upphandling av biljettkontrollanter för att få ett bra helhetsgrepp om trygghetsfrågorna.

Telefonnumret bör givetvis göras synligt på hållplatser, i fordon och på stationer, där Länstrafiken trafikerar.

När människor vet telefonnumret och ser personer i hotfulla situationer, eller om man ser någon som klottrar, förstör eller vandaliserar, kan ett samtal till ett trygghetsnummer vara avgörande för att snabbt komma på plats och minska ekonomisk skada eller lidande. Kanske även gripa en eventuell gärningsperson.

Människor ska aldrig behöva välja bort kollektivtrafiken för att de känner sig otrygga.

Sverigedemokraterna föreslår därför regionfullmäktige besluta att:

- Länstrafiken arbetar fram ett förslag på hur ett trygghetsnummer kan införas och administreras i kollektivtrafiken Jönköpings län, liknande de modeller som finns i andra delar av landet.

Anders Gustafsson
Katja Ganeklind
Samuel Godrén
Håkan Nyborg

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 135-150

Tid: 2021-11-02 kl. 08:30

Plats: Regionens hus sal C

§ 142

Remiss - Regional transportplan för Kalmar län 2022-2033

Diarienummer: RJL 2021/1811

Beslut

Presidiet föreslår nämnden

- Godkänna föreliggande yttrande som svar till Region Kalmar län.
- Att yttrandet kompletteras med nya stambanor och positionspapper för RSS.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerat förslag till Regional transportplan för Kalmar län 2022-2033.

Beslutsunderlag

- Missiv daterat 2021-10-14
- Förslag till yttrande daterat 2021-11-16
- Remissversion av Regional transportplan för Kalmar län 2022-2033

Yrkanden/förslag till beslut på sammanträde

Presidiet uppdrar att remissvaret kompletteras med hänvisning till formuleringen om nya stambanor i det gemensamma positionspapperet för RSS.

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutets antal sidor

1

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Regional transportplan för Kalmar län 2022-2033

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Godkänner föreliggande yttrande som svar till Region Kalmar län.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerat förslag till Regional transportplan för Kalmar län 2022-2033.

Information i ärendet

Planering av statlig transportinfrastruktur är en ständigt pågående process som intensifieras i samband med framtagande av nya långsiktiga planer. I juni 2021 gav regeringen i uppdrag till samtliga regioner att upprätta transportplaner för perioden 2022-2033 vilka ska redovisas till regeringskansliet senast 30 april 2022.

Beslutsunderlag

- Missiv daterat 2021-10-14
- Förslag till yttrande daterat 2021-11-16
- Remissversion av Regional transportplan för Kalmar län 2022-2033

Beslut skickas till

Region Kalmar län

REGIONLEDNINGSKONTORET

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Erik Bromander
sektionschef

Region Jönköpings län

YTTRANDE

2021-11-16 RJL 2021/1811

Region Kalmar län

Regional transportplan för Kalmar län 2022-2033

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss

Sammanfattning

Region Jönköpings län anser att Regional transportplan för Kalmar län 2022-2033 ger en bra bild av förutsättningarna i länet och på ett tydligt sätt beskriver hur länet samlat ser på behovet av utveckling av transportinfrastrukturen

Synpunkter på förslaget

Region Jönköpings län anser att Regional transportplan för Kalmar län på ett tydligt sätt beskriver de utmaningar och möjligheter som finns i länet. Det är positivt att planen innehåller en bild av de storregionala sambanden och en beskrivning av länsgränsöverskridande stråk.

Av de prioriterade objekten ser Region Jönköpings län extra positivt på de satsningarna som stärker kopplingen mellan länen och Region Jönköpings län välkomnar fler framtida satsningar på de gemensamma stråken.
Satsningarna på väg 37/47 ses som extra positiva då de förbättrar tillgängligheten mellan länen och inte minst stärker kopplingen till Oskarshamn med sin Östersjöhamn vilken är av stor betydelse för Jönköpings län.

Hur medlen i transportplanen i övrigt har prioriterats har Region Jönköpings län inga synpunkter på.

REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Marcus Eskdahl
Ordförande nämnd för Trafik, Infrastruktur och Miljö

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Regionledningskontoret
Box 1024
551 11 Jönköping

Telefon: 010-241 00 00
E-post: regionen@rjl.se
Hemsida: www.rjl.se

Organisationsuppgifter
Bankgiro: 5216-2849
Orgnr: 232100-0057

Region Kalmar län

Datum
2021-08-17

Ärendenummer
RUN 2019/104

Enligt sändlista

Begäran om yttrande över förslag till Regional transportplan för Kalmar län 2022–2033

Region Kalmar län gavs i och med regeringens direktiv om åtgärdsplanering 2021-06-23 (rskr. 2020/21:409) möjlighet att ta fram en länsplan för regional transportinfrastruktur under åren 2022 till 2033. De ekonomiska medlen i länsplanen för Kalmar län ska användas för ny- och ombyggnad av alla statliga vägar i länet förutom E22, väg 25 och väg 40.

Arbetet med att ta fram länsplanen sker rullande i fyraårscykler och sker i nära samarbete inte minst med Trafikverket, länets kommuner och grannregioner. Utgångspunkten i arbetet med att ta fram en ny länsplan har varit Handlingsprogram för transportinfrastrukturen 2020–2025 i Kalmar län. Andra viktiga utgångspunkter har varit att ”lagt kort ligger” och att de åtgärder som föreslås också kan genomföras enligt tidplan.

En till transportplanen tillhörande miljökonsekvensbeskrivning är under upphandling och kommer att skickas ut som komplettering till remissen under hösten 2021.

Förslag till Regional transportplan för Kalmar län 2022–2033 remitteras nu till ett antal av länets aktörer och andra regioner för möjlighet att komma in med synpunkter. Även aktörer som inte direkt har remitterats är välkomna att lämna in ett skriftligt remissyttrande.

Anvisningar för remissinstanser

Synpunkter skickas digitalt i word- och PDF-format till region@regionkalmar.se **senast den 31 december 2021.**

Därefter kommer inkomna yttranden att sammanställas och eventuella revideringar av länsplanen att göras. Beslut om att anta länsplanen förväntas ske av regionala utvecklingsnämnden i början av år 2022 och beslut av den slutliga versionen sker i regionfullmäktige under våren 2022. Länsplanen ska vara regeringen tillhanda senast den 30 april där den också ytterst ska godkännas av regeringen.

Nationell transportplan kommer att remitteras av Trafikverket senast den 30 november och därmed delvis att sammanfalla med samrådet av länsplanen.

Frågor om remissen besvaras av Christian Forssell, samhällsplanerare
0480-44 83 77, christian.forssell@regionkalmar.se

Remissinstanser

- Borgholms kommun
- Emmaboda kommun
- Hultsfreds kommun
- Högsby kommun
- Kalmar kommun
- Mönsterås kommun
- Mörbylånga kommun
- Nybro kommun
- Oskarshamns kommun
- Torsås kommun
- Vimmerby kommun
- Västerviks kommun
- Kommunförbundet i Kalmar län
- Länsstyrelsen Kalmar län
- Linnéuniversitetet
- Företagarna Kalmar län
- Handelskammaren Kalmar län
- Svenskt Näringsliv Kalmar län
- Lantbrukarnas riksförbund (LRF)
- Trafikverket
- Funktionshinderrådets brukarorganisationer
- Pensionärsrådets brukarorganisationer
- Region Blekinge
- Region Jönköping
- Region Kronobergs län
- Region Gotland
- Region Östergötland
- Kalmar Öland Airport
- Svenska FN-förbundet – hållbar utveckling

Region Kalmar län



Regional transportplan för Kalmar län 2022-2033

GRAFISK PRODUKTION: Regionstab Kommunikation
© Region Kalmar län

Innehåll

Avsnitt 1 – Region Kalmar länsförutsättningar 4

1.1 Logistik- och godstransporter 4
1.2 Sjöfart 5
1.3 Persontransporter 6

Avsnitt 2 – Bakgrund 10

2.1 Mål och uppdrag 10
2.2 Syfte och funktion 10
2.3 Ekonomiska förutsättningar 10
2.4 Nationell transportplan 10
2.5 Regional transportplan 10
2.6 Metod 11
2.7 Utpekande av nya objekt, behov eller brister 11
2.8 Politiska viljeinriktningar 11
2.9 Metoder kring planering 12

Avsnitt 3 – Åtgärder 2022-2033 14

3.1 Förutsättningar för finansiering 14
3.2 Åtgärdslista 14

Avsnitt 4 – Sammanknutet Sydsverige - sammanknutet Kalmar län 24

4.1 Järnvägar 24
4.2 Kust till kust banan 24
4.3 Stångådals- och Tjustbanan 24
4.4 Kalmar station 24
4.5 Nya stambanor 25
4.6 E22 25
4.7 Rv 40 25
4.8 Rv 25 25
4.9 KalmarÖland Airport 25

Avsnitt 5 – Miljökonsekvensbeskrivning 26

Avsnitt 6 – Utdrag ur Nationell plan 2022-2033 26

Avsnitt 7 – Ekonomisk sammanställning 24

1. Region Kalmar läns förutsättningar och behov

Kalmar län består av tolv kommuner och är ett avlångt landsbygdslän längs med östkusten med en blandning av det småländska inlandet, det öländska alvaret, den nordliga skärgården och sydliga Möre.

Länet har en stark tillväxtmotor i den södra delen av länet i form av Kalmar kommun och de närliggande tillväxtmotorerna Växjö och Karlskrona. För den norra delen av länet är sambandet mellan den regionala kärnan Västervik och den lokala kärnan Vimmerby betydelsefull och deras koppling till tillväxtmotorerna Linköping och Norrköping. För att nå målet om funktionella regioner behöver länets olika förutsättningar bejakas och stärkas.

Fokus sen många år tillbaka har varit att arbeta med länets infrastruktur enligt ett stråktänk. I länet finns fem starka stråk som består av väg, järnväg eller båda. Stråken följer viktiga kommunikationsleder som binder samman våra städer och samhällen inom länet och som i förlängningen knyter oss samman med grannlän och storstadsregioner. Stråktänket går enligt devisen att bli starkare där vi redan är starka för att på sikt få med omlandet. Därför satsas det längs stråken på förbättrad infrastruktur, kollektivtrafik och cykelvägar där det redan idag är mest trafikrörelser och där större delen av länets befolkning nås.

För att nå en hållbar regionförstoring, som är just ekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbar, har kollektivtrafiken en given plats i Kalmar län. För många människor i Kalmar län är och förblir bilen emellertid det enda alternativa färdsättet för att ta sig till arbete, studier, kultur etc. Nya bränslen kommer möjliggöra fortsatt resande med bil. Genom satsningar där kollektivtrafiken är stark, för att öka dess konkurrenskraft jämtemot bilen, är förhoppningen att så många som möjligt ska ta bilen till det starka stråket för att där ta sig vidare med publika färdmedel.

1.1 Logistik- och godstransporter

Godstransporter är väsentliga för konsumtion, arbetstillfällen, tillväxt och välstånd. Välutvecklade och kostnadseffektiva logistik- och godstransportsystem är en förutsättning för handelns och industrins funktion och tillväxt, och därmed för samhällets utveckling i stort. Möjligheten till transporter är en viktig faktor för att skapa förutsättningar för tillväxt, förändring och förnyelse i Kalmar län och sydöstra Sverige. OECD (Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling) har i Territorial Review Småland Blekinge lyft fram väl utvecklade transporter som en viktig ingrediens för att åstadkomma en positiv utveckling i regionen.

De stora trafiksystemen för gods är de rörelser som sker över landets gränser och ofta via stora nationella företag. En viss typ av transportrörelser och upplägg krävs för att få dessa flöden att fungera. De mindre men lika viktiga systemen är rörelser lokalt med korta sträckor som sker från lokala producenter eller omlastningsplatser till tillverkare eller distributörer. Båda typer av trafikrörelser förekommer i länet liksom en stor del transittrafik.

Näringslivet i Kalmar län domineras av tillverkningsindustri. Volymerna i den varuproducerande industrin har i många tidigare tunga delbranscher minskat medan godsflödena från de gröna näringarna samtidigt har ökat. Regionens strategi för smart specialisering domineras därför av näringar som sammanfattas under begreppet bioekonomi. Framtida godsflöden kommer att påverkas av tillväxten i dessa sektorer liksom av den framtida utvecklingen av dessa sektorers funktionssätt.

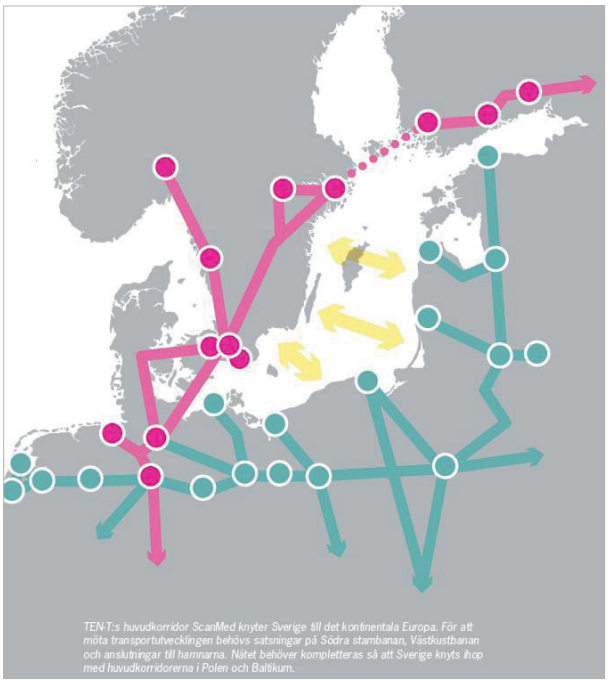
Skogsråvara förädlas i första steget främst till sågade trävaror och massa vilket främst sker vid stora anläggningar dit transporter sker från ett mycket stort antal källor via det kapillära vägnätet till ett relativt litet antal stora förädlingsanläggningar. Det tydligaste exemplet är Södras anläggningar i Mönsterås med mycket tät trafik av timmerbilar, över 300 fordon in till anläggningen per dygn, varje dag, året runt. Flöden ut från anläggningarna sker på lastbil, järnväg eller båt. Exportandelen är hög men en betydande andel förädlas även vidare. Även i detta led är exportandelen betydande. Digitaliseringen tenderar att minska antalet mellannivåer vilket kommer att öka andelen transporter från industri direkt till slutkund.

Skogs- och träindustrin ger också upphov till betydande flöden av rest – och biprodukter som används som råvara för produktion av olika material, kemikalier eller bioenergi.

Livsmedelsområdet är en annan stor och växande näringsgren i Kalmar län. Det ekonomiskt dominerande delområdet är produktion och förädling av animalier. Länet står för drygt två procent av Sveriges befolkning men svarar för en fjärdedel av produktionen av kyckling och mer än en tiondel av produktionen av mjölk, ägg och nötkött. En stor del av produktionen inom de gröna näringarna exporteras till andra delar i Sverige.

E-handeln har utvecklats stark under de senaste åren och därmed också logistikverksamheter. Några av Sveriges mest framgångsrika e-handels- och logistikbolag har sina säten i länet medan kunderna till stor del finns utanför länet, såväl nationellt som internationellt.

Förändringen av globala handelsmönster fortsätter att förändras. Östra Europa och Asien fortsätter att bli relativt sett viktigare som leverantörs- och kundmarknad. Kina fortsätter att dominera men flödena till och från även andra asiatiska länder ökar. Andelen landtransporter kan antas öka i och med de mycket stora investeringar Kina gör i transportinfrastruktur i andra asiatiska länder. Den långsiktiga utvecklingen i både Österuropa och Asien ställer ökade krav på kapacitet och effektivitet i transportrelationer. Idag saknas viktiga länkar mellan södra Sverige och de prioriterade europeiska transportkorridorerna i Polen och de baltiska länderna. Detta berör inte minst Smålandskustens hamnar inklusive det väg- och järnvägsnät som kopplar till dessa knutpunkter.



Källa: Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige.

Det är därför av stor vikt att knyta Sydsveriges Östersjöhamnar till det europeiska transportnätverket TEN-T för att åstadkomma bättre koppling till de viktiga och växande handelsmarknaderna i Polen och i Baltikum. För Kalmar läns del är det av särskild vikt att lyfta fram den TEN-T-klassade hamnen i Oskarshamns samt att hela riksväg 40 blir TEN-T-klassad.

Vad gäller tillförseln av gods till hamnarna har E22 klart störst betydelse för godstransporterna i Kalmar län genom att binda samman stora industrier och befolkningscentra med hamnarna efter Östersjökusten. Tillsammans med de öst-västliga riksvägarna 25, 40 och 47 utgör E22 ett ramverk i det regionala vägnätet för godstransporter. Ett sätt att åstadkomma miljömässigt hållbara godstransporter är att mer gods transporteras på järnväg. För det krävs en utbyggnad av järnvägskapaciteten på såväl Kust till kustbanan som Stångådals- och Tjustbanan samt Bockabanan.

Bärighetsklass 4 (BK4)

I de mellersta delarna av länet, mellan Emmaboda/Nybro och Mönsterås har på delar av vägnätet en ny bärighetsklass för 74 tons fordon antagits. Det är cirka åtta procent av det statliga vägnätet som berörs i Kalmar län. Syftet med bärighetsklassen är att göra det möjligt för tyngre fordon att gå med mer last på vägar som inte kommer att bli aktuella för överflytt av gods till järnväg eller sjöfart. I dagsläget är det vägar som redan nu, utan åtgärder, klarar en tyngre belastning som är utpekade. I Kalmar län är det vägar med mycket timmertransporter som är aktuella.

Det finns ett antal felande länkar i det statliga systemet, varför Region Kalmar län följer Trafikverkets arbete med investeringar för att på sikt få till ett kapacitetsstarkt vägnät för BK4. En viktig länk är även kopplingen till kommunal infrastruktur och inte minst länets hamnar för att kunna skapa fullvärdiga godstransportstråk och skapa multimodalitet i systemet.

1.2 Sjöfart

Regeringen lyfter i den senaste infrastrukturpropositionen fortsatt fram betydelsen av att stärka sjöfarten för inrikes transporter. Sjöfartens viktiga roll i det svenska transportsystemet för de svenska exportnäringarna betonas liksom att överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart bör främjas för att klara klimatomställningen.

Länets hamnar är av stor betydelse för godstransporter. Tillsammans med kombiterminaler på land är hamnarna viktiga omlastningsplatser för varor och gods mellan järnväg, väg och hav. Väl fungerande marktransporter till och från hamnarna är väsentliga för hamnarnas möjlighet att utvecklas. Här är E22 av största betydelse för godstransporter i länet då vägen binder samman stora industrier och hamnar längs med Östersjökusten. Av hamnarna i länet är Oskarshamns hamn utpekad av EU i det europeiska transportnätet TEN-T, där den ingår i Comprehensive-nätverket. Oskarshamns hamn har även prioriterats regionalt för året-runt trafiken till Gotland och är därför en väsentlig hamn framförallt för varuförsörjningen men även persontrafiken till Gotlandafiken.
De flesta hamnarna utmed Smålandskusten ägs av respektive kommun. Ett undantag är Södra Cells hamn i Mönsterås som är privatägd och en av de största i länet vad gäller godsmängd.

Kalmar län är starkt påverkad av trafiken till Blekinges hamnar. Baltic Link korridoren mellan Oslo - Göteborg och hamnen i Karlskrona behöver bättre kopplas samman med Polen. Stena Line har idag tre färjor med 18 avgångar i veckan och lika

många ankomster. Adriatic-Baltic korridoren i TEN-T stomnätet utvecklas starkt i Polen och vidare till Adriatiska havet. Den medför sjötransporter mellan Asien via hamnarna i Adriatiska havet och järnväg genom Centraleuropa till Gdynia. En förlängning av transportkorridoren från Gdynia till Skandinavien via Baltic-Link skulle gagna det svenska näringslivet. Snabba persontåg trafikerar redan sträckan Gdynia-Warszawa idag. En väl utbyggd E22 är viktigt för att kopplingen till Karlskrona ska kunna stärkas än mer.

1.3 Persontransporter

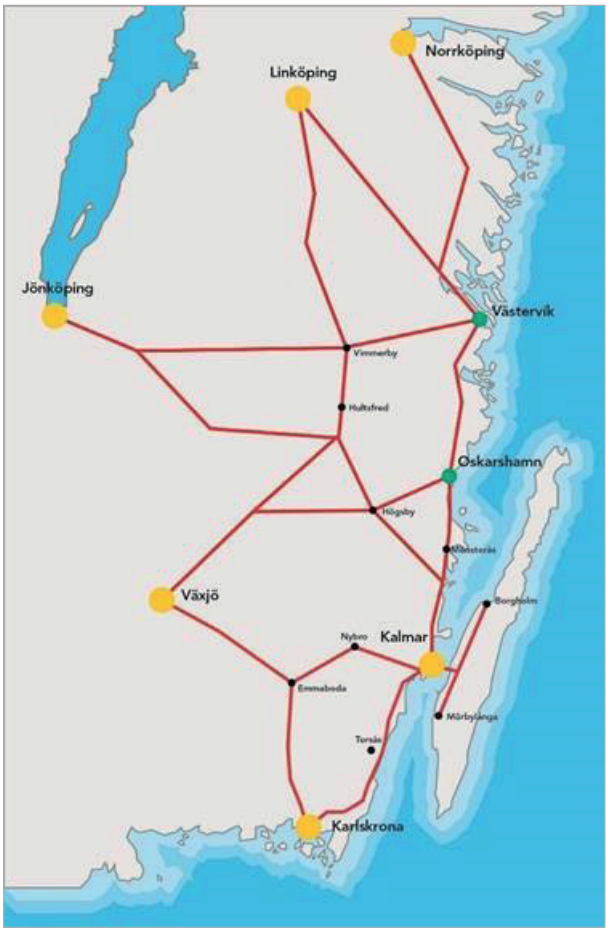
1.3.1 Det kollektiva resandet

För att nå regionens mål om att minska antalet arbetsmarknadsregioner och samtidigt minska de fossila bränsleutsläppen till noll, behövs god kollektivtrafik. Regionförstoring förutsätter möjlighet att resa längre på kortare tid. Det har betydelse för att företag ska finna rätt kompetens, för människor att hitta arbete utifrån sitt yrke och kompetens och för ökad rörlighet på arbetsmarknaden. God kollektivtrafik ökar regionens attraktivitet både för näringsliv och för privatpersoner.

Kollektivtrafiken är en av grundpelarna för att förbättra de interna förbindelserna i regionen. Enligt OECD krävs bättre interna förbindelser inom Kalmar län och mellan våra grannlän. För att nå dit behöver flaskhalsar i infrastrukturen byggas bort och buss- och tågupplägg tas fram som skapar tillgänglighet och flexibilitet i människors vardag. Därför betonas i länets Trafikförsörjningsprogram vikten av att knyta samman tillväxtmotorer, regionala kärnor och kommunhuvudorter i de storregionala stråken. Genom att kombinera stråktrafiken med landsbygdstrafik och anropsstyrd närtrafik kan hela länet trafikförsörjas. Inriktningen är att med hjälp av kollektivtrafik få länet att växa där vi är starka, attraktiva och har många trafikrörelser. Kollektivtrafiken ska därmed ses som strukturbildare för samhällsutveckling och samhällsplaneringen.

Att bygga upp stark kollektivtrafik i de storregionala stråken där det finns bäst förutsättning för hög turtäthet har visat sig framgångsrikt. I Kalmar län har antalet resenärer inom kollektivtrafiken ökat när restid och antal stopp minskat.

Ungefär hälften av alla kollektivtrafikresor i länet sker i de tre största kommunerna Kalmar, Västervik och Oskarshamn och det är även längs med kusten som många pendlingsrelationer visar sig. Kalmar stad är motor för pendlingsrörelser i länet vilket syns tydligt i relationerna Kalmar-Mönsterås-Oskarshamn, Kalmar-Färjestaden, Kalmar-Nybro-Emmaboda. Det andra starka stråket i länet är Västervik-Vimmerby-Hultsfred.



Bus Rapid Transit

Bus Rapid Transit (BRT) handlar om att kombinera åtgärder inom samhällsplanering, infrastruktur, fordon och trafikering på ett sätt som skapar en snabb och pålitlig kollektivtrafik. Region Kalmar län har tillsammans med kommunerna Torsås, Kalmar, Mönsterås, Oskarshamn och Västervik tagit fram en gemensam målbild[1] för länets arbete med BRT stationer. Genom samverkan mellan kommunerna, Trafikverket och Region Kalmar län kring samhällsplanering, bebyggelseutveckling och infrastruktur stärks förutsättningarna för snabb och attraktiv kollektivtrafik i länet och länsöverskridande. Målbilden sammanfattar tankar om placering, anslutningar, parkeringsmöjligheter funktion och mervärden.

Trafikupplägget längs sträckan ska kunna fungera för både kommersiell och samhällsstödd trafik (Kalmar Länstrafik). De fysiska åtgärderna i form av bytespunkter bekostas av nationella och regionala transportplanemedel. Anslutningar och tillägg utöver ett basutbud bekostas av berörd kommun. Starkast resultat uppkommer när kommun, Region Kalmar län, trafikoperatörer och Trafikverket samarbetar kring bästa lösning för bytespunkten.

[1] Målbild för BRT-stationer längs E22 i Region Kalmar län, 2020-07-30

1.3.2 Cykeln- det femte transportslaget

Cykel som transportmedel har en given plats i en attraktiv och långsiktigt hållbar region. Den utgör ett effektivt sätt att resa till jobb och skola, eller för nöjes skull till fritidsaktiviteter och utflyktsmål. Att cykla är enkelt och billigt och är även tillgänglig för nästan alla, kvinna som man, flicka som pojke, ung som gammal och oberoende av etnicitet och samhällsklass. Cykeln kräver lite utrymme, är energisnål, bullrar inte och medför inga luftföroreningar. Dessutom bidrar ökad cykling till bättre folkhälsa, attraktiva stadsmiljöer, minskade koldioxidutsläpp och minskad trängsel.

Den största potentialen för att snabbt öka andelen resor med cykel bedöms finnas inom tätorter och för resor som är kortare än fem kilometer. Det finns även en stark trend av ökad användning av elcyklar som kan öka det avståndet betydligt.

Ur ett regionalt perspektiv är fokus på utbyggnad av cykelvägar följande[2]:

Turismcykeleder

Besöksnäringen är en bransch som blir allt viktigare för Sverige och har visat sig ha stor potential när det gäller att skapa nya jobb och bidra till tillväxt. Det är därför av stort intresse att ta till vara och utveckla de möjligheter som finns inom näringen. I Kalmar län är Öland ett särskilt starkt resmål och därför har staten, regionen och kommunerna gemensamt lagt resurser på utbyggnad av cykelled som binder samman hela ön. Region Kalmar län har som intention att arbeta vidare med en liknande typ av insats för cykelturismen men även för pendling längs med länets fastlandskust.

En attraktiv cykelled kräver; cykelvägar av god kvalitet, trafiksäkerhet, vägvisning, kartor samt upplevelser och sevärdheter längs färden.

Regionalt cykelnät för pendling och fritid

Flera av regionens tätorter ligger mindre än två mil ifrån varandra och genom att knyta ihop dem med cykelbanor, alternativt göra befintliga vägar i blandtrafik tillräckligt trafiksäkra, så ökar möjligheten att arbetspendla med cykel.

Cykelvägar i kombination med kollektivtrafik

Säkra och tillgängliga pendlarparkeringar för både cyklar och bilar längs de starka kollektivtrafiklinjerna underlättar bytet till buss. I flera fall krävs det tillgänglighet med cykelbanor mellan närmaste tätort och hållplats. En tydlig utbyggnadsstrategi för bytespunkter finns i *Åtgärder för ökad tillgänglighet*, bilaga två, i det regionala trafikförsörjningsprogrammet 2021–2029. Många av bytespunkterna kräver både cykelvägar och funktionella cykelparkeringar för att ge ett bra hela-resan-perspektiv.

Utbyggnadsordning följer förslaget i regional cykelstrategi och utbyggnad sker i samarbete med kommunerna. För bästa resultat krävs att kommuner, Trafikverket och Region Kalmar län gemensamt arbetar för fler cykelvägar och stöttar varandra med både tid, kunskap och ekonomiska medel.

1.3.3 Flyg

KalmarÖland Airport är länets enda flygplats med reguljärtrafik och tillhör det europeiska transportnätverket TEN-T. Flygplatsen har normalt sett daglig reguljärtrafik och chartertrafik till Sydeuropa, men pandemin har slagit hårt även mot flygplatsen. Antalet flyg är reducerade och färre bolag trafikerar flygplatsen idag. Vilken effekt detta får på länet långsiktigt och för flygplasten i synnerhet är svårt att sia om.

Dagliga förbindelser med kontinenten är väsentliga för regionens näringsliv, inte minst för att ledande funktioner och befattningar ska kunna behållas i länet. För företag som överväger att etablera sig i regionen är tillgängligheten med flyg många gånger en avgörande fråga.

Många länsbor gör täta arbetsresor eller arbetspendlar till Stockholm. För den södra länsdelen har flygförbindelsen med huvudstaden stor betydelse eftersom flyget tills vidare inte är tidsmässigt möjlig att ersätta med andra färdsätt. Flygplatsen ligger också gynnsamt i ett stadsnära läge inom cykelavstånd, eller 14 minuters bussresa, från Kalmar centrum. Flygplatsens närhet till järnvägar både västerut med Kust till kustbanan och norrut med Stångådalsbanan samt vägarna E22 och riksväg 25 skapar också möjligheter för utvecklad multimodalitet i framtiden.

Den norra delen av länet har inte samma tidsmässiga restidsvinster av flyget som den södra länsdelen. Norra delen av länet nyttjar främst Linköpings flygplats för resor ut mot kontinenten. Framtida höghastighetståg från Linköping och Norrköping kommer att spela stor roll i tillgängligheten för resenärer. Närheten till snabb järnvägstransport gör därför tåget till ett alternativ för resor till Mälardalen och internationella flygplatser från den norra delen av länet.

1.3.4 Digital infrastruktur- det sjätte transportslaget?

Infrastruktur idag handlar lika mycket om den fysiska vägen eller järnvägen som möjligheten att kunna svara på e-post under resa eller kunna boka tid för vårdbesök i kön i mataffären. Eller om vi istället för att besöka mataffären beställer mat där vi befinner oss och får den levererad dit. Utvecklingen av våra resmönster som pendling, semester och gods-/varudistribution drivs parallellt av delningsekonomi, den digitala omställningen (exempelvis e-handel), digitalisering (exempelvis videomöten), cirkulär ekonomi och klimatomställningen inklusive energiomställning.

[2] Cykelstrategi för Kalmar län, 2015

Uppkopplade stråk
En säkerställd tillgång till stabil och sömlös uppkoppling av god kvalitet öppnar upp möjligheten för resenärerna att använda restiden för exempelvis arbete eller studier, vilket inte ska underskattas i ett landsbygdslän som Kalmar län där start- och slutpunkterna för en resa kan ligga på förhållandevis långt avstånd från varandra. En viktig inriktning blir därför att förbättra kapaciteten i de mobila näten efter länets starka stråk, och speciellt där det förekommer starka kollektivtrafikrörelser. God uppkoppling bidrar även till att bättre hantera varor och gods effektivt genom ökad spårning och övervakning.

"**Mobility as a Service** (MaaS) puts users, both travellers and goods, at the core of transport services, offering them tailor-made mobility solutions based on their individual needs. This means that, for the first time, easy access to the most appropriate transport mode or service will be included in a bundle of flexible travel service options for end users."
-Europeiska unionen

Mobilitetsstrategi för transporter och infrastruktur omfattar tjänster kring samordnade transporter av personer och varor som blir möjligt när data görs tillgänglig i betydligt större omfattning än idag. Det förväntas leda till en utveckling av mer hållbara res- och transportbeteenden vilket Kalmar län behöver förhålla sig till. Det kan handla om ett och samma gränssnitt för information, reseplanering och betalning. Detta kan på sikt jämna ut konkurrensförhållandet mellan privatägd bil och övriga färdmedel. Speciellt finns potential för en förenkling av persontransporter och varudistribution på landsbygden direkt till användaren, försäljningsstället och verksamheten.

Genom att förmedla information öppet och fritt på en välfungerande gemensam gränslös marknad kan en hållbar och social delaktighet genom tillgång till tjänster för hållbara resor och gods- och varutransporter nås i hela länet. När informationen om klimatpåverkan görs tydligare för köparen av transporter för resor och varor påverkas incitamenten för mer effektivt samordnade transportlösningar. För ett landsbygdslän som Kalmar län är mindre restid och därmed en ökad livskvalitet samt mindre klimatpåverkan viktiga incitament för automatiserade transporter och noder för samlad logistik och distribution. Marknaden för dessa transporttjänster bör främja tillgänglighet, konkurrensutsättning samt hållbar social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet i Kalmar län.

Den digitala infrastrukturen för att möjliggöra mobilitetsstrategi omfattar tillgång till stabil och sömnlös uppkoppling av god kvalitet samt tillgänglighet till data. Genom att kunna bygga "unika" kedjor utifrån personliga preferenser vilka kombinerar transportsätt för mer effektiva transportlösningar för människor och gods/ varor. De personliga preferenserna kan vara bekvämlighet, tidsåtgång/ restid, kostnad, villkor och inte minst klimatpåverkan för en kombinerad resa. Det regionala utvecklingsperspektivet bör främja utveckling och incitament för aktörer att bygga ut och utveckla kapacitet för datalager, databearbetning och datakommunikation.

Autonoma/självkörande fordon
I begreppen kring digital infrastruktur ligger den långsiktiga omställningen av transporter genom självkörande fordon, intelligenta transportsystem samt energiomställning. Den omfattar dels utvecklingen av en distribuerad laddningsinfrastruktur, dels energiförsörjning nära användaren. Bedömningen är att genomslaget för självkörande fordon, intelligenta transportsystem samt energiomställning i stor skala inte sker inom tidsramen för denna plan. Det finns emellertid ett behov av regionala underlag som grund för kommande planperioder när prioriteringar, investeringar och genomförande kommer att bli aktuella.

Under de kommande åren kan tidiga faser komma att bli aktuella. Vissa så kallade intelligenta system (sensorer) som kan bidra till att främja exempelvis mikromobilitet (gång, cykel, etc.) i trafiken utan stora ny- och ombyggnationer samt även autonoma drönare och tjänster som utvecklas med och för drönare som verktyg.

1.3.5 Hållbar samhällsplanering

Bostäder och infrastruktur
Bostadsbrist är inte längre bara ett storstadsproblem utan har blivit ett faktum för många kommuner runt om i Sverige de senaste åren. Kalmar län är inget undantag. Bostadsbyggandet i Kalmar län var fram till mitten av 2010-talet mycket lågt och var det ända sedan början av 1990-talet. Så har det sett ut på de flesta håll i landet.

I länsstyrelsens bostadsmarknadsanalys från 2021 framgår att sex av länets tolv kommuner har en fortsatt generell brist på bostäder. En bostadsbrist som bottnar i flera faktorer. De viktigaste förklaringarna är en åldrande befolkning som ställer krav på en annan sorts mer tillgängliga bostäder, att vi bor färre och färre i varje bostad samt ett stort mottagande av asylansökande i mitten av 2010-talet. Samtidigt finns också en tydlig trend med urbanisering i landet som helhet där flyttrörelserna går från landsbygden till städerna och från städerna till Sveriges storstadsområden. Det senare för med sig att bostadsbristen är tydligast i ett antal städer och centralorter i länet.

1.3.6 Samverkan kring bostäder, infrastruktur, kollektivtrafik och digitalisering

Tack vare investeringar i infrastrukturen har nya möjligheter för exploatering av bostäder tillkommit. Ett gott exempel är ombyggnationen av Lv 136 på Öland med fokus på trafiksäker-

hetshöjande åtgärder, inte minst i korsningar och för oskyddade trafikanter, vilket möjliggör för nya bostadsområden i Stora rör, Rälla och Ekerum.

En genomtänkt samplanering mellan bostäder, kollektivtrafik, infrastruktursatsningar och digitala lösningar kan skapa många nya möjligheter och medverka till att nå målen om God tillgänglighet och God bebyggd miljö. Samplanering ökar möjligheten till ett projekts eller en plats mervärde, det minskar kostnaderna och ökar kunskapsplattformar mellan olika organisationer.

Stationsnära planering

45 minuter per resa anses vara vad de flesta människor kan acceptera i restid från dörr till dörr mellan bostad och arbete. Då är det en fördel om bostäder, verksamheter, service med mera ligger i nära anslutning till stationer och knutpunkter för kollektivtrafiken. Genom stationsnära planering, det vill säga att bebyggelse och utveckling koncentreras i läget kring kollektivtrafikens station eller knutpunkt, skapas ett större resandeunderlag för kollektivtrafiken och bättre förutsättningar för en hållbar utveckling av samhället.

Det finns många fördelar med att planera i stationsnära lägen:

- Det ökar tillgängligheten till snabba resor, vilket bland annat gör det enklare att både pendla till och från orten för ett arbeta eller för att studera
- Det ökar underlaget för service av till exempel butiker och annan kommersiell service men även offentlig service som vårdcentral, förskola och bibliotek
- En plats där många rör sig och där det är aktiviteter större delen av dygnet ökar både den upplevda och den faktiska tryggheten
- Är en bra mötesplats både för planerade och spontana möten i vardagen. En knutpunkt kan även enkelt nyttjas för arbetsmöten för att minska restiden för två eller flera parter. En station är en optimal plats att placera offentliga möteslokaler på.

1.3.7 Värdefulla upplevelser i naturen och kulturen

Kalmar län är under sommarhalvåret Sveriges största turistlän utanför storstäderna med besökare från hela Sverige och utländska besökare främst från Danmark, Tyskland och Holland. Näringen består av flera större destinationer och ett mycket stort antal mindre objekt.

Länet har fem stora destinationer: *Astrid Lindgrens Vimmerby, Skärgården runt Västervik, Glasriket, Kalmar och Öland.* Samtliga bygger på mycket höga naturvärden och/ eller höga historiska och kulturella värden.

Besöksnäringen präglas av ett mycket stort bilberoende och tydliga, i vissa fall extrema, säsongsvariationer vad gäller trafikintensitet:

- Till Vimmerby sker resorna främst via väg 23 och väg 40.
- Öland genererar många besök under en lång sommarsäsong med tydliga toppar till exempel vid midsommar och Ölands skördefest. Ölandsbron och väg 136 är mycket hårt belastade under sommarsäsongen.
- I Västervik är det tidvis hård belastning på den enda infarten till staden från E22. I Västervik är skärgårdstrafiken en begränsande faktor för hur skärgårdsturismen kan utvecklas. I jämförelse med Stockholms skärgård är det svårt att få en rimlig ekonomi i denna trafik.

Besöksnäringen är i stark tillväxt med mycket goda framtidsutsikter både i världen, Sverige och Kalmar län. Upplevelseindustrin är även viktig för den egna befolkningen.





2. Bakgrund

2.1 Mål och uppdrag

Regionala utvecklingsansvariga aktörer (länsplaneupprättare) och Trafikverket har fått i uppdrag (rskr. 2020/21:409) av regeringen att upprätta förslag till planer för transportinfrastruktur för åren 2022–2033. Den regionala transportplanen tas fram enligt förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Planen ska upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven i regionen och ska innefatta åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.

De styrande faktorerna för arbetet faller under Regeringens Transportpolitiska mål. Dessa handlar om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Målen delas upp under ett funktions- respektive hänsynsmål[3]. De nationella klimatmålen om minskade utsläpp är en viktig faktor in i arbetet. Likaså Sveriges miljökvalitetsmål och de globala målen i form av Agenda 2030.

2.2 Syfte och funktion

Planens huvudsakliga funktion är att fördela den av regeringen tilldelade ekonomiska ramen på de infrastrukturinvesteringar som kan anses ge bäst regional nytta i Kalmar län. Den ekonomiska ramen får nyttjas till olika typer av större eller mindre åtgärder, men utgångspunkten är att de ska vara av fysisk karaktär. För att uppnå transportpolitiska-, miljö- och klimatmål krävs därmed även andra insatser för förändring av våra transportrörelser och en effektiv användning. Det innefattar bland annat samarbete och samverkan med andra berörda parter, projekt och investeringar, något som Region Kalmar län kontinuerligt arbetar med.

2.3 Ekonomiska förutsättningar

Den ekonomiska ramen för trafikslagsövergripande åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen under planeringsperioden 2022–2032 ska uppgå till 799 miljarder kronor. Av den ekonomiska ramen ska:

- 437 miljarder kronor används till utveckling av transportsystemet
- 165 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar
- 197 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar

Kalmar läns planeringsram för åren 2022–2033 är preliminärt 1128 miljoner kronor, vilket ger i snitt 94 miljoner kronor per år.

[3] Transportpolitiska mål https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/

2.4 Nationell transportplan

Den nationella transportplanen är framtagen utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv. Planen inbegriper nya järnvägar, vägar, farleder men även ombyggnader, drift och underhåll, samt åtgärder för trafiksäkerhet eller miljö. I Kalmar län hanterar den nationella planen vägarna E22, riksväg 25 och riksväg 40 samt alla järnvägar. Grunden för prioriteringarna är att i första hand vårda den befintliga infrastrukturen och att använda den mer effektivt.

Det är regeringen som slutligen beslutar om innehållet i den nationella planen utifrån Trafikverkets förslag.



Fig.1 Kartan visar de vägar och järnvägar som ingår i den Nationella planen.

2.5 Regional transportplan

Alla Sveriges Regioner tar fram en regional transportplan som omfattar investeringar på det regionala vägnätet. I Kalmar län utgörs dessa vägar av samtliga statliga vägar utom ovan nämnda E22, riksväg 25 och 40. Den regionala transportplanen har som utgångspunkt att prioritera åtgärder i transportsystemet som stödjer länets utvecklings- och tillväxtpotential, enligt länets RUS, Regional utvecklingsstrategi för Kalmar län[4]. Viktiga frågor kring länets transportinfrastruktur sätts i sitt regionala sammanhang och prioriteras utifrån regional nytta. Grundläggande ställningstaganden handlar om att stärka funktionen hos länets tillväxtmotor och regionala kärnor, skapa förutsättningar för en hållbar regionförstoring med större och mer robusta arbetsmarknadsregioner samt öka tillgängligheten för gods- och persontransporter.

Det är Region Kalmar län som tar beslut om att anta den regionala transportplanen.

[4] Klimat att växa i - Regional utvecklingsstrategi för Kalmar län 2030

2.6 Metod

Det finns två dokument som primärt är vägledande för hanteringen av nya infrastrukturobjekt till den regionala transportplanen. Handlingsprogrammet för Transportinfrastruktur[4] tydliggör de långsiktiga prioriteringarna för länets större objekt, likt mötesseparering av vägar och insatser på länets järnvägar. Trafikförsörjningsprogrammet[6] lyfter de behov som finns för kollektivtrafiken i närtid, vilken tillsammans med Hållplatshandboken[7] lägger grunden för kommande investeringar för kollektivtrafikens tillgänglighet.

Region Kalmar län har en arbetsgrupp för trafik- och infrastrukturfrågor som består av tjänstepersoner från länets alla kommuner, Trafikverket och länsstyrelsen. Arbetsgruppen träffas kontinuerligt och bereder exempelvis olika styrdokumenten samt är en viktig kanal för informationsutbyte mellan inte minst Region Kalmar län och länets kommuner.

Arbetet med den regionala transportplanen pågår löpande men mer intensivt inför en ny planomgång. Inför denna planomgång har en digital seminarieserie om sex tillfällen med olika teman kring transporter och infrastruktur genomförts. Inbjudan har varit öppen för alla intresserade och möjlighet har funnits att komma med inspel och synpunkter till arbetsgruppen för transportplanen. Avstämningsmöten med kommunerna för att fånga in deras behov och brister har hållits både på politisk och tjänstepersons nivå. Organiserade samarbeten sker i olika former över länsgränsen vilka ofta leder till konkreta ställningstagande som tas med i arbetet med planen.

2.7 Utpekande av nya objekt, behov eller brister

En grundläggande förutsättning för att länets kommuner ska kunna spela in nya objekt, behov eller brister till den regionala transportplanen är att de också har identifierats i kommunernas strategiska dokument, med fördel i översiktsplanerna. Därigenom har dels en bedömning av ett infrastrukturbehov gjorts, dels en bedömning hur dessa påverkar samhällsbyggnadsprocessen som helhet. Helt enkelt nödvändiga avvägningar om placering och funktion samt en samlad effektbedömning. Ny infrastruktur ska bidra till att nå transportpolitiska- och/eller miljö-/ klimatmål eller på annat sätt bidra till målformuleringar i berörd kommun. Detta måste hanteras och analyseras utifrån andra behov i den bebyggda miljön. Likaså kan en sådan analys visa på andra lösningar som kräver andra insatser.

Inspel av infrastrukturobjekt bör därför föregås av kommunalt planarbete alternativt en åtgärdsvalsstudie, gärna i tidig dialog med Region Kalmar län och Trafikverket. Utvecklingen av transportinfrastrukturen har långa ledtider och behovet av att följa planeringsstrukturer kopplade till den statliga infrastrukturens implementerande måste tas i beaktande. Åtgärdsvalsprocessen med fyrstegsprincip är en avgörande del i planarbetet.

2.8 Politiska viljeinriktningar

2.8.1 Positionspapper- ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige

De sex regionerna i Sydsverige; Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne och Halland har sedan 2015 ett politiskt samarbete; Regionsamverkan Sydsverige, RSS. En av grundpelarna för samarbetet är infrastruktur och kollektivtrafik. Ett positionspapper för infrastrukturen uppdaterades och antogs under 2020 inför kommande planeringsomgång och utgår från tre sydsvenska positioner:

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

Med en utgångspunkt i positionspapperet ska bland annat skapandet av en välfungerande sydsvensk helhet främjas som kan korrigera brister i nuvarande transportsystem och utnyttja gjorda och planerade investeringar på bästa sätt. Ställningstagandena är att undanröja flaskhalsar, öka resiliensen och skapa redundans i det internationella, nationella och regionala transportsystemet. Målet är att förbättra pendlingsmöjligheter med konkurrenskraftiga restider och se till hela resan-perspektivet, koppla samman och förstora arbetsmarknader för att öka sysselsättningen och främja kompetensförsörjning. Detta görs genom att skapa en integrerad infrastruktur med fokus på boende och tillgänglighet, koppla samman stad och landsbygd, utveckla en gränsöverskridande kollektivtrafik- och infrastrukturplanering samt planera för ett långsiktigt hållbart och fossilfritt transportsystem.

2.8.2 Kalmar läns klimatkommission

Klimatsamverkan Kalmar län är ett gemensamt initiativ av länsstyrelsen och Region Kalmar län för att öka takten i länets energi- och klimatarbete. Arbetet samordnas i klimatkommissionen, som utses av Region Kalmar län samt länsstyrelsen i samverkan. Uppgiften är att:

- Vara ett forum för information, erfarenhetsutbyte och ökad kunskap
- Synliggöra pågående arbete
- Föreslå åtgärder, aktiviteter och prioriteringar
- Följa upp och utvärdera
- Bidra till ett ökat samarbete med andra regioner

[5] Handlingsprogram för Transportinfrastruktur i Kalmar län 2020–2025
[6] Trafikförsörjningsprogram 2021–2029 region Kalmar län
[7] Hållplatshandboken https://portal.kalmarlanstrafik.se/stolpplats/Layers

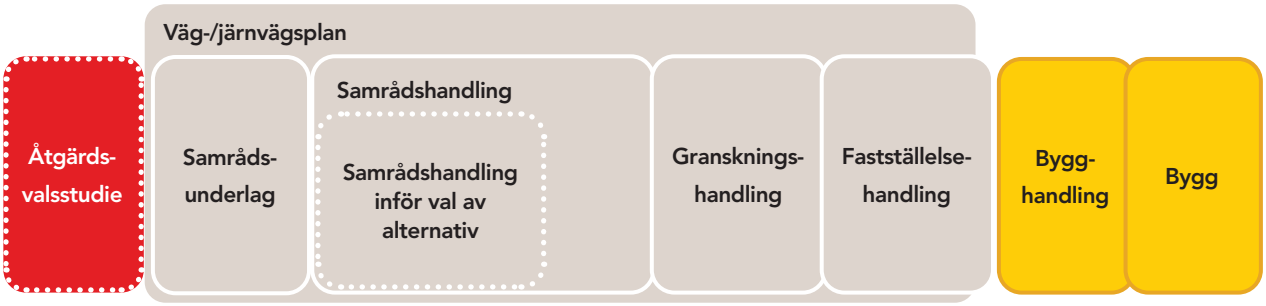
2.9 Metoder kring planering

2.9.1 Planeringsmodell för transportplanering

Trafikverkets planeringsmodell för nationell och regional plan är grupperad enligt modellen år 1–3, år 4–6 samt år 7–12. Projekt inom år 1–3 ska i princip vara färdiga att genomföras. Projekt inom år 4–6 är under utredning men beslutade för genomförande. I åren 7–12 ryms ett flertal objekt som fortfarande är i ett tidigt planeringsstadie och där det krävs vidare utredningar för att lokalisera i vilken ordning dem ska genomföras. Här är fortfarande ett idéstadie och fokus ligger på brister.



2.9.2 Planeringsmodell för planläggningsprocessen



Åtgärdsvalsstudie

Planering av en väg eller järnväg börjar när Trafikverket, Region Kalmar län eller en kommun har identifierat brister i transportsystemet. Bristen och hur den kan åtgärdas undersöks genom en så kallad åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Studien ska behandla vilka typer av åtgärder som är möjliga för att lösa ett transportproblem. Arbetet följer den så kallade fyrstegsprincipen för att få störst nytta av satsade resurser.

1. Tänk om

I det första steget övervägs åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

2. Optimera

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

3. Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

4. Bygg nytt

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

Fyrstegsprincipen innebär en stegvis analys av vilka typer av åtgärder som behövs. Ibland kan det vara effektivt med en kombination av åtgärder. I en ÅVS utreds hur brister i transportsystemet kan lösas. I första hand ska problemet försöka lösas genom åtgärder enligt steg 1 och 2. Om det inte är möjligt går man vidare till en konkret byggåtgärd, steg 3 och 4.

En ÅVS svarar på frågan varför ett väg- eller järnvägsprojekt behövs. Därför är ÅVS-skedet ett av de viktigaste inspelen till den regionala och nationella transportplanen.

Väg- och järnvägsplan

Om ÅVS-arbetet visar att en investering ska göras på en väg- eller järnväg och objektet finns med i den ekonomiska planeringen startar processen med väg- eller järnvägsplan. Trafikverket utreder vilka åtgärder som ska göras och hur.

När väg- alternativt järnvägsplanen är antagen kan byggnationen starta.



3. Åtgärder 2022-2033

3.1 Förutsättningar för finansiering

Medfinansiering: Kommun eller privata organisationer/ företag finansierar helt eller delvis en investering.

Samfinansiering: Den regionala och nationella planen samverkar i att finansiera ett projekt. Kan kombineras med medfinansiering.

Enligt regeringen ska medfinansiering initieras av bidragsgivaren och det får inte medföra att man går före i kön.

Förskottering kan ske på objekt som ligger maximalt fem år framåt i tiden. Restriktiviteten är emellertid stor och beslut tas av Trafikverkets generaldirektör en gång per år.

3.1.1 Vem finansierar vad?

Den nationella planen finansierar om- och nybyggnation av E22, riksväg 25 och riksväg 40 samt järnvägar. Inom ramen för nationell plan hanteras även drift, underhåll och reinvesteringar på hela det statliga vägnätet.

Den regionala planen ska finansiera om- och nybyggnad av alla statliga vägar, förutom E22 samt riksvägarna 25 och 40.

Cykelvägar längs med statlig väg hanteras genom en medfinansiering om 50 procent av berörd kommun via regional transportplan. Denna finansieringsmodell avser ett grundutförande och den part som önskar tillägg får också finansiera detta. Vidare måste ett avtal om åtgärden upprättas där Trafikverkets ansvar och krav som väghållare säkerställs samt där drift och underhållsansvar av färdig gång- och cykelväg klargörs.

Region Kalmar län finansierar alla kostnader i samband med **driften av kollektivtrafiken** samt i förekommande fall investeringar i fordon samt i väderskydd (inklusive sittbänk, hållplatsstolpe, informationstavla) vid hållplatsen. Kommunerna sköter drift och underhåll av själva markanläggningen vid bytespunkter och hållplatser i anslutning till det kommunala gatunätet. Det kommunala åtagandet omfattar även att ansluta bytespunkter och hållplatser med säkra gång- och cykelvägar samt tillgodose behovet av parkering för cykel och eventuellt bil.

Exploatörer ska i skälig omfattning bekosta exploatering som medför ombyggnader av vägar.

3.1.2 Drift, underhåll och passa-på-åtgärder

Vid åtgärder på det statliga eller kommunala vägnätet kan passa-på-åtgärder bli aktuella. En tidig och kontinuerlig avstämning krävs för att få ut så mycket som möjligt av åtgärder på infrastrukturen. Detta kräver en god dialog och en öppen kommunikation. Trafikverket har tagit fram avsiktsförklaringar med länets kommuner där en kontinuerlig dialog förs mellan parterna och där denna typ av insatser kan bli aktuella.

3.1.3 Plattformar järnväg

Trafikverket ansvarar för vissa av plattformarna i den del av järnvägsnätet som benämns som huvudnätet. I Kalmar län ingår Kust till kustbanan i huvudnätet samt de större orterna utmed banan; Kalmar, Trekanten, Nybro och Emmaboda.

För att bygga en plattform med tågstopp krävs först en överenskommelse mellan berörd kommun och Region Kalmar län om att orten ska ha ett tågstopp, alltså att stationen förs in i tidtabellsystemet. En dialog förs sedan med Trafikverket om det är möjligt att få till ett stopp och vilken prioritet stationen i så fall kommer att få.

För bäst kapacitet på järnvägen behövs mötesspår och om ett mötesspår finns eller ska byggas kan en plattform finansieras, helt eller delvis, från den regionala planen. Samma förfarande som beskrivits ovan måste dock genomföras innan en ny plattform för tågstopp kan bli aktuell.

Plattformar utan mötesspår, men som har godkänts av Region Kalmar län och Trafikverket för tågstopp finansieras av respektive kommun.

3.2 Åtgärdslista

Den totala ramen för Kalmar läns regionala plan föreslås bli 1128 miljoner kronor. I genomsnitt innebär det 94 miljoner kronor per år. *Se åtgärdslista sidan 15.*

3.2.1 Sam- och medfinansiering mellan regional och nationell transportplan

Stångådals- och Tjustbanan - Nytt mötesspår Rockneby

Region Kalmar län har inför denna planomgång tagit fram ett paket med åtgärder på Stångådals- och Tjustbanan som bedöms ge stora effekter på restid, kapacitet och daglig drift på banorna, vilka även bidrar till landets och länets högt satta klimatmål. De fyra delarna i paketet består av:

- Nytt mötesspår i Rockneby
- Nytt triangelspår i Berga
- Delelektrifiering
- Införande av ERTMS

Via den regionala transportplanen tillförs medel om 91 mkr till nytt mötesspår i Rockneby. Resterande 50 mkr kommer att medfinansieras av berörda kommuner längs banan.

Kust till kustbanan - Stationsombyggnad Emmaboda station
Emmaboda station är en viktig knytpunkt som binder samman tillväxtmotorerna Växjö, Kalmar och Karlskrona med varandra. Stationen har framförallt brister gällande byte över plattform, vilket ger låg tillgänglighet och långa bytestider. Det innebär bland annat att Kalmar- och Karlskronatågen inte kan angöra Emmaboda station samtidigt på varsin sida om mittplattformen. Därutöver krävs plattformsförlängningar för att längre tåg ska kunna angöra Emmaboda station. Genom regional transportplan tillförs därför medel om 50 mkr till en stationsombyggnad på Emmaboda station.



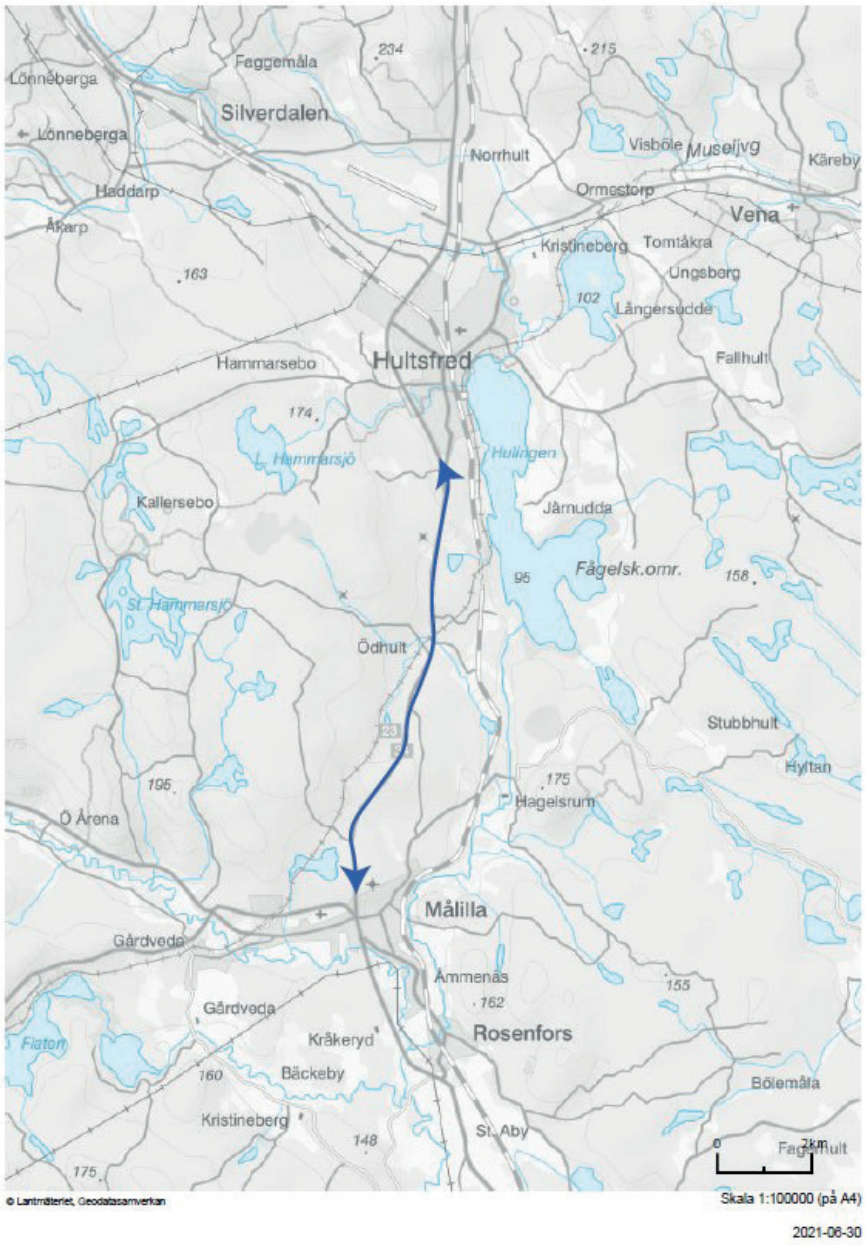
Åtgärdslista Regional transportplan Kalmar län 2022-2033 i miljoner kr	Tidigare	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Belastar plan 2022-2033	Sam- och medfinans	Senare	Total kostnad
Nationella objekt, sam- och medfinansiering								
Stångådalsbanan, mötesspår Rockneby			19	72	91	50		141
Kust till kustbanan, stationsombyggnad Emmaboda			10	40	50	X		X
Större investeringar >50 mkr								
Rv 23 Målilla-Hultsfred	53	91			91	52		196
Lv 136 genom Rälla	11	28			28	2		41
Lv 136 Isgärde - Rälla		61	14		75			75
Lv 136 Ekerum - Borgholm			65		65			65
Rv 37/47 Bockara - Århult			64	224	288			288
Rv 37/47 Århult - Oskarshamn				114	114	X	X	333
Mindre investeringar								
Trafikssäkerhetsåtgärder och framkomlighet		X	X	X	50			50
E22 BRT-stationer			X	X	50			50
Kollektivtrafikåtgärder		X	X	X	40			40
Cykelvägar		X	X		80	80		160
Statlig medfinansiering, mindre objekt								
Bidrag cykelvägar		X	X	X	30	30		60
Bidrag enskilda vägar		X	X	X	24	X		24
Åtgärder KalmarÖland Airport		X			10	10		20
Driftstöd KalmarÖland Airport		X	X	X	42			42
Summa	**64**	**308**	**285**	**535**	**1128**	**X**	**X**	**X**

3.2.2 Större investeringar i regional plan >50 mkr

Se åtgärdslista sidan 15.

Riksväg 23	
Funktion:	Sträckan *Målilla - Hultsfred* ingår i utpekade transportstråk med stor betydelse för näringsliv, godstransporter, arbetspendling och kollektivtrafik. Riksväg 23 är av riksintresse för kommunikationer.
Nuläge och brister:	Vägen och vägområdet har bristande säkerhet då den saknar mittseparering, säkra sidoområden och säkra korsningar. Sikten i vissa korsningar är dålig, vilket ger otrygga vänstersvängande rörelser. Åtgärder på vägen kommer främst leda till ökad framkomlighet och säkrare trafikrörelser vilket ger förbättrade kommunikationer för person, gods- och kollektivtrafik. Åtgärder på vägen är en del i arbetet med att förstora länets arbetsmarknadsregioner och i att skapa bättre kommunikationer både inom länet och till grannlänen.
Åtgärd:	Mötesseparering
Planerad byggnation:	2022 - 2023
Kostnad:	91 mkr
Förväntad effekt:	Säkrare trafikmiljö, ökad framkomlighet, förstoring av arbetsmarknaden, effektivare och robustare kollektivtrafik.
Effekter bostad:	Objektet kommer att ge liten påverkan på bostadsbyggnation.
Bidrar till Transportpolitiska mål	**Tillgänglighet:** Tillgängligheten ökar och resor kommer att gå snabbare, arbets- och studiependling underlättas. Kollektivtrafiken med buss blir mer tillgänglig. **Säkerhet, miljö, hälsa:** Säkerheten ökar i trafikmiljön. Ökad framkomlighet leder troligen till ökad mängd trafik på sikt, vilket är negativt för miljömålen. Ger liten effekt på människors hälsa.

TRAFIKVERKET



Länsväg 136	
Funktion:	De tre delsträckorna på länsväg 136; *Isgärde – Rälla* (1), *genom Rälla* (2) och *Ekerum – Borgholm* (3), utgör den norra delen av ett stråk som binder samman den lokala kärnan Borgholm med tillväxtmotorn Kalmar. Ett viktigt stråk för pendling, kollektivtrafik och näringsliv. Det förekommer stora årsvariationer på trafikflödena på grund av besöksnäringen under främst sommarmånaderna. Aktuella sträckor av riksväg 136 utgör riksintresse för kommunikationer.
Nuläge och brister:	Området kring väg 136 kännetecknas av mycket höga natur- och kulturvärden. Avsaknaden av ett fullgott parallellvägssystem gör att jordbrukets transporter på länsväg 136 under sommaren ytterligare begränsar kapaciteten. Säkrare och mer tillgängliga hållplatser för kollektivtrafik gynnar det kollektiva resandet. Sammanhängande och trygga cykelstråk som binder samman tätorterna längs med sträckan är avgörande för utvecklingen.
Åtgärd:	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder både för motorburna och oskyddade trafikanter.
Planerad byggnation:	*Isgärde – Rälla*: 2024- *Genom Rälla*: 2022- *Ekerum – Borgholm*: 2026-
Kostnad:	*Isgärde – Rälla*: 75 mkr *Genom Rälla*: 28 mkr *Ekerum – Borgholm*: 65 mkr
Förväntad effekt:	Säker trafikmiljö, säker boende- och levnadsmiljö, ökad framkomlighet och hastighet.
Effekter bostad:	En ombyggnad av vägen kommer att öka säkerheten i de samhällen som ligger längs med sträckan. Säkrare och mer tillgängliga korsningar kommer att möjliggöra en utbyggnad av bostadsområden i närheten av vägen som tidigare har försvårats/omöjliggjorts.
Bidrar till Transportpolitiska mål	**Tillgänglighet:** Tillgängligheten ökar och resor kommer att gå snabbare. Problem under sommarhalvåret kommer troligen att minska. Parallella cykelvägar kommer att öka tillgängligheten för flera trafikantgrupper. **Säkerhet, miljö, hälsa:** Säkerheten ökar i såväl trafik- som i boendemiljön då det idag är många direktinfarter från vägen. Parallella cykelvägar kommer att öka säkerheten för flera trafikantgrupper. Ökad cykling leder till förbättrad folkhälsa. Ökad framkomlighet leder troligen till ökad mängd trafik på sikt, vilket är negativt för miljömålen.

TRAFIKVERKET



Riksväg 37/47	
Funktion:	Delsträckorna mellan *Århult – Bockara* (1) och *Århult - Oskarshamn* (2) ingår i utpekade transportstråk med stor betydelse för kollektivtrafik, långväga person-transporter, gods och dagliga personresor. Riksväg 37/47 är av riksintresse för kommunikationer.
Nuläge och brister:	Riksväg 37/47 har bristande trafiksäkerhet som främst beror på avsaknaden av mötesseparering och brister i sidoområde. Åtgärder på vägen kommer främst leda till ökad framkomlighet och säkrare trafikrörelser vilket ger förbättrade kommunikationer för person, gods- och kollektivtrafik. Åtgärder på vägen är viktiga för att förbättra förutsättningar för godsflöden i ost-västlig riktning samt för att styra bort tunga transporter från riksväg 34 genom tätbebyggda samhällen.
Åtgärd:	Mötesseparering
Planerad byggnation:	*Århult – Bockara:* 2027- *Bockara – Oskarshamn:* 2031- Beroende på hur planeringsprocesserna för dessa två delsträckor fortlöper, kan det bli aktuellt att ompröva vilken som ska påbörjas först.
Kostnad:	*Århult – Bockara:* 288 mkr *Århult – Oskarshamn:* 333 mkr
Förväntad effekt:	Säkrare trafikmiljö, ökad framkomlighet, förstoring av arbetsmarknaden, effektivare och robustare kollektivtrafik.
Effekter bostad:	Objektet skapar goda förutsättningar för att kunna bygga nya bostäder längs med och i närheten av befintlig sträckning av riksväg 37/47 närmast Oskarshamn i och med nydragning av vägen.
Bidrar till Transportpolitiska mål	**Tillgänglighet:** Tillgängligheten ökar och resor kommer att gå snabbare, arbets- och studiependling underlättas. Kollektivtrafiken med buss blir mer tillgänglig. **Säkerhet, miljö, hälsa:** Säkerheten ökar i trafikmiljön. Ökad framkomlighet leder troligen till ökad mängd trafik på sikt, vilket är negativt för miljömålen. Ger liten effekt på människors hälsa.

TRAFIKVERKET



3.2.3 Mindre investeringar

Trafiksäkerhetsåtgärder och framkomlighet

Medelstilldelningen för mindre investeringar går till trimningsåtgärder, alltså mindre åtgärder på vägnätet. Listan är lång och behöver kunna hanteras relativt snabbt. Därför hanteras mindre investeringar som ett levande dokument hos Trafikverket som beslutas om tillsammans med Region Kalmar län och berörd kommun efterhand.

E22 BRT-stationer

Region Kalmar län satsar på en utbyggnad av Bus Rapid Transit stråk (BRT-stråk) längs med i första hand E22, det vill säga expressbussar med ett stopp i varje kommun. Grundutförandet står Trafikverket för och extra insatser för stationernas funktion bekostas via regional plan och berörd kommun. BRT Mönsterås är den första stationen som kommer att byggas i länet och finansieras i delar av regional transportplan. När Förbifart Bergkvara byggs enligt nationell transportplan kommer BRT-stationen placeras i anslutning till den nya vägdragningen och på samma sätt i delar finansieras via regional plan.

Beroende på tidsplanen för förbifart Bergkvara kan någon av övriga stationer längs sträckan hinna genomföras innan dess byggnation. Kompletterande utredningar och i vissa fall andra kopplade beslut krävs dock för att stationerna i Västervik, Oskarshamn och Kalmar ska anses planeringsmogna för investeringar.

Kollektivtrafikåtgärder

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är styrande vid val av åtgärder. Åtgärdslistan i dokumentet Åtgärder för ökad tillgänglighet, bilaga två i Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län 2021–2029, ska användas vid utbyggnad av bytespunkter.

Cykelvägar

Byggande av nya cykelvägar ska bidra till att uppfylla det övergripande målet i Cykelstrategi för Kalmar län, det vil säga ett regionalt sammanhängande nät av cykelbanor och cykelsträckningar i blandtrafik som är trafiksäkra och attraktiva. Av *Handlingsprogram transportinfrastruktur i Kalmar län 2020–2025* framgår vidare konkreta riktlinjer för att skapa sammanhängande cykelstråk i länet, detta efter att Ölandsleden har färdigställts. Inriktningen är att få till stånd separata cykelvägar utmed E22 och riksväg 25 mellan Kalmar och Nybro.

Region Kalmar läns prioritering av byggande av nya cykelvägar för åren 2022 – 2033 är följande sträckor:

- Ölandsleden
- Söderåkra - Torsås
- Oskarshamn - Påskallavik



3.2.4 Statlig medfinansiering, mindre objekt

Bidrag cykelvägar

Bidrag kan ges till cykelvägar inom kommunal infrastruktur, det vill säga utmed kommunala vägar. En förutsättning är att motsvarande belopp investeras av aktuell kommun. Vidare förutsätts åtgärden bidra till det övergripande målet i den regionala cykelstrategin och mer konkret till riktlinjerna i handlingsprogrammet för transportinfrastrukturen.

Bidrag enskilda vägar

Enskilda vägar får stöd på flera sätt. Pengarna från regional transportplan går till större ombyggnader av enskilda vägar.

Åtgärder KalmarÖland Airport

Investeringsstödet till KalmarÖland Airport om 10 miljoner kronor förutsätter att motsvarande belopp investeras av flygplatsen. Investeringarna ska inbegripa infrastrukturåtgärder som faller inom flygplatsens grundutförande. Därför ska investeringar diskuteras med Trafikverket och Region Kalmar län innan medel beslutas för utbetalning.

Driftstöd KalmarÖland Airport

Driftbidraget till flygplatsen beslutas om och betalas ut årligen.

3.2.5 Bristlista framtida behov

Handlingsprogram Transportinfrastruktur i Kalmar län 2020–2025 sätter agendan för vilka större infrastrukturobjekt som ska prioriteras i och i anslutning till Kalmar län de närmaste åren. För att skapa en beredskap och möjlighet till handlingskraft ska brister i systemet utredas efterhand och fler projekt finnas redo för kommande planering. De största objekten lyfts i handlingsprogrammet och kompletteras här med nya objekt som tillkommit samt några mindre, men dock viktiga, objekt runt om i länet.

Objekt/brist/behov	Berörd kommun	Notering
Rv 23/34 Hultsfred - Vimmerby	Hultsfred	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. ÅVS planerad.
E22 BRT-stationer Oskarsamn, Västervik, Kalmar	Oskarshamn, Västervik, Kalmar	Fullfölja ett BRT-stråk längs E22, dessa, resterande stationer är i behov av utredning. Kompletterande utredningar krävs.
Emmaboda station, stationsombyggnad	Emmaboda	Kapacitetsökningar. Kompletterande utredning utifrån Bristanalysen för Kust till kustbanan krävs.
Rv 35 Överum-Ulvsdal	Västervik	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. Kompletterande ÅVS krävs
E22 Ny infart Västervik	Västervik	Kapacitetshöjande åtgärd. ÅVS genomförd.
Kalmar Centralstation	Kalmar	Uppgraderad klassning av stationen. Säkerhet och kapacitet. ÅVS:er genomförda.
Kust till kustbanan/ Stångådalsbanan Mötesspår Kalmar Södra samt Smedby	Kalmar	Kapacitetshöjande åtgärd. ÅVS:er genomförda.
Triangelspår Berga	Högsby kommun	Kapacitetshöjande åtgärd. ÅVS genomförd.
Elektrifiering Stångådals- och Tjustbanan	Vimmerby, Hultsfred, Högsby, Mönsterås, Oskarshamn, Kalmar, Västervik	Klimatåtgärd. ÅVS genomförd, fler utredningar kan krävas.
Rv 25 Eriksmåla-Hovmantorp	Emmaboda	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. ÅVS påbörjad på delar av sträckan.
Glasporten/ Smedstorp Nybro	Nybro	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. ÅVS genomförd.
Rv 40 Toverum-Hyttan	Västervik, Vimmerby	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. ÅVS genomförd.
E22- sträckor för 70 km/h	Västervik, Oskarshamn, Mönsterås, Kalmar, Torsås	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. ÅVS genomförd
Väg 641 Grimhult	Mönsterås	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder.
Rv 47 Järnforsen	Hultsfred	Säkerhetshöjande åtgärder. ÅVS planeras.
Rv 23/ 34 Vimmerby-Kisa	Vimmerby	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder.
Rv 40 Vimmerby-västerut	Vimmerby kommun	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder.
Rv 23 Södra vi	Vimmerby	Förbifart.
Rv 34 Högsby - Glahytt	Högsby	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder.
Rv 28 Emmaboda-Muggetorp/Vissefjärda	Emmaboda	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder.
Länsväg 120	Emmaboda	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder.
Stångådalsbanan Triangelspår Sandbäckshult	Mönsterås	Kapacitetshöjande åtgärder. Godstrafik.

Prioritering inför kommande planeringsomgång

Lyft behov

Stadsmiljöavtalen

Under åren 2018–2029 kommer stadsmiljöavtal för främjande av hållbara stadsmiljöer att vara möjliga att söka, detta omfattande 1 miljard kronor per år. Region Kalmar län ämnar arbeta kontinuerligt med länets kommuner för att skapa mervärde av tillgängliga medel i regional transportplan, stadsmiljöpengar och insatser från kommuner eller andra intressenter. Detta i ett led av att skapa en attraktiv region och öka samarbetet mellan olika instanser i länet.

4. Sammanknutet Sydsverige - sammanknutet Kalmar län

I en global ekonomi är näringslivets konkurrens- och attraktionskraft beroende av goda kommunikationer genom järnväg, väg, flyg och sjöfart. Ökad och bred tillgänglighet skapar stor social nytta för det moderna samhället och har en integrerande funktion. Att koppla samman arbetsmarknader ökar sysselsättningen och främjar kompetensförsörjning. Kalmar län som funktionell region behöver starka kopplingar till grannlänens tillväxtmotorer. Idag finns starka pendlingsrörelser mellan Kalmar- Karlskrona samt Kalmar-Växjö men dåliga förbindelser mot Jönköping och långsamma förbindelser mot Linköping. För att skapa ett starkt Sydsverige måste pendlingsrörelser över administrativa gränser fungera, det är idag en given del av människors vardag att snabbt och enkelt kunna förflytta sig för jobb eller utbildning.

I Kalmar län är målet[8] att år 2025 nå grannlänens tillväxtmotorer från tillväxtmotorn Kalmar inom följande restider:

Från	Till	Restid
Kalmar	Jönköping	2:30
	Karlskrona	1:00
	Linköping	2:30
	Norrköping	3:00
	Växjö	1:00

4.1 Järnvägar

Sydsveriges järnvägsnät är ett av Sveriges mest trafikerade. Den hårda belastningen medför störningar i systemen som får stora konsekvenser för såväl resenärer som gods. Region Kalmar län tillsammans med berörda län i sydöstra Sverige har ambitiösa mål[9] om utveckling av tågtrafiken i vår gemensamma geografi. Regionerna driver tillsammans flera olika trafikupplägg som alla ska samordnas på järnvägen likväl som med anslutande busstrafik. Det finns ett behov av ordentliga insatser för att höja järnvägarnas skick och återhämta ett eftersatt underhåll. Det behövs i många fall investeringar i stationsanläggningar, mötesspår, dubbelspår och olika former av trimningsåtgärder. Sådana insatser ger ökad kapacitet och robusthet, kortare restider och ett mindre sårbart system.

Kalmar län är beroende av sitt järnvägsnät. Det är järnvägen som ur ett funktionellt perspektiv binder oss samman med resterande delar av Sverige där vår viktigaste länk är Södra stam banan. Södra stambanan sträcker sig till både Stockholm och Malmö/Köpenhamnsregionen vilket skapar en oumbärlig nationell och internationell koppling.

4.2 Kust till kust banan

Kust till kustbanan är regionens mest trafikerade bana med 44 persontåg och runt 2 godståg dagligen. Banan sammanlöper med Södra stambanan och binder därmed samman länet med Öresundsregionen, Mälardalsregionen och i sin ändpunkt med Göteborg. Den fyller en viktig pendlingsfunktion för de sydliga kommunerna som enkelt kan dagspendla inomregionalt men även till Kronoberg och Blekinge.

Flera mötesspår och perronger har byggts de senaste åren vilket har öppnat upp för möjligheten att köra regionaltåg på sträckan. Kapacitetstaket är nästan nått och med de höga intentioner på ökad tågtrafik som finns i Sydöstra Sverige behövs på sikt framförallt fler mötesspår på sträckan.

4.3 Stångådals- och Tjustbanan

Stångådals- och Tjustbanan är länkarna som binder samman Kalmar/Västervik och Linköping med varandra och ger tillgänglighet för sydöstra Sveriges inlandskommuner till hela Sveriges järnvägssystem. Flera större insatser behöver göras där främst nya mötesspår, kurvrätningar, slopande av obevakade korsningar, och elektrifiering kommer att ge ökad hastighet och skapa en attraktiv och komfortabel tågresa. Persontrafiken är avgörande för sträckan men järnvägen kommer i framtiden även att kunna fylla en allt större roll för godstrafiken och den tillverkningsindustri som verkar i området. Stångådalsbanans anslutning till Linköpings station och kommande ny stambana är också en avgörande faktor för den framtida interregionala tillgängligheten för sydöstra delen av Sverige

Idag går 8 dubbelturer med persontrafik mellan Kalmar/Västervik och Linköping. Mellan Mönsterås och Kalmar går 2 godståg, uteslutande från Södras massafabrik i Mönsterås.

4.4 Kalmar station

Kalmar station fyller en avgörande funktion för hela Kalmar läns kollektivtrafik. Stationen behöver uppgraderas till ny klassning, plattformarskapaciteten behöver hanteras och nya lösningar för trygghet och tillgänglighet behöver ses över. Diskussion förs även om ytterligare en station i ett västligt läge, vilket skulle ge möjlighet att öka kapaciteten för kombinationer av olika trafikupplägg. Ett nytt stationsläge behöver anläggas i kombi-

[8] Kollektivtrafiksstrategi 2050 samhällsstödd trafik för funktionella regioner (2017)
[9] Handlingsplan Kollektivtrafik, Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige (2021)



nation med nya mötesspår i och i angränsning till Kalmar stad. Det finns även ökade behov av funktionella busslösningar, där centralstationen är grunden för hela trafikupplägget. Stationens kapacitet ger följdeffekter i hela systemet då Kalmar är nod för stora delar av kollektivtrafiken.

4.5 Nya stambanor

Planerna på nya stambanor ger stora möjligheter tillsammans med den regionala persontågstrafiken, bland annat som ett medel att knyta samman Sydsveriges arbetsmarknadsregioner med korta restider och låg miljöpåverkan. För Region Kalmar län är det av stor vikt att via regional trafik kunna ansluta till den nya stambanan. I ett första skede ska regional trafik via Stångådals- och Tjustbanan ansluta till planerad station i Linköping. Region Kalmar län förespråkar fortsatt att en länk till nya stambanans utbyggnad från söder blir via en anslutning i Växjö/Alvesta. Den regionala trafiken till Växjö/Alvesta kommer i det skedet att vara mycket väl utbyggt med minst halvtimmestrafik i kombination av både regionala och fjärrgående tåg.

4.6 E22

E22 är livsnerven som binder länet samman längs med kusten, med grannlänen och i förlängningen med två av landets storstadsområden. Vägen har en starkt sammanhållande funktion för länets utveckling och har direkt anslutning till länets viktiga hamnar och flygplats. Stråket ger god tillgänglighet för pendling till arbete och studier inom länet. Därför är de stora tätorterna längs sträckan i fokus för utbyggnad av stark stråktrafik i form av BRT med tydliga stationsplaceringar för kollektivtrafik och samhällenas utveckling.

Under många år har E22 varit i fokus för en gemensam strävan för länen längs med sträckan för att skapa god framkomlighet och tillgänglighet i hela stråket. Ett idogt arbete som har gett resultat och idag är stora delar av vägen åtgärdad. Men i Kalmar län finns fortfarande en del behov av förbättringar för att länets livsnerv ska tillföras den funktionalitet som behövs.

4.7 Rv 40

Rv 40 binder samman länets norra delar och är en viktig faktor för att djupare integrera arbetsmarknaderna med varandra. Detta är helt avgörande för den norra delen av länet som med sina långa avstånd mellan tätorter och låga kapacitet på väg- och järnvägsnätet inte har samma förutsättningar som den södra delen av länet. Rv 40 kommer på sikt att bli ämne för BRT-trafik för att skapa tillgänglig och attraktiv kollektivtrafik mellan noder. Region Kalmar läns ambition är att rv 40 även i Kalmar läns geografi ska bli en del i TEN-T stråket.

Nästa objekt för åtgärd på sträckan i Kalmar län är Toverum-Hyttan.

4.8 Rv 25

Vägen har stor betydelse för pendling både inomregionalt och till Kronobergs län. Linnéuniversitetet har sina huvudorter i Kalmar och Växjö, vilket förstärker behovet av goda och snabba kommunikationer längs med stråket. Riksväg 25 är även viktig för turismens flöde till Kalmar län.
Återstående åtgärder behövs på sträckan Eriksmåla-Hovmantorp för att skapa en säker och framkomlig sträcka. Viltstängsel längs vägen är också av stor vikt.

4.9 KalmarÖland Airport

Att resa från flygplatsen i Kalmar är södra länets snabbaste koppling till Stockholm. Flyget till Stockholm fungerar som en del i den dagliga pendlingen i regionen. Utvecklingen av flygplatsen ger därför stora mervärden för regionen med ökad konkurrenskraft, kompetensförsörjning och vidgad arbetsmarknad.



5. Miljökonsekvensbeskrivning

En miljökonsekvensutredning är under upphandling och kommer att bifogas denna regionala transportplan genom en separat remiss under samrådstiden.

6. Utdrag ur Nationell plan 2022-2033

Se antagandeversionen av transportplanen.

7. Ekonomisk sammanställning

Se antagandeversionen av transportplanen.

Litteratur

Positionspapper Infrastruktur- Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige (Regionsamverkan Sydsverige 2020)
Sydsvenska prioriteringar (Regionsamverkan Sydsverige 2021)
Positionspapper Kollektivtrafik- Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige (Regionsamverkan Sydsverige 2019)
Handlingsplan Kollektivtrafik, Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige (Regionsamverkan Sydsverige 2021)
Systemanalys för Sydsverige (Ramboll 2020)
Cykelsstrategi för Kalmar län (Regionförbundet i Kalmar län 2015)
Kollektivtrafikstrategi 2050- Samhällsstödd trafik för funktionella regioner (Kalmar länstrafik 2017)
Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län (Kalmar länstrafik 2021)
Vision 2025- Den enkla resan (KalmarÖland Airport, 2015)
Trafikverkets godsstrategi 2011-2020 (2011)
Trafikverkets basprognoser
Godstransporter i Sverige (Trafa 2016)

From: Johan Jarl
Sent: Thu, 9 Sep 2021 12:28:02 +0000
To: kommun@borgholm.se; kommunen@emmaboda.se; kommunen@hultsfred.se; kommun@hogsby.se; kommun@kalmar.se; kommun@monsteras.se; kommun@morbylanga.se; kommun@nybro.se; kommunen@oskarshamn.se; info@torsas.se; kommun@vimmerby.se; kommun@vastervik.se; johan.engdahl@kfkl.se; info@kfkl.se; kalmar@lansstyrelsen.se; johan.k.nilsson@lnu.se; peter.aronsson@lnu.se; info@lnu.se; liselotte.arvidsson@foretagarna.se; johan.andersson@handelskammaren.com; anders.borgehed@handelskammaren.com; kalmar@svensktnaringsliv.se; ulrica.bennesved@svensktnaringsliv.se; sydost.rf@lrf.se; karin.eickhoff@lrf.se; Trafikverket@trafikverket.se; DHR; kansliet@funktionsrattkalmarlan.se; sara@funktionsrattkalmarlan.se; SRF; Reumatikerförbundet; PRO; SPF; SKPF; region@regionblekinge.se; Region Jönköpings län; region@kronoberg.se; regiongotland@gotland.se; region@regionostergotland.se; ronny.lindberg@kalmarairport.se; flyget@kalmarairport.se; info@fn.se
Cc: Helena Nilsson; Christian Forssell
Subject: Begäran om yttrande över förslag till Regional transportplan för Kalmar län 2022–2033
Attachments: Följebrev Regional transportplan Kalmar län 2022-2033.pdf, Remissversion Regional Transportplan 2022-2033_2.pdf

Begäran om yttrande över förslag till Regional transportplan för Kalmar län 2022–2033
Region Kalmar läns regionstyrelse har beslutat att remittera förslag till Regional transportplan för Kalmar län 2022–2033 för synpunkter. Även aktörer som inte direkt har remitterats är välkomna att lämna ett skriftligt yttrande. En till transportplanen tillhörande miljökonsekvensbeskrivning är under upphandling och kommer skickas ut som komplettering till remissen under hösten 2021.

Anvisningar för remissinstanser
Synpunkter skickas digitalt i word- och PDF-format till region@regionkalmar.se senast den 31 december 2021.

Frågor om remissen besvaras av Christian Forssell, samhällsplanerare
0480-44 83 77, christian.forssell@regionkalmar.se

Med vänlig hälsning

JOHAN JARL
Regionsekreterare
Regionstab Kansli

Region Kalmar län
Box 601, 391 26 Kalmar
0480-841 46
johan.jarl@regionkalmar.se
regionkalmar.se

Region Kalmar län

Datum
2021-08-17

Ärendenummer
RUN 2019/104

Enligt sändlista

Begäran om yttrande över förslag till Regional transportplan för Kalmar län 2022–2033

Region Kalmar län gavs i och med regeringens direktiv om åtgärdsplanering 2021-06-23 (rskr. 2020/21:409) möjlighet att ta fram en länsplan för regional transportinfrastruktur under åren 2022 till 2033. De ekonomiska medlen i länsplanen för Kalmar län ska användas för ny- och ombyggnad av alla statliga vägar i länet förutom E22, väg 25 och väg 40.

Arbetet med att ta fram länsplanen sker rullande i fyraårscykler och sker i nära samarbete inte minst med Trafikverket, länets kommuner och grannregioner. Utgångspunkten i arbetet med att ta fram en ny länsplan har varit Handlingsprogram för transportinfrastrukturen 2020–2025 i Kalmar län. Andra viktiga utgångspunkter har varit att ”lagt kort ligger” och att de åtgärder som föreslås också kan genomföras enligt tidplan.

En till transportplanen tillhörande miljökonsekvensbeskrivning är under upphandling och kommer att skickas ut som komplettering till remissen under hösten 2021.

Förslag till Regional transportplan för Kalmar län 2022–2033 remitteras nu till ett antal av länets aktörer och andra regioner för möjlighet att komma in med synpunkter. Även aktörer som inte direkt har remitterats är välkomna att lämna in ett skriftligt remissyttrande.

Anvisningar för remissinstanser

Synpunkter skickas digitalt i word- och PDF-format till region@regionkalmar.se **senast den 31 december 2021.**

Därefter kommer inkomna yttranden att sammanställas och eventuella revideringar av länsplanen att göras. Beslut om att anta länsplanen förväntas ske av regionala utvecklingsnämnden i början av år 2022 och beslut av den slutliga versionen sker i regionfullmäktige under våren 2022. Länsplanen ska vara regeringen tillhanda senast den 30 april där den också ytterst ska godkännas av regeringen.

Nationell transportplan kommer att remitteras av Trafikverket senast den 30 november och därmed delvis att sammanfalla med samrådet av länsplanen.

Region Kalmar län
Postadress
Region Kalmar län
Box 601
391 26 Kalmar

Webbplats
regionkalmar.se
Besöksadress
Strömgatan 13
391 26 Kalmar

E-post
region@regionkalmar.se
Telefon
0480-810 00 växel

Organisationsnr
232100-0073
Bankgiro
833-3007

Frågor om remissen besvaras av Christian Forssell, samhällsplanerare
0480-44 83 77, christian.forssell@regionkalmar.se

Remissinstanser

- Borgholms kommun
- Emmaboda kommun
- Hultsfreds kommun
- Högsby kommun
- Kalmar kommun
- Mönsterås kommun
- Mörbylånga kommun
- Nybro kommun
- Oskarshamns kommun
- Torsås kommun
- Vimmerby kommun
- Västerviks kommun
- Kommunförbundet i Kalmar län
- Länsstyrelsen Kalmar län
- Linnéuniversitetet
- Företagarna Kalmar län
- Handelskammaren Kalmar län
- Svenskt Näringsliv Kalmar län
- Lantbrukarnas riksförbund (LRF)
- Trafikverket
- Funktionshinderrådets brukarorganisationer
- Pensionärsrådets brukarorganisationer
- Region Blekinge
- Region Jönköping
- Region Kronobergs län
- Region Gotland
- Region Östergötland
- Kalmar Öland Airport
- Svenska FN-förbundet – hållbar utveckling

Region Kalmar län



Regional transportplan för Kalmar län 2022-2033

GRAFISK PRODUKTION: Regionstab Kommunikation
© Region Kalmar län

Innehåll

Avsnitt 1 – Region Kalmar länsförutsättningar 4

1.1 Logistik- och godstransporter 4
1.2 Sjöfart 5
1.3 Persontransporter 6

Avsnitt 2 – Bakgrund 10

2.1 Mål och uppdrag 10
2.2 Syfte och funktion 10
2.3 Ekonomiska förutsättningar 10
2.4 Nationell transportplan 10
2.5 Regional transportplan 10
2.6 Metod 11
2.7 Utpekande av nya objekt, behov eller brister 11
2.8 Politiska viljeinriktningar 11
2.9 Metoder kring planering 12

Avsnitt 3 – Åtgärder 2022-2033 14

3.1 Förutsättningar för finansiering 14
3.2 Åtgärdslista 14

Avsnitt 4 – Sammanknutet Sydsverige - sammanknutet Kalmar län 24

4.1 Järnvägar 24
4.2 Kust till kust banan 24
4.3 Stångådals- och Tjustbanan 24
4.4 Kalmar station 24
4.5 Nya stambanor 25
4.6 E22 25
4.7 Rv 40 25
4.8 Rv 25 25
4.9 KalmarÖland Airport 25

Avsnitt 5 – Miljökonsekvensbeskrivning 26

Avsnitt 6 – Utdrag ur Nationell plan 2022-2033 26

Avsnitt 7 – Ekonomisk sammanställning 24

1. Region Kalmar läns förutsättningar och behov

Kalmar län består av tolv kommuner och är ett avlångt landsbygdslän längs med östkusten med en blandning av det småländska inlandet, det öländska alvaret, den nordliga skärgården och sydliga Möre.

Länet har en stark tillväxtmotor i den södra delen av länet i form av Kalmar kommun och de närliggande tillväxtmotorerna Växjö och Karlskrona. För den norra delen av länet är sambandet mellan den regionala kärnan Västervik och den lokala kärnan Vimmerby betydelsefull och deras koppling till tillväxtmotorerna Linköping och Norrköping. För att nå målet om funktionella regioner behöver länets olika förutsättningar bejakas och stärkas.

Fokus sen många år tillbaka har varit att arbeta med länets infrastruktur enligt ett stråktänk. I länet finns fem starka stråk som består av väg, järnväg eller båda. Stråken följer viktiga kommunikationsleder som binder samman våra städer och samhällen inom länet och som i förlängningen knyter oss samman med grannlän och storstadsregioner. Stråktänket går enligt devisen att bli starkare där vi redan är starka för att på sikt få med omlandet. Därför satsas det längs stråken på förbättrad infrastruktur, kollektivtrafik och cykelvägar där det redan idag är mest trafikrörelser och där större delen av länets befolkning nås.

För att nå en hållbar regionförstoring, som är just ekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbar, har kollektivtrafiken en given plats i Kalmar län. För många människor i Kalmar län är och förblir bilen emellertid det enda alternativa färdsättet för att ta sig till arbete, studier, kultur etc. Nya bränslen kommer möjliggöra fortsatt resande med bil. Genom satsningar där kollektivtrafiken är stark, för att öka dess konkurrenskraft jämtemot bilen, är förhoppningen att så många som möjligt ska ta bilen till det starka stråket för att där ta sig vidare med publika färdmedel.

1.1 Logistik- och godstransporter

Godstransporter är väsentliga för konsumtion, arbetstillfällen, tillväxt och välstånd. Välutvecklade och kostnadseffektiva logistik- och godstransportsystem är en förutsättning för handelns och industrins funktion och tillväxt, och därmed för samhällets utveckling i stort. Möjligheten till transporter är en viktig faktor för att skapa förutsättningar för tillväxt, förändring och förnyelse i Kalmar län och sydöstra Sverige. OECD (Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling) har i Territorial Review Småland Blekinge lyft fram väl utvecklade transporter som en viktig ingrediens för att åstadkomma en positiv utveckling i regionen.

De stora trafiksystemen för gods är de rörelser som sker över landets gränser och ofta via stora nationella företag. En viss typ av transportrörelser och upplägg krävs för att få dessa flöden att fungera. De mindre men lika viktiga systemen är rörelser lokalt med korta sträckor som sker från lokala producenter eller omlastningsplatser till tillverkare eller distributörer. Båda typer av trafikrörelser förekommer i länet liksom en stor del transittrafik.

Näringslivet i Kalmar län domineras av tillverkningsindustri. Volymerna i den varuproducerande industrin har i många tidigare tunga delbranscher minskat medan godsflödena från de gröna näringarna samtidigt har ökat. Regionens strategi för smart specialisering domineras därför av näringar som sammanfattas under begreppet bioekonomi. Framtida godsflöden kommer att påverkas av tillväxten i dessa sektorer liksom av den framtida utvecklingen av dessa sektorers funktionssätt.

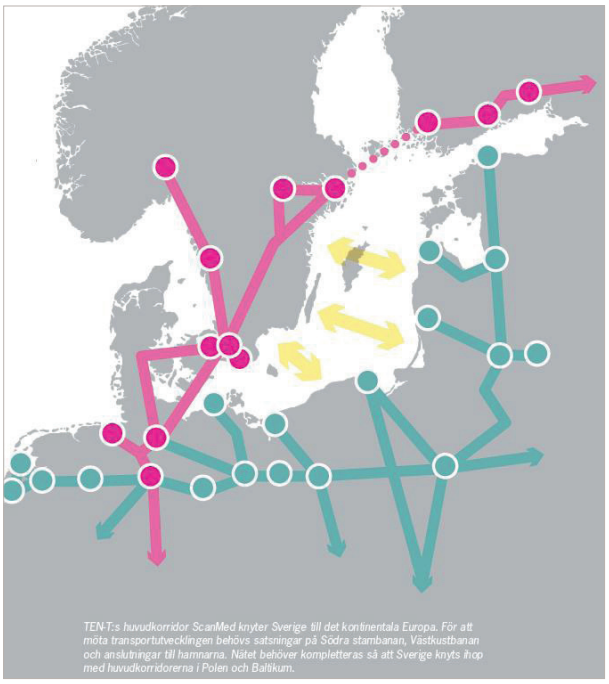
Skogsråvara förädlas i första steget främst till sågade trävaror och massa vilket främst sker vid stora anläggningar dit transporter sker från ett mycket stort antal källor via det kapillära vägnätet till ett relativt litet antal stora förädlingsanläggningar. Det tydligaste exemplet är Södras anläggningar i Mönsterås med mycket tät trafik av timmerbilar, över 300 fordon in till anläggningen per dygn, varje dag, året runt. Flöden ut från anläggningarna sker på lastbil, järnväg eller båt. Exportandelen är hög men en betydande andel förädlas även vidare. Även i detta led är exportandelen betydande. Digitaliseringen tenderar att minska antalet mellannivåer vilket kommer att öka andelen transporter från industri direkt till slutkund.

Skogs- och träindustrin ger också upphov till betydande flöden av rest – och biprodukter som används som råvara för produktion av olika material, kemikalier eller bioenergi.

Livsmedelsområdet är en annan stor och växande näringsgren i Kalmar län. Det ekonomiskt dominerande delområdet är produktion och förädling av animalier. Länet står för drygt två procent av Sveriges befolkning men svarar för en fjärdedel av produktionen av kyckling och mer än en tiondel av produktionen av mjölk, ägg och nötkött. En stor del av produktionen inom de gröna näringarna exporteras till andra delar i Sverige.

E-handeln har utvecklats stark under de senaste åren och därmed också logistikverksamheter. Några av Sveriges mest framgångsrika e-handels- och logistikbolag har sina säten i länet medan kunderna till stor del finns utanför länet, såväl nationellt som internationellt.

Förändringen av globala handelsmönster fortsätter att förändras. Östra Europa och Asien fortsätter att bli relativt sett viktigare som leverantörs- och kundmarknad. Kina fortsätter att dominera men flödena till och från även andra asiatiska länder ökar. Andelen landtransporter kan antas öka i och med de mycket stora investeringar Kina gör i transportinfrastruktur i andra asiatiska länder. Den långsiktiga utvecklingen i både Österuropa och Asien ställer ökade krav på kapacitet och effektivitet i transportrelationer. Idag saknas viktiga länkar mellan södra Sverige och de prioriterade europeiska transportkorridorerna i Polen och de baltiska länderna. Detta berör inte minst Smålandskustens hamnar inklusive det väg- och järnvägsnät som kopplar till dessa knutpunkter.



Källa: Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige.

Det är därför av stor vikt att knyta Sydsveriges Östersjöhamnar till det europeiska transportnätverket TEN-T för att åstadkomma bättre koppling till de viktiga och växande handelsmarknaderna i Polen och i Baltikum. För Kalmar läns del är det av särskild vikt att lyfta fram den TEN-T-klassade hamnen i Oskarshamns samt att hela riksväg 40 blir TEN-T-klassad.

Vad gäller tillförseln av gods till hamnarna har E22 klart störst betydelse för godstransporterna i Kalmar län genom att binda samman stora industrier och befolkningscentra med hamnarna efter Östersjökusten. Tillsammans med de öst-västliga riksvägarna 25, 40 och 47 utgör E22 ett ramverk i det regionala vägnätet för godstransporter. Ett sätt att åstadkomma miljömässigt hållbara godstransporter är att mer gods transporteras på järnväg. För det krävs en utbyggnad av järnvägskapaciteten på såväl Kust till kustbanan som Stångådals- och Tjustbanan samt Bockabanan.

Bärighetsklass 4 (BK4)

I de mellersta delarna av länet, mellan Emmaboda/Nybro och Mönsterås har på delar av vägnätet en ny bärighetsklass för 74 tons fordon antagits. Det är cirka åtta procent av det statliga vägnätet som berörs i Kalmar län. Syftet med bärighetsklassen är att göra det möjligt för tyngre fordon att gå med mer last på vägar som inte kommer att bli aktuella för överflytt av gods till järnväg eller sjöfart. I dagsläget är det vägar som redan nu, utan åtgärder, klarar en tyngre belastning som är utpekade. I Kalmar län är det vägar med mycket timmertransporter som är aktuella.

Det finns ett antal felande länkar i det statliga systemet, varför Region Kalmar län följer Trafikverkets arbete med investeringar för att på sikt få till ett kapacitetsstarkt vägnät för BK4. En viktig länk är även kopplingen till kommunal infrastruktur och inte minst länets hamnar för att kunna skapa fullvärdiga godstransportstråk och skapa multimodalitet i systemet.

1.2 Sjöfart

Regeringen lyfter i den senaste infrastrukturpropositionen fortsatt fram betydelsen av att stärka sjöfarten för inrikes transporter. Sjöfartens viktiga roll i det svenska transportsystemet för de svenska exportnäringarna betonas liksom att överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart bör främjas för att klara klimatomställningen.

Länets hamnar är av stor betydelse för godstransporter. Tillsammans med kombiterminaler på land är hamnarna viktiga omlastningsplatser för varor och gods mellan järnväg, väg och hav. Väl fungerande marktransporter till och från hamnarna är väsentliga för hamnarnas möjlighet att utvecklas. Här är E22 av största betydelse för godstransporter i länet då vägen binder samman stora industrier och hamnar längs med Östersjökusten. Av hamnarna i länet är Oskarshamns hamn utpekad av EU i det europeiska transportnätet TEN-T, där den ingår i Comprehensive-nätverket. Oskarshamns hamn har även prioriterats regionalt för året-runt trafiken till Gotland och är därför en väsentlig hamn framförallt för varuförsörjningen men även persontrafiken till Gotlandafiken.
De flesta hamnarna utmed Smålandskusten ägs av respektive kommun. Ett undantag är Södra Cells hamn i Mönsterås som är privatägd och en av de största i länet vad gäller godsmängd.

Kalmar län är starkt påverkad av trafiken till Blekinges hamnar. Baltic Link korridoren mellan Oslo - Göteborg och hamnen i Karlskrona behöver bättre kopplas samman med Polen. Stena Line har idag tre färjor med 18 avgångar i veckan och lika

många ankomster. Adriatic-Baltic korridoren i TEN-T stomnätet utvecklas starkt i Polen och vidare till Adriatiska havet. Den medför sjötransporter mellan Asien via hamnarna i Adriatiska havet och järnväg genom Centraleuropa till Gdynia. En förlängning av transportkorridoren från Gdynia till Skandinavien via Baltic-Link skulle gagna det svenska näringslivet. Snabba persontåg trafikerar redan sträckan Gdynia-Warszawa idag. En väl utbyggd E22 är viktigt för att kopplingen till Karlskrona ska kunna stärkas än mer.

1.3 Persontransporter

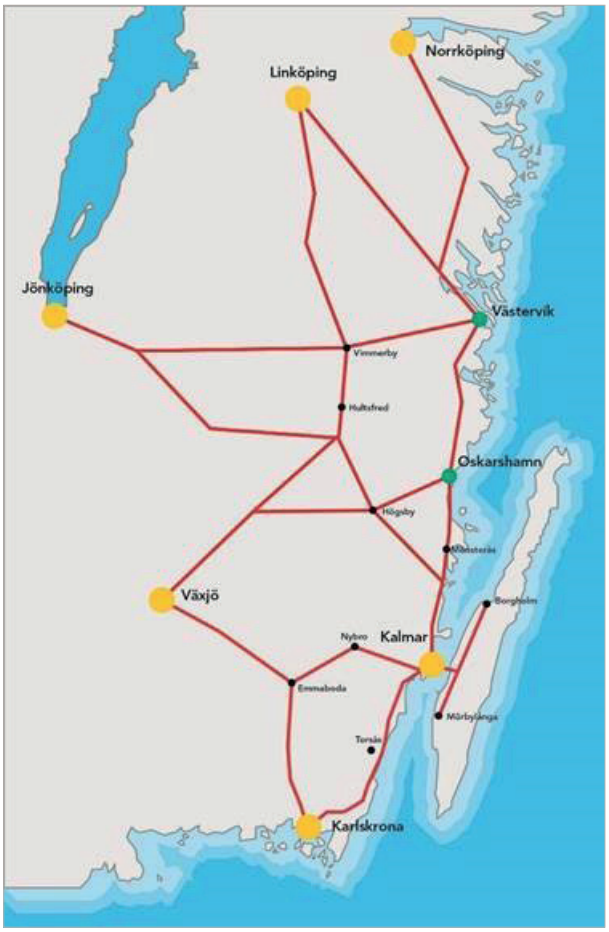
1.3.1 Det kollektiva resandet

För att nå regionens mål om att minska antalet arbetsmarknadsregioner och samtidigt minska de fossila bränsleutsläppen till noll, behövs god kollektivtrafik. Regionförstoring förutsätter möjlighet att resa längre på kortare tid. Det har betydelse för att företag ska finna rätt kompetens, för människor att hitta arbete utifrån sitt yrke och kompetens och för ökad rörlighet på arbetsmarknaden. God kollektivtrafik ökar regionens attraktivitet både för näringsliv och för privatpersoner.

Kollektivtrafiken är en av grundpelarna för att förbättra de interna förbindelserna i regionen. Enligt OECD krävs bättre interna förbindelser inom Kalmar län och mellan våra grannlän. För att nå dit behöver flaskhalsar i infrastrukturen byggas bort och buss- och tågupplägg tas fram som skapar tillgänglighet och flexibilitet i människors vardag. Därför betonas i länets Trafikförsörjningsprogram vikten av att knyta samman tillväxtmotorer, regionala kärnor och kommunhuvudorter i de storregionala stråken. Genom att kombinera stråktrafiken med landsbygdstrafik och anropsstyrd närtrafik kan hela länet trafikförsörjas. Inriktningen är att med hjälp av kollektivtrafik få länet att växa där vi är starka, attraktiva och har många trafikrörelser. Kollektivtrafiken ska därmed ses som strukturbildare för samhällsutveckling och samhällsplaneringen.

Att bygga upp stark kollektivtrafik i de storregionala stråken där det finns bäst förutsättning för hög turtäthet har visat sig framgångsrikt. I Kalmar län har antalet resenärer inom kollektivtrafiken ökat när restid och antal stopp minskat.

Ungefär hälften av alla kollektivtrafikresor i länet sker i de tre största kommunerna Kalmar, Västervik och Oskarshamn och det är även längs med kusten som många pendlingsrelationer visar sig. Kalmar stad är motor för pendlingsrörelser i länet vilket syns tydligt i relationerna Kalmar-Mönsterås-Oskarshamn, Kalmar-Färjestaden, Kalmar-Nybro-Emmaboda. Det andra starka stråket i länet är Västervik-Vimmerby-Hultsfred.



Bus Rapid Transit

Bus Rapid Transit (BRT) handlar om att kombinera åtgärder inom samhällsplanering, infrastruktur, fordon och trafikering på ett sätt som skapar en snabb och pålitlig kollektivtrafik. Region Kalmar län har tillsammans med kommunerna Torsås, Kalmar, Mönsterås, Oskarshamn och Västervik tagit fram en gemensam målbild[1] för länets arbete med BRT stationer. Genom samverkan mellan kommunerna, Trafikverket och Region Kalmar län kring samhällsplanering, bebyggelseutveckling och infrastruktur stärks förutsättningarna för snabb och attraktiv kollektivtrafik i länet och länsöverskridande. Målbilden sammanfattar tankar om placering, anslutningar, parkeringsmöjligheter funktion och mervärden.

Trafikupplägget längs sträckan ska kunna fungera för både kommersiell och samhällsstödd trafik (Kalmar Länstrafik). De fysiska åtgärderna i form av bytespunkter bekostas av nationella och regionala transportplanemedel. Anslutningar och tillägg utöver ett basutbud bekostas av berörd kommun. Starkast resultat uppkommer när kommun, Region Kalmar län, trafikoperatörer och Trafikverket samarbetar kring bästa lösning för bytespunkten.

[1] Målbild för BRT-stationer längs E22 i Region Kalmar län, 2020-07-30

1.3.2 Cykeln- det femte transportslaget

Cykel som transportmedel har en given plats i en attraktiv och långsiktigt hållbar region. Den utgör ett effektivt sätt att resa till jobb och skola, eller för nöjes skull till fritidsaktiviteter och utflyktsmål. Att cykla är enkelt och billigt och är även tillgänglig för nästan alla, kvinna som man, flicka som pojke, ung som gammal och oberoende av etnicitet och samhällsklass. Cykeln kräver lite utrymme, är energisnål, bullrar inte och medför inga luftföroreningar. Dessutom bidrar ökad cykling till bättre folkhälsa, attraktiva stadsmiljöer, minskade koldioxidutsläpp och minskad trängsel.

Den största potentialen för att snabbt öka andelen resor med cykel bedöms finnas inom tätorter och för resor som är kortare än fem kilometer. Det finns även en stark trend av ökad användning av elcyklar som kan öka det avståndet betydligt.

Ur ett regionalt perspektiv är fokus på utbyggnad av cykelvägar följande[2]:

Turismcykeleder

Besöksnäringen är en bransch som blir allt viktigare för Sverige och har visat sig ha stor potential när det gäller att skapa nya jobb och bidra till tillväxt. Det är därför av stort intresse att ta till vara och utveckla de möjligheter som finns inom näringen. I Kalmar län är Öland ett särskilt starkt resmål och därför har staten, regionen och kommunerna gemensamt lagt resurser på utbyggnad av cykelled som binder samman hela ön. Region Kalmar län har som intention att arbeta vidare med en liknande typ av insats för cykelturismen men även för pendling längs med länets fastlandskust.

En attraktiv cykelled kräver; cykelvägar av god kvalitet, trafiksäkerhet, vägvisning, kartor samt upplevelser och sevärdheter längs färden.

Regionalt cykelnät för pendling och fritid

Flera av regionens tätorter ligger mindre än två mil ifrån varandra och genom att knyta ihop dem med cykelbanor, alternativt göra befintliga vägar i blandtrafik tillräckligt trafiksäkra, så ökar möjligheten att arbetspendla med cykel.

Cykelvägar i kombination med kollektivtrafik

Säkra och tillgängliga pendlarparkeringar för både cyklar och bilar längs de starka kollektivtrafiklinjerna underlättar bytet till buss. I flera fall krävs det tillgänglighet med cykelbanor mellan närmaste tätort och hållplats. En tydlig utbyggnadsstrategi för bytespunkter finns i *Åtgärder för ökad tillgänglighet*, bilaga två, i det regionala trafikförsörjningsprogrammet 2021–2029. Många av bytespunkterna kräver både cykelvägar och funktionella cykelparkeringar för att ge ett bra hela-resan-perspektiv.

Utbyggnadsordning följer förslaget i regional cykelstrategi och utbyggnad sker i samarbete med kommunerna. För bästa resultat krävs att kommuner, Trafikverket och Region Kalmar län gemensamt arbetar för fler cykelvägar och stöttar varandra med både tid, kunskap och ekonomiska medel.

1.3.3 Flyg

KalmarÖland Airport är länets enda flygplats med reguljärtrafik och tillhör det europeiska transportnätverket TEN-T. Flygplatsen har normalt sett daglig reguljärtrafik och chartertrafik till Sydeuropa, men pandemin har slagit hårt även mot flygplatsen. Antalet flyg är reducerade och färre bolag trafikerar flygplatsen idag. Vilken effekt detta får på länet långsiktigt och för flygplasten i synnerhet är svårt att sia om.

Dagliga förbindelser med kontinenten är väsentliga för regionens näringsliv, inte minst för att ledande funktioner och befattningar ska kunna behållas i länet. För företag som överväger att etablera sig i regionen är tillgängligheten med flyg många gånger en avgörande fråga.

Många länsbor gör täta arbetsresor eller arbetspendlar till Stockholm. För den södra länsdelen har flygförbindelsen med huvudstaden stor betydelse eftersom flyget tills vidare inte är tidsmässigt möjlig att ersätta med andra färdsätt. Flygplatsen ligger också gynnsamt i ett stadsnära läge inom cykelavstånd, eller 14 minuters bussresa, från Kalmar centrum. Flygplatsens närhet till järnvägar både västerut med Kust till kustbanan och norrut med Stångådalsbanan samt vägarna E22 och riksväg 25 skapar också möjligheter för utvecklad multimodalitet i framtiden.

Den norra delen av länet har inte samma tidsmässiga restidsvinster av flyget som den södra länsdelen. Norra delen av länet nyttjar främst Linköpings flygplats för resor ut mot kontinenten. Framtida höghastighetståg från Linköping och Norrköping kommer att spela stor roll i tillgängligheten för resenärer. Närheten till snabb järnvägstransport gör därför tåget till ett alternativ för resor till Mälardalen och internationella flygplatser från den norra delen av länet.

1.3.4 Digital infrastruktur- det sjätte transportslaget?

Infrastruktur idag handlar lika mycket om den fysiska vägen eller järnvägen som möjligheten att kunna svara på e-post under resa eller kunna boka tid för vårdbesök i kön i mataffären. Eller om vi istället för att besöka mataffären beställer mat där vi befinner oss och får den levererad dit. Utvecklingen av våra resmönster som pendling, semester och gods-/varudistribution drivs parallellt av delningsekonomi, den digitala omställningen (exempelvis e-handel), digitalisering (exempelvis videomöten), cirkulär ekonomi och klimatomställningen inklusive energiomställning.

[2] Cykelstrategi för Kalmar län, 2015

Uppkopplade stråk
En säkerställd tillgång till stabil och sömlös uppkoppling av god kvalitet öppnar upp möjligheten för resenärerna att använda restiden för exempelvis arbete eller studier, vilket inte ska underskattas i ett landsbygdslän som Kalmar län där start- och slutpunkterna för en resa kan ligga på förhållandevis långt avstånd från varandra. En viktig inriktning blir därför att förbättra kapaciteten i de mobila näten efter länets starka stråk, och speciellt där det förekommer starka kollektivtrafikrörelser. God uppkoppling bidrar även till att bättre hantera varor och gods effektivt genom ökad spårning och övervakning.

"**Mobility as a Service** (MaaS) puts users, both travellers and goods, at the core of transport services, offering them tailor-made mobility solutions based on their individual needs. This means that, for the first time, easy access to the most appropriate transport mode or service will be included in a bundle of flexible travel service options for end users."
-Europeiska unionen

Mobilitetsstrategi för transporter och infrastruktur omfattar tjänster kring samordnade transporter av personer och varor som blir möjligt när data görs tillgänglig i betydligt större omfattning än idag. Det förväntas leda till en utveckling av mer hållbara res- och transportbeteenden vilket Kalmar län behöver förhålla sig till. Det kan handla om ett och samma gränssnitt för information, reseplanering och betalning. Detta kan på sikt jämna ut konkurrensförhållandet mellan privatägd bil och övriga färdmedel. Speciellt finns potential för en förenkling av persontransporter och varudistribution på landsbygden direkt till användaren, försäljningsstället och verksamheten.

Genom att förmedla information öppet och fritt på en välfungerande gemensam gränslös marknad kan en hållbar och social delaktighet genom tillgång till tjänster för hållbara resor och gods- och varutransporter nås i hela länet. När informationen om klimatpåverkan görs tydligare för köparen av transporter för resor och varor påverkas incitamenten för mer effektivt samordnade transportlösningar. För ett landsbygdslän som Kalmar län är mindre restid och därmed en ökad livskvalitet samt mindre klimatpåverkan viktiga incitament för automatiserade transporter och noder för samlad logistik och distribution. Marknaden för dessa transporttjänster bör främja tillgänglighet, konkurrensutsättning samt hållbar social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet i Kalmar län.

Den digitala infrastrukturen för att möjliggöra mobilitetsstrategi omfattar tillgång till stabil och sömnlös uppkoppling av god kvalitet samt tillgänglighet till data. Genom att kunna bygga "unika" kedjor utifrån personliga preferenser vilka kombinerar transportsätt för mer effektiva transportlösningar för människor och gods/ varor. De personliga preferenserna kan vara bekvämlighet, tidsåtgång/ restid, kostnad, villkor och inte minst klimatpåverkan för en kombinerad resa. Det regionala utvecklingsperspektivet bör främja utveckling och incitament för aktörer att bygga ut och utveckla kapacitet för datalager, databearbetning och datakommunikation.

Autonoma/självkörande fordon
I begreppen kring digital infrastruktur ligger den långsiktiga omställningen av transporter genom självkörande fordon, intelligenta transportsystem samt energiomställning. Den omfattar dels utvecklingen av en distribuerad laddningsinfrastruktur, dels energiförsörjning nära användaren. Bedömningen är att genomslaget för självkörande fordon, intelligenta transportsystem samt energiomställning i stor skala inte sker inom tidsramen för denna plan. Det finns emellertid ett behov av regionala underlag som grund för kommande planperioder när prioriteringar, investeringar och genomförande kommer att bli aktuella.

Under de kommande åren kan tidiga faser komma att bli aktuella. Vissa så kallade intelligenta system (sensorer) som kan bidra till att främja exempelvis mikromobilitet (gång, cykel, etc.) i trafiken utan stora ny- och ombyggnationer samt även autonoma drönare och tjänster som utvecklas med och för drönare som verktyg.

1.3.5 Hållbar samhällsplanering

Bostäder och infrastruktur
Bostadsbrist är inte längre bara ett storstadsproblem utan har blivit ett faktum för många kommuner runt om i Sverige de senaste åren. Kalmar län är inget undantag. Bostadsbyggandet i Kalmar län var fram till mitten av 2010-talet mycket lågt och var det ända sedan början av 1990-talet. Så har det sett ut på de flesta håll i landet.

I länsstyrelsens bostadsmarknadsanalys från 2021 framgår att sex av länets tolv kommuner har en fortsatt generell brist på bostäder. En bostadsbrist som bottnar i flera faktorer. De viktigaste förklaringarna är en åldrande befolkning som ställer krav på en annan sorts mer tillgängliga bostäder, att vi bor färre och färre i varje bostad samt ett stort mottagande av asylansökande i mitten av 2010-talet. Samtidigt finns också en tydlig trend med urbanisering i landet som helhet där flyttrörelserna går från landsbygden till städerna och från städerna till Sveriges storstadsområden. Det senare för med sig att bostadsbristen är tydligast i ett antal städer och centralorter i länet.

1.3.6 Samverkan kring bostäder, infrastruktur, kollektivtrafik och digitalisering

Tack vare investeringar i infrastrukturen har nya möjligheter för exploatering av bostäder tillkommit. Ett gott exempel är ombyggnationen av Lv 136 på Öland med fokus på trafiksäker-

hetshöjande åtgärder, inte minst i korsningar och för oskyddade trafikanter, vilket möjliggör för nya bostadsområden i Stora rör, Rälla och Ekerum.

En genomtänkt samplanering mellan bostäder, kollektivtrafik, infrastruktursatsningar och digitala lösningar kan skapa många nya möjligheter och medverka till att nå målen om God tillgänglighet och God bebyggd miljö. Samplanering ökar möjligheten till ett projekts eller en plats mervärde, det minskar kostnaderna och ökar kunskapsplattformar mellan olika organisationer.

Stationsnära planering

45 minuter per resa anses vara vad de flesta människor kan acceptera i restid från dörr till dörr mellan bostad och arbete. Då är det en fördel om bostäder, verksamheter, service med mera ligger i nära anslutning till stationer och knutpunkter för kollektivtrafiken. Genom stationsnära planering, det vill säga att bebyggelse och utveckling koncentreras i läget kring kollektivtrafikens station eller knutpunkt, skapas ett större resandeunderlag för kollektivtrafiken och bättre förutsättningar för en hållbar utveckling av samhället.

Det finns många fördelar med att planera i stationsnära lägen:

- Det ökar tillgängligheten till snabba resor, vilket bland annat gör det enklare att både pendla till och från orten för ett arbeta eller för att studera
- Det ökar underlaget för service av till exempel butiker och annan kommersiell service men även offentlig service som vårdcentral, förskola och bibliotek
- En plats där många rör sig och där det är aktiviteter större delen av dygnet ökar både den upplevda och den faktiska tryggheten
- Är en bra mötesplats både för planerade och spontana möten i vardagen. En knutpunkt kan även enkelt nyttjas för arbetsmöten för att minska restiden för två eller flera parter. En station är en optimal plats att placera offentliga möteslokaler på.

1.3.7 Värdefulla upplevelser i naturen och kulturen

Kalmar län är under sommarhalvåret Sveriges största turistlän utanför storstäderna med besökare från hela Sverige och utländska besökare främst från Danmark, Tyskland och Holland. Näringen består av flera större destinationer och ett mycket stort antal mindre objekt.

Länet har fem stora destinationer: *Astrid Lindgrens Vimmerby, Skärgården runt Västervik, Glasriket, Kalmar och Öland.* Samtliga bygger på mycket höga naturvärden och/ eller höga historiska och kulturella värden.

Besöksnäringen präglas av ett mycket stort bilberoende och tydliga, i vissa fall extrema, säsongsvariationer vad gäller trafikintensitet:

- Till Vimmerby sker resorna främst via väg 23 och väg 40.
- Öland genererar många besök under en lång sommarsäsong med tydliga toppar till exempel vid midsommar och Ölands skördefest. Ölandsbron och väg 136 är mycket hårt belastade under sommarsäsongen.
- I Västervik är det tidvis hård belastning på den enda infarten till staden från E22. I Västervik är skärgårdstrafiken en begränsande faktor för hur skärgårdsturismen kan utvecklas. I jämförelse med Stockholms skärgård är det svårt att få en rimlig ekonomi i denna trafik.

Besöksnäringen är i stark tillväxt med mycket goda framtidsutsikter både i världen, Sverige och Kalmar län. Upplevelseindustrin är även viktig för den egna befolkningen.





2. Bakgrund

2.1 Mål och uppdrag

Regionala utvecklingsansvariga aktörer (länsplaneupprättare) och Trafikverket har fått i uppdrag (rskr. 2020/21:409) av regeringen att upprätta förslag till planer för transportinfrastruktur för åren 2022–2033. Den regionala transportplanen tas fram enligt förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Planen ska upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven i regionen och ska innefatta åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.

De styrande faktorerna för arbetet faller under Regeringens Transportpolitiska mål. Dessa handlar om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Målen delas upp under ett funktions- respektive hänsynsmål[3]. De nationella klimatmålen om minskade utsläpp är en viktig faktor in i arbetet. Likaså Sveriges miljökvalitetsmål och de globala målen i form av Agenda 2030.

2.2 Syfte och funktion

Planens huvudsakliga funktion är att fördela den av regeringen tilldelade ekonomiska ramen på de infrastrukturinvesteringar som kan anses ge bäst regional nytta i Kalmar län. Den ekonomiska ramen får nyttjas till olika typer av större eller mindre åtgärder, men utgångspunkten är att de ska vara av fysisk karaktär. För att uppnå transportpolitiska-, miljö- och klimatmål krävs därmed även andra insatser för förändring av våra transportrörelser och en effektiv användning. Det innefattar bland annat samarbete och samverkan med andra berörda parter, projekt och investeringar, något som Region Kalmar län kontinuerligt arbetar med.

2.3 Ekonomiska förutsättningar

Den ekonomiska ramen för trafikslagsövergripande åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen under planeringsperioden 2022–2032 ska uppgå till 799 miljarder kronor. Av den ekonomiska ramen ska:

- 437 miljarder kronor används till utveckling av transportsystemet
- 165 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar
- 197 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar

Kalmar läns planeringsram för åren 2022–2033 är preliminärt 1128 miljoner kronor, vilket ger i snitt 94 miljoner kronor per år.

[3] Transportpolitiska mål https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/

2.4 Nationell transportplan

Den nationella transportplanen är framtagen utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv. Planen inbegriper nya järnvägar, vägar, farleder men även ombyggnader, drift och underhåll, samt åtgärder för trafiksäkerhet eller miljö. I Kalmar län hanterar den nationella planen vägarna E22, riksväg 25 och riksväg 40 samt alla järnvägar. Grunden för prioriteringarna är att i första hand vårda den befintliga infrastrukturen och att använda den mer effektivt.

Det är regeringen som slutligen beslutar om innehållet i den nationella planen utifrån Trafikverkets förslag.



Fig.1 Kartan visar de vägar och järnvägar som ingår i den Nationella planen.

2.5 Regional transportplan

Alla Sveriges Regioner tar fram en regional transportplan som omfattar investeringar på det regionala vägnätet. I Kalmar län utgörs dessa vägar av samtliga statliga vägar utom ovan nämnda E22, riksväg 25 och 40. Den regionala transportplanen har som utgångspunkt att prioritera åtgärder i transportsystemet som stödjer länets utvecklings- och tillväxtpotential, enligt länets RUS, Regional utvecklingsstrategi för Kalmar län[4]. Viktiga frågor kring länets transportinfrastruktur sätts i sitt regionala sammanhang och prioriteras utifrån regional nytta. Grundläggande ställningstaganden handlar om att stärka funktionen hos länets tillväxtmotor och regionala kärnor, skapa förutsättningar för en hållbar regionförstoring med större och mer robusta arbetsmarknadsregioner samt öka tillgängligheten för gods- och persontransporter.

Det är Region Kalmar län som tar beslut om att anta den regionala transportplanen.

[4] Klimat att växa i - Regional utvecklingsstrategi för Kalmar län 2030

2.6 Metod

Det finns två dokument som primärt är vägledande för hanteringen av nya infrastrukturobjekt till den regionala transportplanen. Handlingsprogrammet för Transportinfrastruktur[4] tydliggör de långsiktiga prioriteringarna för länets större objekt, likt mötesseparering av vägar och insatser på länets järnvägar. Trafikförsörjningsprogrammet[6] lyfter de behov som finns för kollektivtrafiken i närtid, vilken tillsammans med Hållplatshandboken[7] lägger grunden för kommande investeringar för kollektivtrafikens tillgänglighet.

Region Kalmar län har en arbetsgrupp för trafik- och infrastrukturfrågor som består av tjänstepersoner från länets alla kommuner, Trafikverket och länsstyrelsen. Arbetsgruppen träffas kontinuerligt och bereder exempelvis olika styrdokumenten samt är en viktig kanal för informationsutbyte mellan inte minst Region Kalmar län och länets kommuner.

Arbetet med den regionala transportplanen pågår löpande men mer intensivt inför en ny planomgång. Inför denna planomgång har en digital seminarieserie om sex tillfällen med olika teman kring transporter och infrastruktur genomförts. Inbjudan har varit öppen för alla intresserade och möjlighet har funnits att komma med inspel och synpunkter till arbetsgruppen för transportplanen. Avstämningsmöten med kommunerna för att fånga in deras behov och brister har hållits både på politisk och tjänstepersons nivå. Organiserade samarbeten sker i olika former över länsgränsen vilka ofta leder till konkreta ställningstagande som tas med i arbetet med planen.

2.7 Utpekande av nya objekt, behov eller brister

En grundläggande förutsättning för att länets kommuner ska kunna spela in nya objekt, behov eller brister till den regionala transportplanen är att de också har identifierats i kommunernas strategiska dokument, med fördel i översiktsplanerna. Därigenom har dels en bedömning av ett infrastrukturbehov gjorts, dels en bedömning hur dessa påverkar samhällsbyggnadsprocessen som helhet. Helt enkelt nödvändiga avvägningar om placering och funktion samt en samlad effektbedömning. Ny infrastruktur ska bidra till att nå transportpolitiska- och/eller miljö-/ klimatmål eller på annat sätt bidra till målformuleringar i berörd kommun. Detta måste hanteras och analyseras utifrån andra behov i den bebyggda miljön. Likaså kan en sådan analys visa på andra lösningar som kräver andra insatser.

Inspel av infrastrukturobjekt bör därför föregås av kommunalt planarbete alternativt en åtgärdsvalsstudie, gärna i tidig dialog med Region Kalmar län och Trafikverket. Utvecklingen av transportinfrastrukturen har långa ledtider och behovet av att följa planeringsstrukturer kopplade till den statliga infrastrukturens implementerande måste tas i beaktande. Åtgärdsvalsprocessen med fyrstegsprincip är en avgörande del i planarbetet.

2.8 Politiska viljeinriktningar

2.8.1 Positionspapper- ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige

De sex regionerna i Sydsverige; Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne och Halland har sedan 2015 ett politiskt samarbete; Regionsamverkan Sydsverige, RSS. En av grundpelarna för samarbetet är infrastruktur och kollektivtrafik. Ett positionspapper för infrastrukturen uppdaterades och antogs under 2020 inför kommande planeringsomgång och utgår från tre sydsvenska positioner:

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

Med en utgångspunkt i positionspapperet ska bland annat skapandet av en välfungerande sydsvensk helhet främjas som kan korrigera brister i nuvarande transportsystem och utnyttja gjorda och planerade investeringar på bästa sätt. Ställningstagandena är att undanröja flaskhalsar, öka resiliensen och skapa redundans i det internationella, nationella och regionala transportsystemet. Målet är att förbättra pendlingsmöjligheter med konkurrenskraftiga restider och se till hela resan-perspektivet, koppla samman och förstora arbetsmarknader för att öka sysselsättningen och främja kompetensförsörjning. Detta görs genom att skapa en integrerad infrastruktur med fokus på boende och tillgänglighet, koppla samman stad och landsbygd, utveckla en gränsöverskridande kollektivtrafik- och infrastrukturplanering samt planera för ett långsiktigt hållbart och fossilfritt transportsystem.

2.8.2 Kalmar läns klimatkommission

Klimatsamverkan Kalmar län är ett gemensamt initiativ av länsstyrelsen och Region Kalmar län för att öka takten i länets energi- och klimatarbete. Arbetet samordnas i klimatkommissionen, som utses av Region Kalmar län samt länsstyrelsen i samverkan. Uppgiften är att:

- Vara ett forum för information, erfarenhetsutbyte och ökad kunskap
- Synliggöra pågående arbete
- Föreslå åtgärder, aktiviteter och prioriteringar
- Följa upp och utvärdera
- Bidra till ett ökat samarbete med andra regioner

[5] Handlingsprogram för Transportinfrastruktur i Kalmar län 2020–2025
[6] Trafikförsörjningsprogram 2021–2029 region Kalmar län
[7] Hållplatshandboken https://portal.kalmarlanstrafik.se/stolpplats/Layers

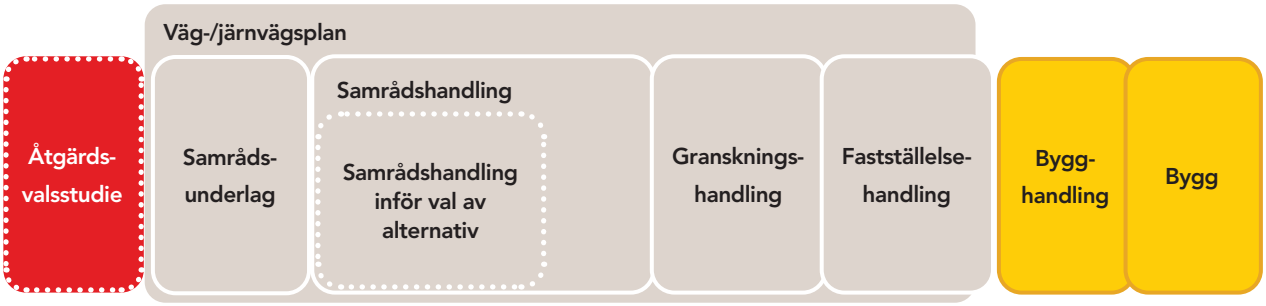
2.9 Metoder kring planering

2.9.1 Planeringsmodell för transportplanering

Trafikverkets planeringsmodell för nationell och regional plan är grupperad enligt modellen år 1–3, år 4–6 samt år 7–12. Projekt inom år 1–3 ska i princip vara färdiga att genomföras. Projekt inom år 4–6 är under utredning men beslutade för genomförande. I åren 7–12 ryms ett flertal objekt som fortfarande är i ett tidigt planeringsstadie och där det krävs vidare utredningar för att lokalisera i vilken ordning dem ska genomföras. Här är fortfarande ett idéstadie och fokus ligger på brister.



2.9.2 Planeringsmodell för planläggningsprocessen



Åtgärdsvalsstudie

Planering av en väg eller järnväg börjar när Trafikverket, Region Kalmar län eller en kommun har identifierat brister i transportsystemet. Bristen och hur den kan åtgärdas undersöks genom en så kallad åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Studien ska behandla vilka typer av åtgärder som är möjliga för att lösa ett transportproblem. Arbetet följer den så kallade fyrstegsprincipen för att få störst nytta av satsade resurser.

1. Tänk om

I det första steget övervägs åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

2. Optimera

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

3. Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

4. Bygg nytt

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

Fyrstegsprincipen innebär en stegvis analys av vilka typer av åtgärder som behövs. Ibland kan det vara effektivt med en kombination av åtgärder. I en ÅVS utreds hur brister i transportsystemet kan lösas. I första hand ska problemet försöka lösas genom åtgärder enligt steg 1 och 2. Om det inte är möjligt går man vidare till en konkret byggåtgärd, steg 3 och 4.

En ÅVS svarar på frågan varför ett väg- eller järnvägsprojekt behövs. Därför är ÅVS-skedet ett av de viktigaste inspelen till den regionala och nationella transportplanen.

Väg- och järnvägsplan

Om ÅVS-arbetet visar att en investering ska göras på en väg- eller järnväg och objektet finns med i den ekonomiska planeringen startar processen med väg- eller järnvägsplan. Trafikverket utreder vilka åtgärder som ska göras och hur.

När väg- alternativt järnvägsplanen är antagen kan byggnationen starta.



3. Åtgärder 2022-2033

3.1 Förutsättningar för finansiering

Medfinansiering: Kommun eller privata organisationer/ företag finansierar helt eller delvis en investering.

Samfinansiering: Den regionala och nationella planen samverkar i att finansiera ett projekt. Kan kombineras med medfinansiering.

Enligt regeringen ska medfinansiering initieras av bidragsgivaren och det får inte medföra att man går före i kön.

Förskottering kan ske på objekt som ligger maximalt fem år framåt i tiden. Restriktiviteten är emellertid stor och beslut tas av Trafikverkets generaldirektör en gång per år.

3.1.1 Vem finansierar vad?

Den nationella planen finansierar om- och nybyggnation av E22, riksväg 25 och riksväg 40 samt järnvägar. Inom ramen för nationell plan hanteras även drift, underhåll och reinvesteringar på hela det statliga vägnätet.

Den regionala planen ska finansiera om- och nybyggnad av alla statliga vägar, förutom E22 samt riksvägarna 25 och 40.

Cykelvägar längs med statlig väg hanteras genom en medfinansiering om 50 procent av berörd kommun via regional transportplan. Denna finansieringsmodell avser ett grundutförande och den part som önskar tillägg får också finansiera detta. Vidare måste ett avtal om åtgärden upprättas där Trafikverkets ansvar och krav som väghållare säkerställs samt där drift och underhållsansvar av färdig gång- och cykelväg klargörs.

Region Kalmar län finansierar alla kostnader i samband med **driften av kollektivtrafiken** samt i förekommande fall investeringar i fordon samt i väderskydd (inklusive sittbänk, hållplatsstolpe, informationstavla) vid hållplatsen. Kommunerna sköter drift och underhåll av själva markanläggningen vid bytespunkter och hållplatser i anslutning till det kommunala gatunätet. Det kommunala åtagandet omfattar även att ansluta bytespunkter och hållplatser med säkra gång- och cykelvägar samt tillgodose behovet av parkering för cykel och eventuellt bil.

Exploatörer ska i skälig omfattning bekosta exploatering som medför ombyggnader av vägar.

3.1.2 Drift, underhåll och passa-på-åtgärder

Vid åtgärder på det statliga eller kommunala vägnätet kan passa-på-åtgärder bli aktuella. En tidig och kontinuerlig avstämning krävs för att få ut så mycket som möjligt av åtgärder på infrastrukturen. Detta kräver en god dialog och en öppen kommunikation. Trafikverket har tagit fram avsiktsförklaringar med länets kommuner där en kontinuerlig dialog förs mellan parterna och där denna typ av insatser kan bli aktuella.

3.1.3 Plattformar järnväg

Trafikverket ansvarar för vissa av plattformarna i den del av järnvägsnätet som benämns som huvudnätet. I Kalmar län ingår Kust till kustbanan i huvudnätet samt de större orterna utmed banan; Kalmar, Trekanten, Nybro och Emmaboda.

För att bygga en plattform med tågstopp krävs först en överenskommelse mellan berörd kommun och Region Kalmar län om att orten ska ha ett tågstopp, alltså att stationen förs in i tidtabellsystemet. En dialog förs sedan med Trafikverket om det är möjligt att få till ett stopp och vilken prioritet stationen i så fall kommer att få.

För bäst kapacitet på järnvägen behövs mötesspår och om ett mötesspår finns eller ska byggas kan en plattform finansieras, helt eller delvis, från den regionala planen. Samma förfarande som beskrivits ovan måste dock genomföras innan en ny plattform för tågstopp kan bli aktuell.

Plattformar utan mötesspår, men som har godkänts av Region Kalmar län och Trafikverket för tågstopp finansieras av respektive kommun.

3.2 Åtgärdslista

Den totala ramen för Kalmar läns regionala plan föreslås bli 1128 miljoner kronor. I genomsnitt innebär det 94 miljoner kronor per år. *Se åtgärdslista sidan 15.*

3.2.1 Sam- och medfinansiering mellan regional och nationell transportplan

Stångådals- och Tjustbanan - Nytt mötesspår Rockneby

Region Kalmar län har inför denna planomgång tagit fram ett paket med åtgärder på Stångådals- och Tjustbanan som bedöms ge stora effekter på restid, kapacitet och daglig drift på banorna, vilka även bidrar till landets och länets högt satta klimatmål. De fyra delarna i paketet består av:

- Nytt mötesspår i Rockneby
- Nytt triangelspår i Berga
- Delelektrifiering
- Införande av ERTMS

Via den regionala transportplanen tillförs medel om 91 mkr till nytt mötesspår i Rockneby. Resterande 50 mkr kommer att medfinansieras av berörda kommuner längs banan.

Kust till kustbanan - Stationsombyggnad Emmaboda station
Emmaboda station är en viktig knytpunkt som binder samman tillväxtmotorerna Växjö, Kalmar och Karlskrona med varandra. Stationen har framförallt brister gällande byte över plattform, vilket ger låg tillgänglighet och långa bytestider. Det innebär bland annat att Kalmar- och Karlskronatågen inte kan angöra Emmaboda station samtidigt på varsin sida om mittplattformen. Därutöver krävs plattformsförlängningar för att längre tåg ska kunna angöra Emmaboda station. Genom regional transportplan tillförs därför medel om 50 mkr till en stationsombyggnad på Emmaboda station.



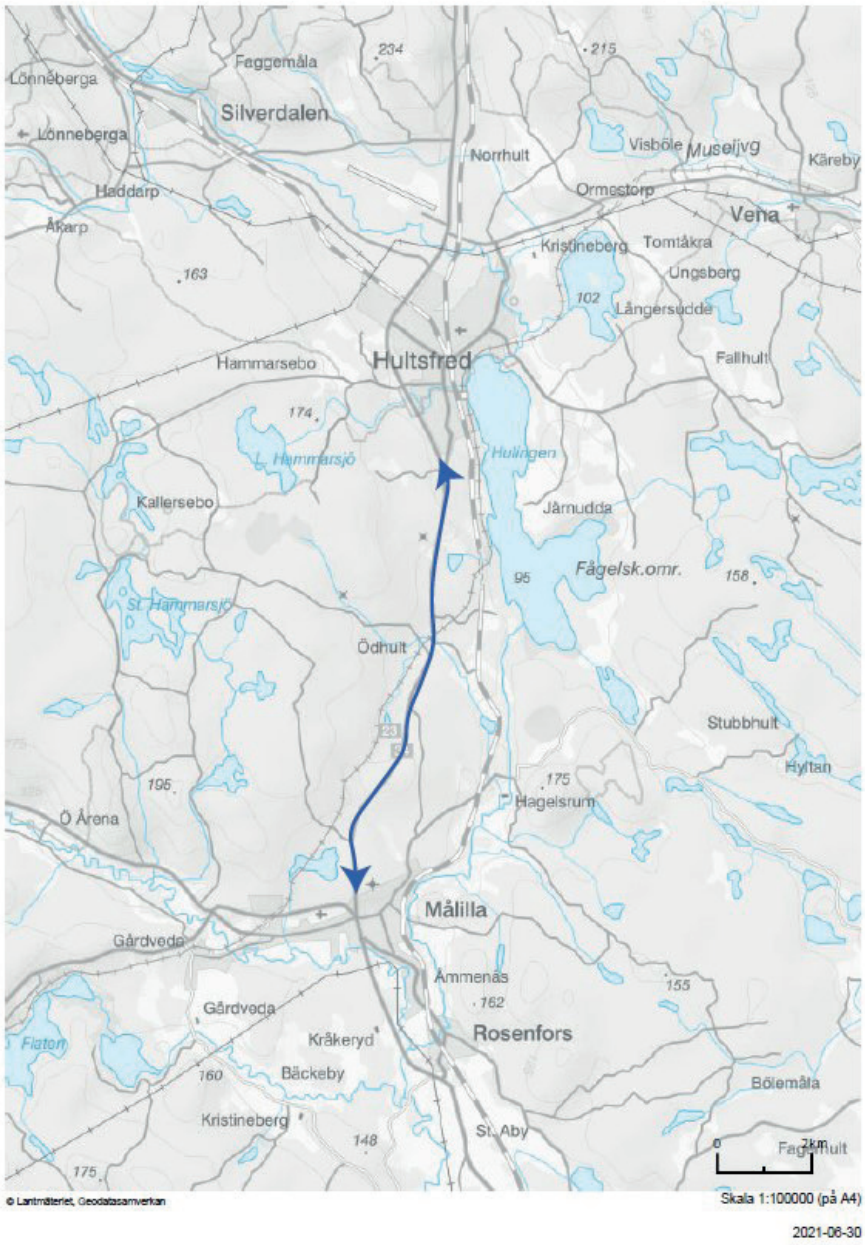
Åtgärdslista Regional transportplan Kalmar län 2022-2033 i miljoner kr	Tidigare	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Belastar plan 2022-2033	Sam- och medfinans	Senare	Total kostnad
Nationella objekt, sam- och medfinansiering								
Stångådalsbanan, mötesspår Rockneby			19	72	91	50		141
Kust till kustbanan, stationsombyggnad Emmaboda			10	40	50	X		X
Större investeringar >50 mkr								
Rv 23 Målilla-Hultsfred	53	91			91	52		196
Lv 136 genom Rälla	11	28			28	2		41
Lv 136 Isgärde - Rälla		61	14		75			75
Lv 136 Ekerum - Borgholm			65		65			65
Rv 37/47 Bockara - Århult			64	224	288			288
Rv 37/47 Århult - Oskarshamn				114	114	X	X	333
Mindre investeringar								
Trafikssäkerhetsåtgärder och framkomlighet		X	X	X	50			50
E22 BRT-stationer			X	X	50			50
Kollektivtrafikåtgärder		X	X	X	40			40
Cykelvägar		X	X		80	80		160
Statlig medfinansiering, mindre objekt								
Bidrag cykelvägar		X	X	X	30	30		60
Bidrag enskilda vägar		X	X	X	24	X		24
Åtgärder KalmarÖland Airport		X			10	10		20
Driftstöd KalmarÖland Airport		X	X	X	42			42
Summa	**64**	**308**	**285**	**535**	**1128**	**X**	**X**	**X**

3.2.2 Större investeringar i regional plan >50 mkr

Se åtgärdslista sidan 15.

Riksväg 23	
Funktion:	Sträckan *Målilla - Hultsfred* ingår i utpekade transportstråk med stor betydelse för näringsliv, godstransporter, arbetspendling och kollektivtrafik. Riksväg 23 är av riksintresse för kommunikationer.
Nuläge och brister:	Vägen och vägområdet har bristande säkerhet då den saknar mittseparering, säkra sidoområden och säkra korsningar. Sikten i vissa korsningar är dålig, vilket ger otrygga vänstersvängande rörelser. Åtgärder på vägen kommer främst leda till ökad framkomlighet och säkrare trafikrörelser vilket ger förbättrade kommunikationer för person, gods- och kollektivtrafik. Åtgärder på vägen är en del i arbetet med att förstora länets arbetsmarknadsregioner och i att skapa bättre kommunikationer både inom länet och till grannlänen.
Åtgärd:	Mötesseparering
Planerad byggnation:	2022 - 2023
Kostnad:	91 mkr
Förväntad effekt:	Säkrare trafikmiljö, ökad framkomlighet, förstoring av arbetsmarknaden, effektivare och robustare kollektivtrafik.
Effekter bostad:	Objektet kommer att ge liten påverkan på bostadsbyggnation.
Bidrar till Transportpolitiska mål	**Tillgänglighet:** Tillgängligheten ökar och resor kommer att gå snabbare, arbets- och studiependling underlättas. Kollektivtrafiken med buss blir mer tillgänglig. **Säkerhet, miljö, hälsa:** Säkerheten ökar i trafikmiljön. Ökad framkomlighet leder troligen till ökad mängd trafik på sikt, vilket är negativt för miljömålen. Ger liten effekt på människors hälsa.

TRAFIKVERKET



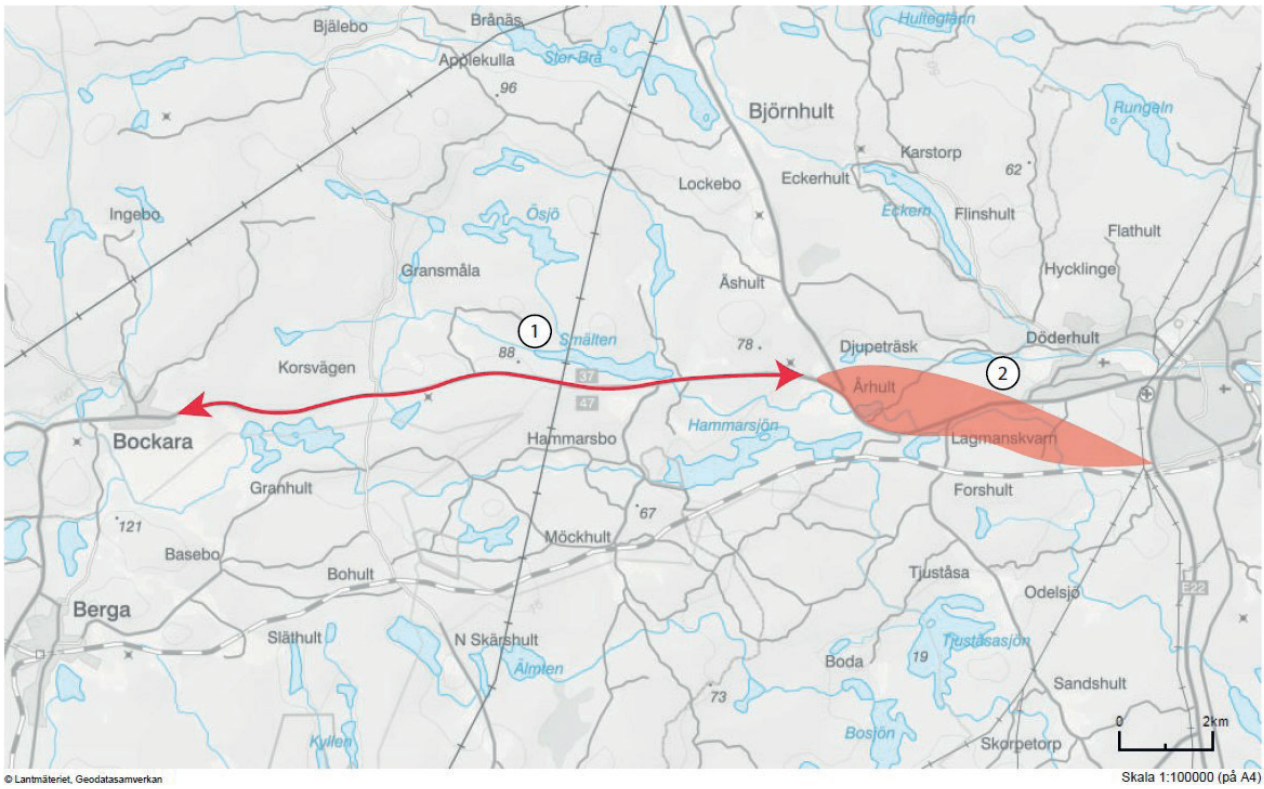
Länsväg 136	
Funktion:	De tre delsträckorna på länsväg 136; *Isgärde – Rälla* (1), *genom Rälla* (2) och *Ekerum – Borgholm* (3), utgör den norra delen av ett stråk som binder samman den lokala kärnan Borgholm med tillväxtmotorn Kalmar. Ett viktigt stråk för pendling, kollektivtrafik och näringsliv. Det förekommer stora årsvariationer på trafikflödena på grund av besöksnäringen under främst sommarmånaderna. Aktuella sträckor av riksväg 136 utgör riksintresse för kommunikationer.
Nuläge och brister:	Området kring väg 136 kännetecknas av mycket höga natur- och kulturvärden. Avsaknaden av ett fullgott parallellvägssystem gör att jordbrukets transporter på länsväg 136 under sommaren ytterligare begränsar kapaciteten. Säkrare och mer tillgängliga hållplatser för kollektivtrafik gynnar det kollektiva resandet. Sammanhängande och trygga cykelstråk som binder samman tätorterna längs med sträckan är avgörande för utvecklingen.
Åtgärd:	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder både för motorburna och oskyddade trafikanter.
Planerad byggnation:	*Isgärde – Rälla*: 2024- *Genom Rälla*: 2022- *Ekerum – Borgholm*: 2026-
Kostnad:	*Isgärde – Rälla*: 75 mkr *Genom Rälla*: 28 mkr *Ekerum – Borgholm*: 65 mkr
Förväntad effekt:	Säker trafikmiljö, säker boende- och levnadsmiljö, ökad framkomlighet och hastighet.
Effekter bostad:	En ombyggnad av vägen kommer att öka säkerheten i de samhällen som ligger längs med sträckan. Säkrare och mer tillgängliga korsningar kommer att möjliggöra en utbyggnad av bostadsområden i närheten av vägen som tidigare har försvårats/omöjliggjorts.
Bidrar till Transportpolitiska mål	**Tillgänglighet:** Tillgängligheten ökar och resor kommer att gå snabbare. Problem under sommarhalvåret kommer troligen att minska. Parallella cykelvägar kommer att öka tillgängligheten för flera trafikantgrupper. **Säkerhet, miljö, hälsa:** Säkerheten ökar i såväl trafik- som i boendemiljön då det idag är många direktinfarter från vägen. Parallella cykelvägar kommer att öka säkerheten för flera trafikantgrupper. Ökad cykling leder till förbättrad folkhälsa. Ökad framkomlighet leder troligen till ökad mängd trafik på sikt, vilket är negativt för miljömålen.

TRAFIKVERKET



Riksväg 37/47	
Funktion:	Delsträckorna mellan *Århult – Bockara* (1) och *Århult - Oskarshamn* (2) ingår i utpekade transportstråk med stor betydelse för kollektivtrafik, långväga person-transporter, gods och dagliga personresor. Riksväg 37/47 är av riksintresse för kommunikationer.
Nuläge och brister:	Riksväg 37/47 har bristande trafiksäkerhet som främst beror på avsaknaden av mötesseparering och brister i sidoområde. Åtgärder på vägen kommer främst leda till ökad framkomlighet och säkrare trafikrörelser vilket ger förbättrade kommunikationer för person, gods- och kollektivtrafik. Åtgärder på vägen är viktiga för att förbättra förutsättningar för godsflöden i ost-västlig riktning samt för att styra bort tunga transporter från riksväg 34 genom tätbebyggda samhällen.
Åtgärd:	Mötesseparering
Planerad byggnation:	*Århult – Bockara:* 2027- *Bockara – Oskarshamn:* 2031- Beroende på hur planeringsprocesserna för dessa två delsträckor fortlöper, kan det bli aktuellt att ompröva vilken som ska påbörjas först.
Kostnad:	*Århult – Bockara:* 288 mkr *Århult – Oskarshamn:* 333 mkr
Förväntad effekt:	Säkrare trafikmiljö, ökad framkomlighet, förstoring av arbetsmarknaden, effektivare och robustare kollektivtrafik.
Effekter bostad:	Objektet skapar goda förutsättningar för att kunna bygga nya bostäder längs med och i närheten av befintlig sträckning av riksväg 37/47 närmast Oskarshamn i och med nydragning av vägen.
Bidrar till Transportpolitiska mål	**Tillgänglighet:** Tillgängligheten ökar och resor kommer att gå snabbare, arbets- och studiependling underlättas. Kollektivtrafiken med buss blir mer tillgänglig. **Säkerhet, miljö, hälsa:** Säkerheten ökar i trafikmiljön. Ökad framkomlighet leder troligen till ökad mängd trafik på sikt, vilket är negativt för miljömålen. Ger liten effekt på människors hälsa.

TRAFIKVERKET



3.2.3 Mindre investeringar

Trafiksäkerhetsåtgärder och framkomlighet

Medelstilldelningen för mindre investeringar går till trimningsåtgärder, alltså mindre åtgärder på vägnätet. Listan är lång och behöver kunna hanteras relativt snabbt. Därför hanteras mindre investeringar som ett levande dokument hos Trafikverket som beslutas om tillsammans med Region Kalmar län och berörd kommun efterhand.

E22 BRT-stationer

Region Kalmar län satsar på en utbyggnad av Bus Rapid Transit stråk (BRT-stråk) längs med i första hand E22, det vill säga expressbussar med ett stopp i varje kommun. Grundutförandet står Trafikverket för och extra insatser för stationernas funktion bekostas via regional plan och berörd kommun. BRT Mönsterås är den första stationen som kommer att byggas i länet och finansieras i delar av regional transportplan. När Förbifart Bergkvara byggs enligt nationell transportplan kommer BRT-stationen placeras i anslutning till den nya vägdragningen och på samma sätt i delar finansieras via regional plan.

Beroende på tidsplanen för förbifart Bergkvara kan någon av övriga stationer längs sträckan hinna genomföras innan dess byggnation. Kompletterande utredningar och i vissa fall andra kopplade beslut krävs dock för att stationerna i Västervik, Oskarshamn och Kalmar ska anses planeringsmogna för investeringar.

Kollektivtrafikåtgärder

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är styrande vid val av åtgärder. Åtgärdslistan i dokumentet Åtgärder för ökad tillgänglighet, bilaga två i Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län 2021–2029, ska användas vid utbyggnad av bytespunkter.

Cykelvägar

Byggande av nya cykelvägar ska bidra till att uppfylla det övergripande målet i Cykelstrategi för Kalmar län, det vil säga ett regionalt sammanhängande nät av cykelbanor och cykelsträckningar i blandtrafik som är trafiksäkra och attraktiva. Av *Handlingsprogram transportinfrastruktur i Kalmar län 2020–2025* framgår vidare konkreta riktlinjer för att skapa sammanhängande cykelstråk i länet, detta efter att Ölandsleden har färdigställts. Inriktningen är att få till stånd separata cykelvägar utmed E22 och riksväg 25 mellan Kalmar och Nybro.

Region Kalmar läns prioritering av byggande av nya cykelvägar för åren 2022 – 2033 är följande sträckor:

- Ölandsleden
- Söderåkra - Torsås
- Oskarshamn - Påskallavik



3.2.4 Statlig medfinansiering, mindre objekt

Bidrag cykelvägar

Bidrag kan ges till cykelvägar inom kommunal infrastruktur, det vill säga utmed kommunala vägar. En förutsättning är att motsvarande belopp investeras av aktuell kommun. Vidare förutsätts åtgärden bidra till det övergripande målet i den regionala cykelstrategin och mer konkret till riktlinjerna i handlingsprogrammet för transportinfrastrukturen.

Bidrag enskilda vägar

Enskilda vägar får stöd på flera sätt. Pengarna från regional transportplan går till större ombyggnader av enskilda vägar.

Åtgärder KalmarÖland Airport

Investeringsstödet till KalmarÖland Airport om 10 miljoner kronor förutsätter att motsvarande belopp investeras av flygplatsen. Investeringarna ska inbegripa infrastrukturåtgärder som faller inom flygplatsens grundutförande. Därför ska investeringar diskuteras med Trafikverket och Region Kalmar län innan medel beslutas för utbetalning.

Driftstöd KalmarÖland Airport

Driftbidraget till flygplatsen beslutas om och betalas ut årligen.

3.2.5 Bristlista framtida behov

Handlingsprogram Transportinfrastruktur i Kalmar län 2020–2025 sätter agendan för vilka större infrastrukturobjekt som ska prioriteras i och i anslutning till Kalmar län de närmaste åren. För att skapa en beredskap och möjlighet till handlingskraft ska brister i systemet utredas efterhand och fler projekt finnas redo för kommande planering. De största objekten lyfts i handlingsprogrammet och kompletteras här med nya objekt som tillkommit samt några mindre, men dock viktiga, objekt runt om i länet.

Objekt/brist/behov	Berörd kommun	Notering
Rv 23/34 Hultsfred - Vimmerby	Hultsfred	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. ÅVS planerad.
E22 BRT-stationer Oskarsamn, Västervik, Kalmar	Oskarshamn, Västervik, Kalmar	Fullfölja ett BRT-stråk längs E22, dessa, resterande stationer är i behov av utredning. Kompletterande utredningar krävs.
Emmaboda station, stationsombyggnad	Emmaboda	Kapacitetsökningar. Kompletterande utredning utifrån Bristanalysen för Kust till kustbanan krävs.
Rv 35 Överum-Ulvsdal	Västervik	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. Kompletterande ÅVS krävs
E22 Ny infart Västervik	Västervik	Kapacitetshöjande åtgärd. ÅVS genomförd.
Kalmar Centralstation	Kalmar	Uppgraderad klassning av stationen. Säkerhet och kapacitet. ÅVS:er genomförda.
Kust till kustbanan/ Stångådalsbanan Mötesspår Kalmar Södra samt Smedby	Kalmar	Kapacitetshöjande åtgärd. ÅVS:er genomförda.
Triangelspår Berga	Högsby kommun	Kapacitetshöjande åtgärd. ÅVS genomförd.
Elektrifiering Stångådals- och Tjustbanan	Vimmerby, Hultsfred, Högsby, Mönsterås, Oskarshamn, Kalmar, Västervik	Klimatåtgärd. ÅVS genomförd, fler utredningar kan krävas.
Rv 25 Eriksmåla-Hovmantorp	Emmaboda	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. ÅVS påbörjad på delar av sträckan.
Glasporten/ Smedstorp Nybro	Nybro	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. ÅVS genomförd.
Rv 40 Toverum-Hyttan	Västervik, Vimmerby	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. ÅVS genomförd.
E22- sträckor för 70 km/h	Västervik, Oskarshamn, Mönsterås, Kalmar, Torsås	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. ÅVS genomförd
Väg 641 Grimhult	Mönsterås	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder.
Rv 47 Järnforsen	Hultsfred	Säkerhetshöjande åtgärder. ÅVS planeras.
Rv 23/ 34 Vimmerby-Kisa	Vimmerby	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder.
Rv 40 Vimmerby-västerut	Vimmerby kommun	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder.
Rv 23 Södra vi	Vimmerby	Förbifart.
Rv 34 Högsby - Glahytt	Högsby	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder.
Rv 28 Emmaboda-Muggetorp/Vissefjärda	Emmaboda	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder.
Länsväg 120	Emmaboda	Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder.
Stångådalsbanan Triangelspår Sandbäckshult	Mönsterås	Kapacitetshöjande åtgärder. Godstrafik.

Prioritering inför kommande planeringsomgång

Lyft behov

Stadsmiljöavtalen

Under åren 2018–2029 kommer stadsmiljöavtal för främjande av hållbara stadsmiljöer att vara möjliga att söka, detta omfattande 1 miljard kronor per år. Region Kalmar län ämnar arbeta kontinuerligt med länets kommuner för att skapa mervärde av tillgängliga medel i regional transportplan, stadsmiljöpengar och insatser från kommuner eller andra intressenter. Detta i ett led av att skapa en attraktiv region och öka samarbetet mellan olika instanser i länet.

4. Sammanknutet Sydsverige - sammanknutet Kalmar län

I en global ekonomi är näringslivets konkurrens- och attraktionskraft beroende av goda kommunikationer genom järnväg, väg, flyg och sjöfart. Ökad och bred tillgänglighet skapar stor social nytta för det moderna samhället och har en integrerande funktion. Att koppla samman arbetsmarknader ökar sysselsättningen och främjar kompetensförsörjning. Kalmar län som funktionell region behöver starka kopplingar till grannlänens tillväxtmotorer. Idag finns starka pendlingsrörelser mellan Kalmar- Karlskrona samt Kalmar-Växjö men dåliga förbindelser mot Jönköping och långsamma förbindelser mot Linköping. För att skapa ett starkt Sydsverige måste pendlingsrörelser över administrativa gränser fungera, det är idag en given del av människors vardag att snabbt och enkelt kunna förflytta sig för jobb eller utbildning.

I Kalmar län är målet[8] att år 2025 nå grannlänens tillväxtmotorer från tillväxtmotorn Kalmar inom följande restider:

Från	Till	Restid
Kalmar	Jönköping	2:30
	Karlskrona	1:00
	Linköping	2:30
	Norrköping	3:00
	Växjö	1:00

4.1 Järnvägar

Sydsveriges järnvägsnät är ett av Sveriges mest trafikerade. Den hårda belastningen medför störningar i systemen som får stora konsekvenser för såväl resenärer som gods. Region Kalmar län tillsammans med berörda län i sydöstra Sverige har ambitiösa mål[9] om utveckling av tågtrafiken i vår gemensamma geografi. Regionerna driver tillsammans flera olika trafikupplägg som alla ska samordnas på järnvägen likväl som med anslutande busstrafik. Det finns ett behov av ordentliga insatser för att höja järnvägarnas skick och återhämta ett eftersatt underhåll. Det behövs i många fall investeringar i stationsanläggningar, mötesspår, dubbelspår och olika former av trimningsåtgärder. Sådana insatser ger ökad kapacitet och robusthet, kortare restider och ett mindre sårbart system.

Kalmar län är beroende av sitt järnvägsnät. Det är järnvägen som ur ett funktionellt perspektiv binder oss samman med resterande delar av Sverige där vår viktigaste länk är Södra stam banan. Södra stambanan sträcker sig till både Stockholm och Malmö/Köpenhamnsregionen vilket skapar en oumbärlig nationell och internationell koppling.

4.2 Kust till kust banan

Kust till kustbanan är regionens mest trafikerade bana med 44 persontåg och runt 2 godståg dagligen. Banan sammanlöper med Södra stambanan och binder därmed samman länet med Öresundsregionen, Mälardalsregionen och i sin ändpunkt med Göteborg. Den fyller en viktig pendlingsfunktion för de sydliga kommunerna som enkelt kan dagspendla inomregionalt men även till Kronoberg och Blekinge.

Flera mötesspår och perronger har byggts de senaste åren vilket har öppnat upp för möjligheten att köra regionaltåg på sträckan. Kapacitetstaket är nästan nått och med de höga intentioner på ökad tågtrafik som finns i Sydöstra Sverige behövs på sikt framförallt fler mötesspår på sträckan.

4.3 Stångådals- och Tjustbanan

Stångådals- och Tjustbanan är länkarna som binder samman Kalmar/Västervik och Linköping med varandra och ger tillgänglighet för sydöstra Sveriges inlandskommuner till hela Sveriges järnvägssystem. Flera större insatser behöver göras där främst nya mötesspår, kurvrätningar, slopande av obevakade korsningar, och elektrifiering kommer att ge ökad hastighet och skapa en attraktiv och komfortabel tågresa. Persontrafiken är avgörande för sträckan men järnvägen kommer i framtiden även att kunna fylla en allt större roll för godstrafiken och den tillverkningsindustri som verkar i området. Stångådalsbanans anslutning till Linköpings station och kommande ny stambana är också en avgörande faktor för den framtida interregionala tillgängligheten för sydöstra delen av Sverige

Idag går 8 dubbelturer med persontrafik mellan Kalmar/Västervik och Linköping. Mellan Mönsterås och Kalmar går 2 godståg, uteslutande från Södras massafabrik i Mönsterås.

4.4 Kalmar station

Kalmar station fyller en avgörande funktion för hela Kalmar läns kollektivtrafik. Stationen behöver uppgraderas till ny klassning, plattformarskapaciteten behöver hanteras och nya lösningar för trygghet och tillgänglighet behöver ses över. Diskussion förs även om ytterligare en station i ett västligt läge, vilket skulle ge möjlighet att öka kapaciteten för kombinationer av olika trafikupplägg. Ett nytt stationsläge behöver anläggas i kombi-

[8] Kollektivtrafiksstrategi 2050 samhällsstödd trafik för funktionella regioner (2017)
[9] Handlingsplan Kollektivtrafik, Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige (2021)



nation med nya mötesspår i och i angränsning till Kalmar stad. Det finns även ökade behov av funktionella busslösningar, där centralstationen är grunden för hela trafikupplägget. Stationens kapacitet ger följdeffekter i hela systemet då Kalmar är nod för stora delar av kollektivtrafiken.

4.5 Nya stambanor

Planerna på nya stambanor ger stora möjligheter tillsammans med den regionala persontågstrafiken, bland annat som ett medel att knyta samman Sydsveriges arbetsmarknadsregioner med korta restider och låg miljöpåverkan. För Region Kalmar län är det av stor vikt att via regional trafik kunna ansluta till den nya stambanan. I ett första skede ska regional trafik via Stångådals- och Tjustbanan ansluta till planerad station i Linköping. Region Kalmar län förespråkar fortsatt att en länk till nya stambanans utbyggnad från söder blir via en anslutning i Växjö/Alvesta. Den regionala trafiken till Växjö/Alvesta kommer i det skedet att vara mycket väl utbyggt med minst halvtimmestrafik i kombination av både regionala och fjärrgående tåg.

4.6 E22

E22 är livsnerven som binder länet samman längs med kusten, med grannlänen och i förlängningen med två av landets storstadsområden. Vägen har en starkt sammanhållande funktion för länets utveckling och har direkt anslutning till länets viktiga hamnar och flygplats. Stråket ger god tillgänglighet för pendling till arbete och studier inom länet. Därför är de stora tätorterna längs sträckan i fokus för utbyggnad av stark stråktrafik i form av BRT med tydliga stationsplaceringar för kollektivtrafik och samhällenas utveckling.

Under många år har E22 varit i fokus för en gemensam strävan för länen längs med sträckan för att skapa god framkomlighet och tillgänglighet i hela stråket. Ett idogt arbete som har gett resultat och idag är stora delar av vägen åtgärdad. Men i Kalmar län finns fortfarande en del behov av förbättringar för att länets livsnerv ska tillföras den funktionalitet som behövs.

4.7 Rv 40

Rv 40 binder samman länets norra delar och är en viktig faktor för att djupare integrera arbetsmarknaderna med varandra. Detta är helt avgörande för den norra delen av länet som med sina långa avstånd mellan tätorter och låga kapacitet på väg- och järnvägsnätet inte har samma förutsättningar som den södra delen av länet. Rv 40 kommer på sikt att bli ämne för BRT-trafik för att skapa tillgänglig och attraktiv kollektivtrafik mellan noder. Region Kalmar läns ambition är att rv 40 även i Kalmar läns geografi ska bli en del i TEN-T stråket.

Nästa objekt för åtgärd på sträckan i Kalmar län är Toverum-Hyttan.

4.8 Rv 25

Vägen har stor betydelse för pendling både inomregionalt och till Kronobergs län. Linnéuniversitetet har sina huvudorter i Kalmar och Växjö, vilket förstärker behovet av goda och snabba kommunikationer längs med stråket. Riksväg 25 är även viktig för turismens flöde till Kalmar län.
Återstående åtgärder behövs på sträckan Eriksmåla-Hovmantorp för att skapa en säker och framkomlig sträcka. Viltstängsel längs vägen är också av stor vikt.

4.9 KalmarÖland Airport

Att resa från flygplatsen i Kalmar är södra länets snabbaste koppling till Stockholm. Flyget till Stockholm fungerar som en del i den dagliga pendlingen i regionen. Utvecklingen av flygplatsen ger därför stora mervärden för regionen med ökad konkurrenskraft, kompetensförsörjning och vidgad arbetsmarknad.



5. Miljökonsekvensbeskrivning

En miljökonsekvensutredning är under upphandling och kommer att bifogas denna regionala transportplan genom en separat remiss under samrådstiden.

6. Utdrag ur Nationell plan 2022-2033

Se antagandeversionen av transportplanen.

7. Ekonomisk sammanställning

Se antagandeversionen av transportplanen.

Litteratur

Positionspapper Infrastruktur- Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige (Regionsamverkan Sydsverige 2020)
Sydsvenska prioriteringar (Regionsamverkan Sydsverige 2021)
Positionspapper Kollektivtrafik- Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige (Regionsamverkan Sydsverige 2019)
Handlingsplan Kollektivtrafik, Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige (Regionsamverkan Sydsverige 2021)
Systemanalys för Sydsverige (Ramboll 2020)
Cykelsstrategi för Kalmar län (Regionförbundet i Kalmar län 2015)
Kollektivtrafikstrategi 2050- Samhällsstödd trafik för funktionella regioner (Kalmar länstrafik 2017)
Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län (Kalmar länstrafik 2021)
Vision 2025- Den enkla resan (KalmarÖland Airport, 2015)
Trafikverkets godsstrategi 2011-2020 (2011)
Trafikverkets basprognoser
Godstransporter i Sverige (Trafa 2016)

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 135-150

Tid: 2021-11-02 kl. 08:30

Plats: Regionens hus sal C

§ 143

Remiss - Länstransportplan för Kronobergs län 2022-2033

Diarienummer: RJL 2021/1887

Beslut

Presidiet föreslår nämnden

- Godkänna föreliggande yttrande som svar till Region Kronoberg.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerat förslag till Länstransportplan för Kronobergs län 2022-2033.

Beslutsunderlag

- Missiv daterad 2021-10-13
- Förslag till yttrande daterad 2021-11-16
- Remissversion av Länstransportplan för Kronobergs län 2022-2033

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutets antal sidor

1

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Remiss av Länstransportplan för Kronobergs län 2022-2033

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Godkänner föreliggande yttrande som svar till Region Kronoberg.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerat förslag till Länstransportplan för Kronobergs län 2022-2033.

Information i ärendet

Planering av statlig transportinfrastruktur är en ständigt pågående process som intensifieras i samband med framtagande av nya långsiktiga planer. I juni 2021 gav regeringen i uppdrag till samtliga regioner att upprätta transportplaner för perioden 2022-2033 vilka ska redovisas till regeringskansliet senast 30 april 2022.

Beslutsunderlag

- Missiv daterad 2021-10-13
- Förslag till yttrande daterad 2021-11-16
- Remissversion av Länstransportplan för Kronobergs län 2022-2033

Beslut skickas till

Region Kronoberg

REGIONLEDNINGSKONTORET

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Erik Bromander
sektionschef

Region Jönköpings län

YTTRANDE

2021-11-16 RJL 2021/1887

Region Kronoberg

Remiss av Länstransportplan för Kronobergs län 2022-2033

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss.

Sammanfattning

Region Jönköpings län anser att Länstransportplan för Kronobergs län 2022-2033 ger en bra bild av förutsättningarna i länet och på ett tydligt sätt beskriver hur länet samlat ser på behovet av utveckling av transportinfrastrukturen.

Synpunkter på förslaget

Region Jönköpings län anser att Länstransportplan för Kronobergs län på ett tydligt sätt beskriver de utmaningar och möjligheter som finns i länet. Det är positivt att planen innehåller en bild av de storregionala sambanden och en beskrivning av länsgränsöverskridande stråk.

Av de prioriterade objekten ser Region Jönköpings län extra positivt på de satsningarna som stärker kopplingen mellan länen.
Satsningarna på Kust till kustbanan ses som mycket positiva för att förbättra tillgängligheten mellan länen och Region Jönköpings län välkomnar fler framtida satsningar på de gemensamma stråken.

Hur medlen i länstransportplanen i övrigt har prioriterats har Region Jönköpings län inga synpunkter på.

REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Marcus Eskdahl
Ordförande nämnd för Trafik, Infrastruktur och Miljö

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Regionledningskontoret
Box 1024
551 11 Jönköping

Telefon: 010-241 00 00
E-post: regionen@rjl.se
Hemsida: www.rjl.se

Organisationsuppgifter
Bankgiro: 5216-2849
Orgnr: 232100-0057

Länstransportplan för

Kronobergs län 2022–2033

REMISSVERSION 2021-09-09

ANTAGEN AV XXXXXXXXX

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 ... 24
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 Nytt 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 82
Bilaga 1A: Beskrivning av åtgärder till ”Större investering sam- och medfinansiering” .....
Bilaga 1B: Beskrivning av åtgärder till ” Större investering väg” .....
Bilaga 2: Samlad effektbedömning, SEB .....
Bilaga 3: 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 27 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 landtransportplanen 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 regionsamverkan Sydsverige tar kapitlet upp och beskriver några av de viktiga utgångspunkter och slutsatser som påverkar Kronobergs infrastruktur.

Kapitel 7: Här förklaras den hållbarhetsbedömning som genomförts med hjälp av oberoende granskning. En miljöbedömning samt en social konsekvensbedömning av länstransportplanens prioriteringar genomförs. Resultaten redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning och en social konsekvensbedömning. Genom underlagen skapas en sammanhållen hållbarhetsbedömning av länstransportplanen som inkluderar den lagstadgade miljöbedömningen och en social konsekvensanalys, vilken också inkluderar det lagstadgade barnperspektivet. Dessa underlag, i sin helhet, biläggs också till länstransportplanen och återfinns i bilaga 3.

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 bidrar 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. Målkonflikten 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 stråkstuktur 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 Räppe 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 2028 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 Växjös 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 preliminär 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 kommer investeringsvolymen från regionen till infrastrukturåtgärder för perioden att uppgå till sammanlagt 994 miljoner kronor. Utöver det ser regionen fram mot betydligt större investeringsvolymer till Kronoberg och övriga Sydsverige genom den nationella planen.

Den preliminära ramen 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 fastställer ramarna våren 2022 kommer Kronoberg att få cirka 152 miljoner kronor mindre, det vill säga en trolig slutlig ram på cirka 729 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 2022–2025, åren inbär att prioriterade åtgärder troligen måste senareläggas.

Remissversionen av länstransportplanens prioriteringar för perioden 2022–2033 bygger på en tilldelad ram av 881 miljoner kronor. När den slutliga planen ska lämnas till infrastukturdepartementet (Regeringen) våren 2022 måste prioriteringarna justeras till en total ram på 729 miljoner kronor. Region Kronoberg vill ha remissinstansernas rekommendationer till den slutliga prioriteringen länstransportplanen 2022–2033.

Åtgärd (tkr)	LTP 2022–2033	Region och kommunal medfinansiering
Samfinansiering väg och järnväg till nationell plan		
K-t-K Alvesta - Växjö dubbelspår Räppe-Växjö Etapp 1	**20 000**	**48 000**
Räppe station inkl. planskild korsning S Räppevägen	**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 vägobjekt		
Rv 23 Huseby-Marklanda	**63 000**	
Trafikplats Räppe	**84 000**	
Väg 941 Lillagården-Stenbrohult	**57 000**	
Väg 834 Hovmantorp Korsning mellan jvg, väg och cykel	**72 000**	
RV 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir Inkl. Förbi Bramstorp och tpl. till S Länken	**188 200**	
	464 200	
Mindre investeringar		
Vägobjekt	**75 000**	
Cykelvägar	**80 000**	**ca 80 000**
Kollektivtrafik	**20 000**	
	175 000	
Bidragsobjekt		
Trafiksäkerhet och miljö, Kollektivtrafik	**72 000**	**ca 72 000**
Enskilda vägar	**28 400**	**ca 12 000**
Driftbidrag flygplats	**26 400**	
	126 800	
Brister		
Att utreda/reservera	**30 000**	
	30 000	
Summa:	**881 000**	**ca 277 000**

Reglering av obalans		
Återbetalning av utförda åtgärder	**-152 009**	
Tillgänglig ram, efter justering av obalans	**728 991**	

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.
Nedre delen av tabellen visar avdraget för att få en plan i balans samt tillgänglig ram efter justering av obalans.

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: *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 propositionerna 2020/21:151 *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige.*
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 den preliminära tilldelningen till 881 miljoner kronor. När den slutliga planen lämnas till regeringen i början av 2022 ska ett avdrag på cirka 152 miljoner kronor har skett.
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 propositionerna 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.

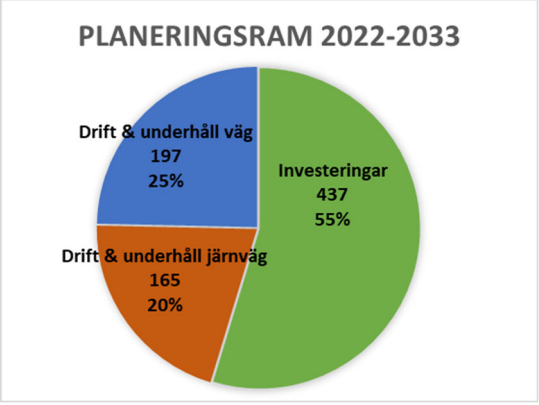
2.2 Ramar för nationella- och regionala planer

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. Detta innebär att cirka 10 % 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) (Prel.) (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 ge 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 den preliminära 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 preliminära ramen är medel inräknade som bland annat får användas till bidrag till kommuner som utbetalar ersättning till drift av ickestatliga flygplatser. Den preliminära ramen ska, enligt direktiven, dock justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel för planperioden 2018–2029 vid utgången av 2021. Enligt preliminära uppgifter från Trafikverket (juni 2021) innebär den så kallade obalansen att Kronoberg vid 2021 års utgång kommer att ligga

cirka 152 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 när Regeringen våren 2022 slutligen fastställer ramen kommer tilldelningen sannolikt att ligga på 728 miljoner kronor för perioden 2022–2033. Det innebär också att den slutliga versionen av länstransportplanen, våren 2022, ska sändas till infrastukturdepartementet måste den totala prioriteringen ligga på det justerade beloppet. Denna justering kan också innebära att prioriterade åtgärder kan flyttas framåt i tid innan de kan genomföras.

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 har 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 länstransportplaner. Kortfattat kan det sammanfattas i fyra moment:

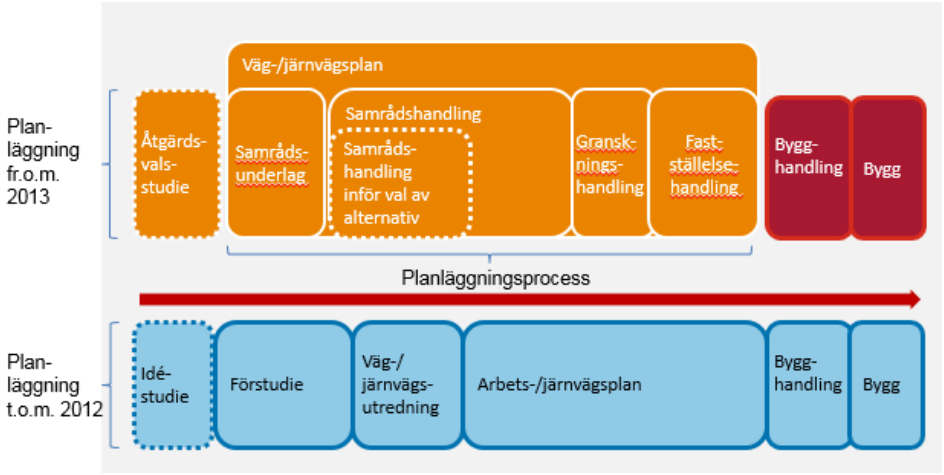
Inriktningsunderlag	I juni 2020 gav regeringen i uppdrag till Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag för två alternativa planperioder 2022–2033 och 2022–2037. Underlaget var klart oktober 2020 och sändes på remiss. Region Kronoberg lämnade synpunkter på inriktningen genom svar Dnr 20RGK1781.
Regeringens proposition	Utifrån inriktningsunderlaget tar Regeringen fram Regeringsproposition 2020/21:151 *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige.* 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 *Uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur* Genom direktiven förtydligas inriktningen från propositionen och ramen för länsplanerna anges.
Fastställelse av planer	Under våren 2022 kommer slutligen riksdagen att fastställa den nationella planen och länstransportplanerna.

Planeringsfaser: genomförande, utredning och brister

Syftet med den planeringsprocess som riksdagen beslutade om i propositionen 2011/12:118 *Planeringssystem för transportinfrastruktur* är att förkorta ledtiderna i processen och göra den mer effektiv. 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.

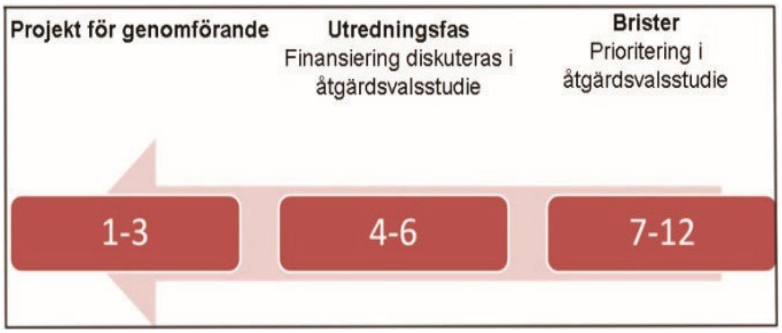
De två största förändringarna är att:

- 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 garanterar 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 ÅVS-metodens huvudsteg.

Fyrstegsprincipen vägledande

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

Fyrstegsprincipen

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.

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

Många åtgärder inom steg 1 och 2 kan samlas i begreppet mobility management eller påverkansarbete. Det handlar om att på olika sätt effektivisera användandet av transporter och infrastruktur. Syftet är att påverka resan eller transporten innan den börjat. 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.

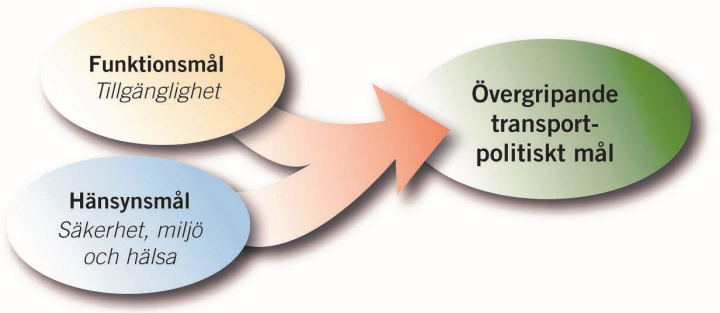
2.4 De transportpolitiska målen

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 planeringsförutsättningar 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 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. 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 miljökvalitetsmål med preciseringar och ett antal etappmål, som beskriver den långsiktiga målsättningen och inriktningen för Sveriges miljöpolitik. Etappmålen ska underlätta möjligheterna att nå generationsmålet och miljökvalitetsmålen. Ett trettiotal etappmål har antagits av regeringen genom åren, varav ett tjugotal 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 målansvariga 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 miljökvalitetsmål och agenda 2030-mål som berörs och påverkas av trafiken och transportsystemet.

Transportsektorns påverkan på de 16 miljökvalitetsmål

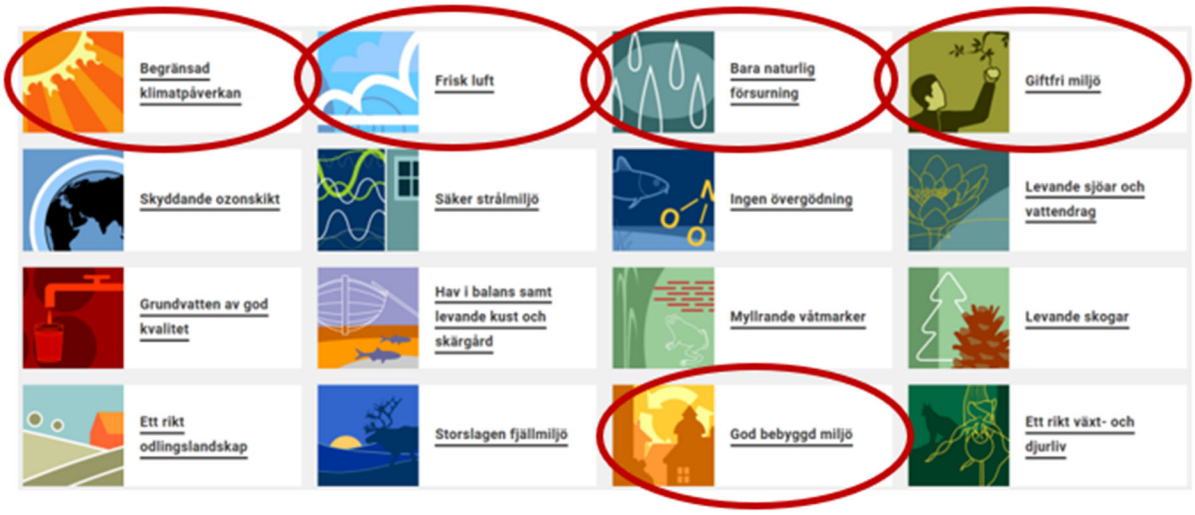


Bild Trafiken påverkar naturen och människors hälsa. Enligt Naturvårdsverket berörs 5 av de 16 miljökvalitetsmålen, vilka är Begränsad klimatpåverkan, bara naturlig försurning, frisk luft, God bebyggd miljö och giftfri miljö

Transportsektorns påverkan på de 17 Agenda 2030-målen



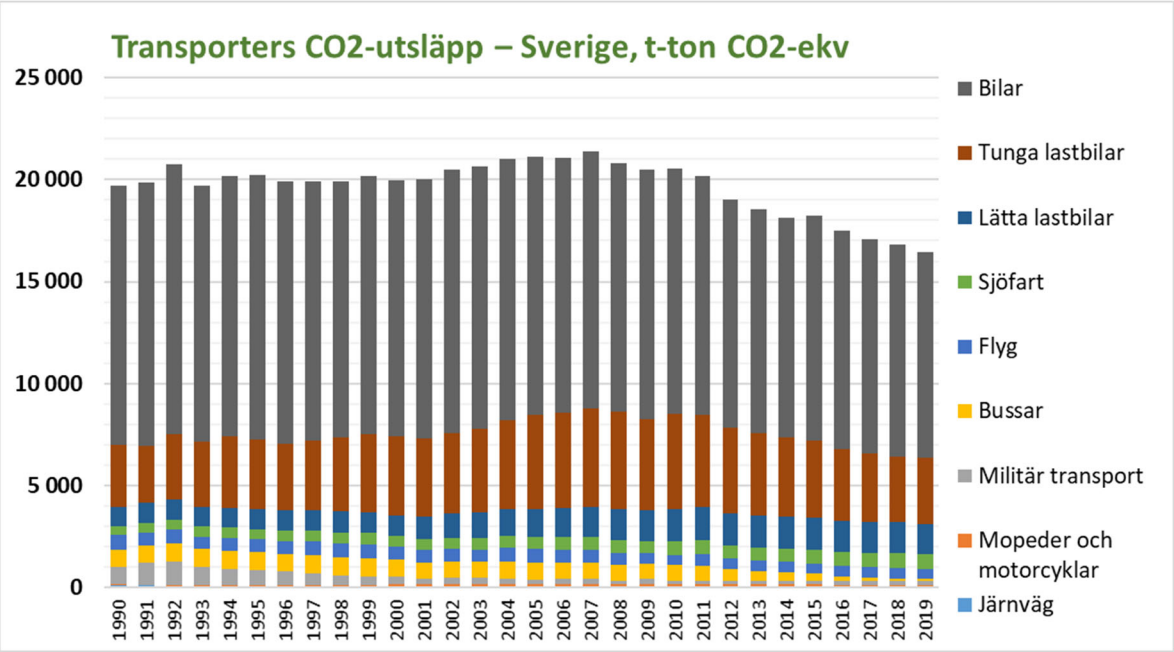
Bild Transportsystemet kan enligt Trafikverket bidra till 11 av Agenda 2030-målen för ett hållbart samhälle, vilka ä Mål 3 – God hälsa och välbefinnande, Mål 5 – Jämställdhet, Mål 7 – Hållbar energi för alla, Mål 8 – Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt, Mål 9 – Hållbar industri, innovationer 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

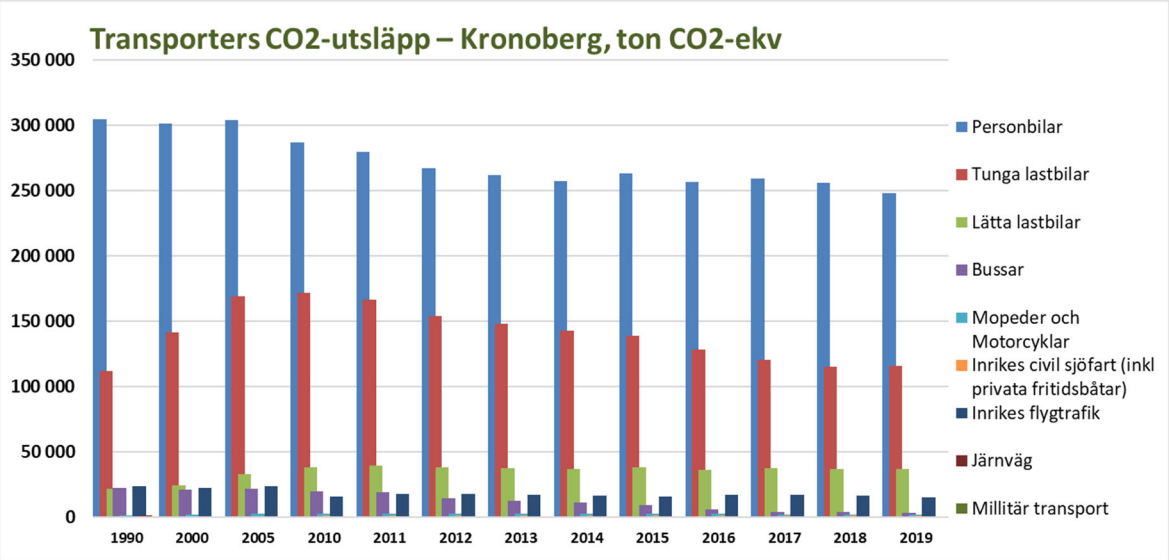
Naturvårdsverket ansvarar för att sammanställa den nationella statistiken för växthusgaser. Utsläppen från inrikes transporter kommer från personbilar, lätt och tung lastbil, bussar, mc och mopeder, tåg samt inrikes flyg och sjöfart. Huvuddelen, 94 procent av de växthusgaser som släpps ut från transportsektorn 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 län 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 3) 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.
- **Fossiloberoende 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 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 preliminär 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. Den preliminära ramen ska, enligt direktiven, dock justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel för planperioden 2018–2029 vid utgången av 2021. Enligt preliminära uppgifter från Trafikverket (juni 2021) innebär den så kallade obalansen att Kronoberg vid 2021 års utgång kommer att ligga cirka 152 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

att den ska vara reglerad under de fyra första åren inbär att prioriterade åtgärder troligen måste senareläggas. Det innebär också att Kronobergs prioriteringsram kommer att minskas med 150 miljoner kronor från 881 miljoner kronor till 729 miljoner kronor när den slutliga planen ska lämnas till infrastukturdepartementet (Regeringen) våren 2022. Prioriteringar till remissversionen utgår dock från tilldelningen enligt Regeringens planeringsdirektiv vilket alltså var 881 miljoner kronor. Region Kronoberg vill ha remissinstansernas rekommendationer till den slutliga prioriteringen länstransportplanen 2022–2033.

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 samfinansiärs med nationell plan
Vägobjekt	Namngivna objekt med en total kostnad över 50 miljoner kr. Objekten är lagda i prioritetsordning, överst är viktigast
Mindre investeringar	Pott för anpassning av transportinfrastrukturen, där den uppskattade kostnaden för åtgärden ligger under 50 miljoner kronor.
Väg	
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.
Kostanden för åtgärden utredd och ev. fördelad	Kostnaden för åtgärden är uppskattad. Beloppet som anges kan justeras i kommande plan	Kostnaden för åtgärden är preliminär. Beloppet som anges kan justeras i kommande plan
För objekt där genomförande år är känt har kostnaden tagits upp på det aktuella året. Om genomförande år inte är bestämt har avsatt belopp i planen tagits upp i kolumnen ”Summa LTP 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:

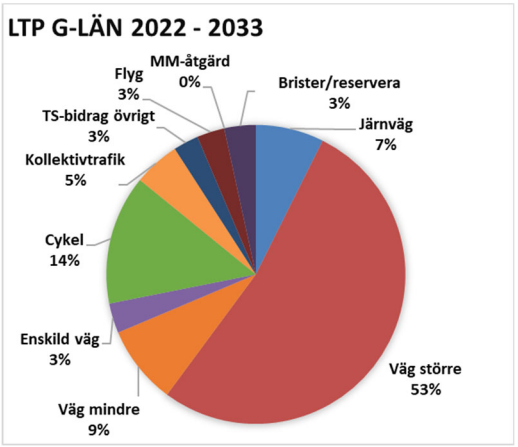
Sammanställning länstransportplan 2022–2033

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 Räppe-Växjö Etapp 1	*525 00*				X	X	**20 000**	
Räppe station inkl. planskild korsning S Räppevägen	*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	10 %
Större investeringar								
Vägobjekt								
Rv 23 Huseby-Marklanda	*177 000**	X	X				**63 000**	
Trafikplats Räppe	*84 000*			X	X		**84 000**	
Väg 941 Lillagården-Stenbrohult	*57 000*					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	**188 200**	
							464 200	53 %
Mindre investeringar								
Vägobjekt		X	X	X	X	X	**75 000**	
Cykelvägar		X	X	X	X	X	**80 000**	
Kollektivtrafik			X	X	X	X	**20 000**	
							175 000	20 %
Bidragsobjekt								
Kollektivtrafik samt Trafiksäkerhet och miljö		7 000	7 000	7 000	28 000	35 000	**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**	
							126 800	14 %
Brister								
Att utreda/reservera							**30 000**	
							30 000	3%
Summa:							**881 000**	

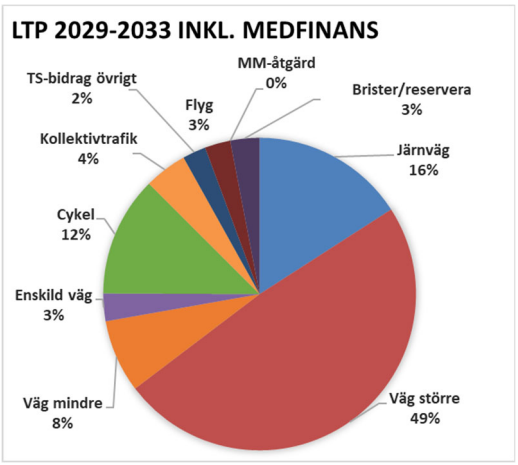
Reglering av obalans								
Återbetalning av utförda åtgärder		-38 000	-38 000	-38 000	-38 009		**-152 009**	
Tillgänglig ram, efter justering av obalans		**36 318**	**33 642**	**32 846**	**227 956**	**368 230**	**728 991**	

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. Nedre delen av tabellen visar avdraget för att få en plan i balans samt tillgänglig ram efter justering av obalans.

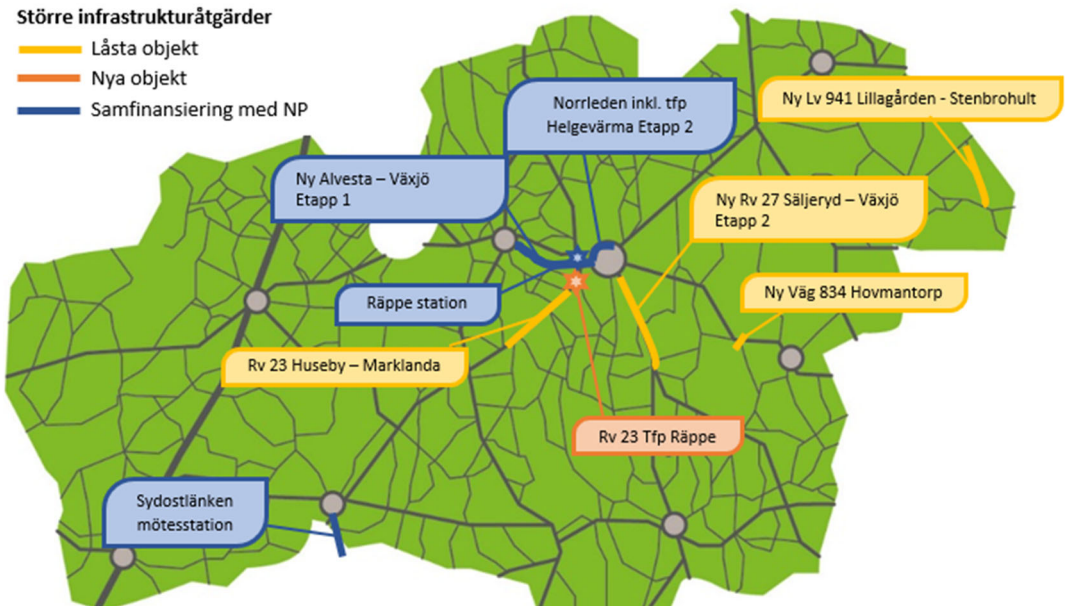
Den regionala ramen ska användas för investeringar och förbättringsåtgärder av länets transportinfrastruktur. Länstransportplanen ska redovisa hur medlen fördelas mellan trafikslagen. Fördelningen av medel mellan olika transportslag framgår av diagrammet till höger. Det bör poängteras att Region Kronoberg tillsammans med Trafikverket och några av länets kommuner genom särskilda ansökningar för perioden 2016–2020 tilldelats cirka 90 miljoner kronor till kollektivtrafik- och cykelåtgärder. 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 881 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 Räppe-Växjö, Räppe station, Rv 25 Norrleden och Österleden. Utöver detta finns också en medfinansiering på cirka 80 miljoner kronor från länets kommuner till utbyggnad av cykelvägar enligt cykelplanen Cykla i gröna Kronoberg samt medfinansiering till bidrags objekt cirka 72 miljoner kronor.



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.

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 3, 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 tas också 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 föreslås nu höjas 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 prioritera 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 Säljeryd – Växjö Till beskrivning av åtgärden

Region Kronoberg har fattat ett inriktningsbeslut att bygga ett nytt sjukhus i stadsdelen Räppe 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 trafiklats byggas mellan Rv 23 och Stora Räppe vägen. Hade strikt turordning av åtgärder på Rv 23 följts hade troligtvis sträckan Marklanda-Räppe legat före ombyggnaden av trafikplatsen, men då är den sträckan beroende av Växjö kommuns utbyggnadsplaner vilka idag inte helt är klarlagda.
Den nya åtgärden är:

- Trafikplats Räppe/S Räppevägen 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 bilagan 3, 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 cirka 175 miljoner kronor, vilket motsvarar 20 procent av planeringsramen för perioden.

Åtgärdsområde	Avsätts i länstransportplanen 2022–2033	
Vägobjekt, (Trafiksäkerhetsåtgärder och breddning)	**75 miljoner kronor**	**43 %**
Cykelvägar (Cykla i gröna Kronoberg)	**80 miljoner kronor**	**46 %**
Kollektivtrafik	**20 miljoner kronor**	**11 %**
Summa	**175 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 eventualitet till anpassningar efter omvärldsförändringar. Det finns dock ett antal specifika mindre åtgärder som ska ha hög prioritet, så kallade låsta åtgärder. Dessa åtgärder tas upp under respektive åtgärdsområde nedan. Enligt Trafikverkets planeringsfaser ligger dessa mindre namngivna åtgärder i ”fasen projekt att genomföra” eller ”utredningsfas”, det innebär att ett genomförande av åtgärden kan förväntas ske inom sex år från det att planen antas, undantag kan dock förekomma.

Vägobjekt

Inom potten för mindre infrastrukturåtgärder prioriterar Region Kronoberg att 75 miljoner kronor används till vägåtgärder. Vägåtgärder 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 vägåtgärd som är bedömd som låst i planen. I övrigt avstår Region Kronoberg från att namnge och peka ut särskilda mindre vägobjekt i länstransportplanen 2022–2033 som vi vill att Trafikverket åtgärdar under planperioden. Region Kronoberg vill dock peka på två tydliga rekommendationer som vi vill att Trafikverket följer för 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 kostnads effektivt 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.

Etapp 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 vägkropp.

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 80 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 30 miljoner kronor ska användas för fortsatt utveckling av cykelvägnätet enlig Cykla i gröna Kronoberg och/eller till kostnadsfördyringar.

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 Räppe 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 4000 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 280 hållplatslägen, enligt statistik före Corona-pandemin, som finns utspridda i länets samtliga kommuner.

För perioden 2022–2033 prioriterar region Kronoberg att 20 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 14 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 bidrasområde

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. 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 cirka1,7 miljoner kronor per år. För att hantera bidraget enligt länstransportplanen har trafikverket upprättat 5-årig åtgärdsplan. 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 länstransport planen är att dessa medel prioriteras till vägar av stort allmänt intresse, busslinjer, stor andel genomgående trafik etc.

Objekt	Kommun	Åtgärd	Kost-nad	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 väghållare, 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 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 kostnads-uppskattning (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 - Räppe	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 utpekat 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 plane-

rar 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. Om Region Kronoberg beslutar att flytta Växjös centrallasarett till Räppe kommer behovet av Södra länken 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 kvarstå 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 belysningen 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 belysa 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 omledning 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 Räppe. Behovet av en cykelväg mellan Alvesta och Växjö har därför ökat ytterligare. Det behövs dock utredas ytterligare för att framförallt säkerställa stäckning och utformning av cykelvägen.

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, tillexempel 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 en 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 belysas, exempelvis bärighet och trafiksäkerhet 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 belysas genom mindre utredning. Ytterligare mindre 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 belysas. Kommunerna som berörs av vägen har särskilt pekat ut Blidingsholm-Urshult och Holmahult-Rävemåla att de har brister.

Lv 124 Ljungby – Älmhult Lv 124 är en mindre väg med ökande trafik som knyter samman Ljungby och Älmhults tätorter och därmed två av länets arbetsmarknadsregioner. Utredningen bör belysa vägens funktion och 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 Region Kronoberg 2016–2025	Nu gällande trafikförsörjningsprogram antogs av regionfullmäktige december 2015. Revidering av nytt program pågår.
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 lanstransportplanen samt av utfallet under perioden 2010–2021.
Cykla i Gröna Kronoberg	Gröna Kronoberg antogs av Regionala utvecklingsnämnden i december 2018 (16RK506) och ses som en understrategi till länstransportplanen.
Nytta akutsjukhus i Växjö	Region Kronoberg har fattat ett inriktningsbeslut om att bygga ett nytt sjukhus i stadsdelen Räppe.

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 utpekat 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 fordonsflotta 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				
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 infrastruktursatsningar sker på cykel, kollektivtrafik, järnväg och väg.

4.2 Nytt Trafikförsörjningsprogram Kronobergs Län 2021–2030 med utblick



Arbetet med ett nytt trafikförsörjningsprogram för Kronobergs län pågår med ett planerat antagande av under 2021. 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 rådande förslaget för nytt trafikförsörjningsprogram 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 cirka 50 procent av trafikkostnaderna av den allmänna kollektivtrafiken i Kronoberg.
  - 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 förslaget om nytt trafikförsörjningsprogram 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

Som en av bilagorna till förslaget om ett nytt trafikförsörjningsprogram finns det tågstrategiska underlaget som mer djupgående tydliggör Region Kronobergs ställningstaganden och överväganden kopplat till tågtrafik och dess utveckling. Denna bilaga har en stark koppling till infrastrukturåtgärder enligt 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 i förslaget om nytt trafikförsörjningsprogram 2021–2030 med utsikt 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 4000 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 280 hållplatslägen, enligt statistik före Corona-pandemin, som finns utspridda i länets samtliga kommuner.

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 fyraårig utblick som beslutas av Trafikverket. Verksamhetsplanen utformas i enlighet med den inriktning som fastslagits av regionerna i de regionala planerna med erforderlig anpassning för ett rationellt genomförande. Trafikverket har förutom ansvaret att genomföra de standardförbättrande åtgärderna på det statliga vägnätet ansvar för drift och underhåll vilket handlar om att vägar ska bibehålla sin bärighet, vara tjälsäkrare, lägga ny beläggning, snöröjning med mera

Vilka vägar berörs av länstransportplanen?

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

Tabell: De statliga vägarna delas in i följande kategorier:

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

Europavägar är ett vägnät som förbinder Europas länder. Europavägar numreras med ett E följt av ett tal med ett till tre siffor. 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, Rv25, 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 passargerautbyte. 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 förskotterat stora belopp till Trafikverket av statens andel i projekten. Under åren 2009–2014 genomfördes sex EU-projekt avseende järnvägsinvesteringar inom infrastrukturområdet. 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 *förskotterat* dvs. lånat ut medel till staten. Motivet för förskottering är att få till stånd en tidigare byggstart. Dessa medel återbetalas sedan till kommunerna. Kvar att 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 länstransport planen 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.

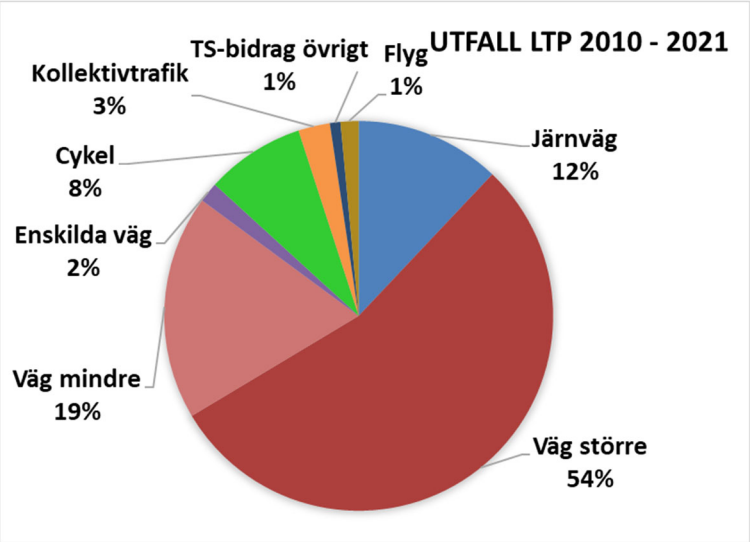


Bild: Länstransportplaner från 2004 fram till länstransportplan som nu ska upprättas.

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 infrastuktår 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 mötesspareringsåtgärder 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 passargerarutbyte 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.



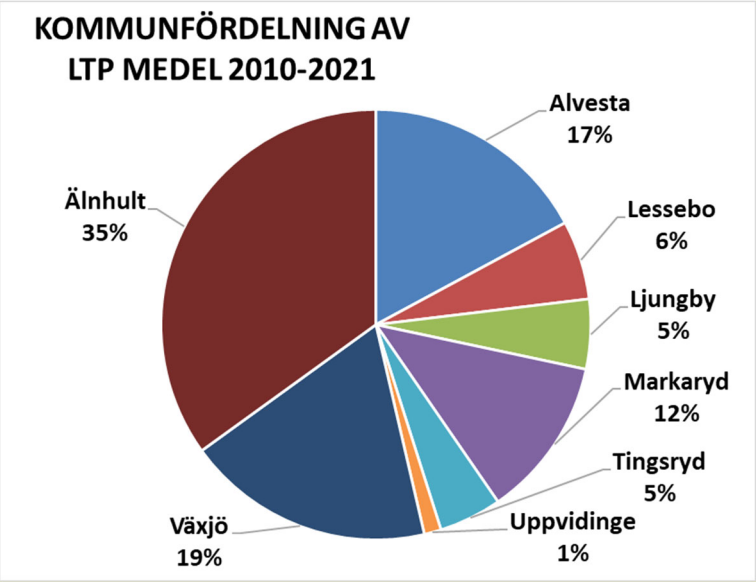
Figur Fördelning av medel från länstransportplanen till olika insatsområden för perioden 2010–2021. Källa redovisningar från Trafikverket och sammanställning av Region Kronoberg.

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 rättviseaspekt det finns också en koppling till demografiska och socioekonomiska förutsättningar. I länstransportplanens hållbarhets bedömning, bilaga 3, tas detta upp som en viktig aspekt.

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

Av tilldelningen på 1 037 miljoner kronor som till fallit länet under perioden har 728 miljoner kronor kunnat kopplas till en specifik kommun, vilket är samfinansiering samt större- och mindre investeringar. Kommunen som fått störst tilldelning är Älmhult med 35 procent. Kommunerna Växjö och Alvesta har fått likvärdig tilldelning med 19 respektive 17 procent. Straks under den nivån ligger Markaryd med en tilldelning av 12 procent. Tre kommuner, Lessebo, Ljungby och Tingsryd har fått 5–6 procent. Minst 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 ger perspektiv på satsningar framåt är det relevant att återge hur satsningarna på vägar med vägnummer över 500 varit under perioden 2010–2021. Underperioden har sammanlagt cirka 42 miljoner kronor satsats på vägar med vägnummer över 500. Någon detaljerad analys över vad som har genomförts har inte kunnat tas fram, men i huvudsak rör det sig om tätorts-, sidoområdes- och korsningsåtgärder. När en cykelväg byggs längs med en väg förbättras inte själva vägen, men trafiksäkerheten förbättras och konflikten mellan fordon och oskyddade trafikanter minskas. Om man inkluderar cykelvägsåtgärder längs med vägar med vägnummer över 500 med de åtgärder som har utförts på dessa vägar har det sammanlagt under perioden 2010–2021 investerats cirka 82 miljoner kronor, dvs ca 7 miljoner kronor per år.

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 Mjälen – 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.

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.

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 länstransporplanen 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 samtala 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.

I planen prioriteras 80 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.

				Preliminär uppgift	
Id	**Status**	**Namn**	**Alt/deletapp**	**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; Olvägen-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.

				Preliminär uppgift	
Id	**Status**	**Namn**	**Alt/deletapp**	**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.

				Preliminär uppgift	
Id	**Status**	**Namn**	**Alt/deletapp**	**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 20	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.

				Preliminär uppgift	
Id	**Status**	**Namn**	**Alt/deletapp**	**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-Landstigsgatan**		**620**	**1,5**
MA 4	**Genomförs 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 längs 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.

				Preliminär uppgift	
Id	**Status**	**Namn**	**Alt/deletapp**	**Längd**	**Kost. (Mkr)**
Ti 2		Lv 648 Ryd; Idekulla-Passage Hönshyltefjorden	Fördjupad ÅVS	240	0,1-10
Ti 5		Tingsryd-Konga		8 400	4

Ti 9	**TrV reser-verat i VP**	**Lv 783 Konga; Blomsterv-Idrotts-platsen**		**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.

				Preliminär uppgift	
Id	**Status**	**Namn**	**Alt/deletapp**	**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.

				Preliminär uppgift	
Id	**Status**	**Namn**	**Alt/deletapp**	**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 reser-verat 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.

				Preliminär uppgift	
Id	**Status**	**Namn**	**Alt/deletapp**	**Längd**	**Kost. (Mkr)**
Äl 2		Lv 600 Liatorp - Eneryda; enskild väg - Björkholmsv	Alternativ 2	6 700	13
Äl 6	**Genomförs 2021**	**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-Sjöastrandbygd, 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 fattat ett inriktningsbeslut om att bygga ett nytt sjukhus i stadsdelen Räppe. Inriktningsbeslutet togs av Regionfullmäktige den 29 maj 2019. 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 Räppe, ett område med goda expansionsmöjligheter och som ligger i direkt anslutning till riksväg 23 och nära riksväg 25 och med rekreativa möjligheter runt Räppegölen. Närheten till befintliga bostadsområden ger också ett sammanhang. Området är idag anslutet till kollektivtrafiken, men behöver utvecklas om sjukhuset byggs. Spårbunden trafik finns direkt norr om området med ett möjligt stationsläge. Sedan inriktningsbeslutet tog har planering pågått. Ett definitivt beslut om Region Kronoberg ska bygga nytt sjukhus kommer att fattas våren 2022.



Bild: Illustration över möjlig utformning av Kronobergs nya akutsjukhus med placering i Räppe, 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 2028 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 Växjös 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.

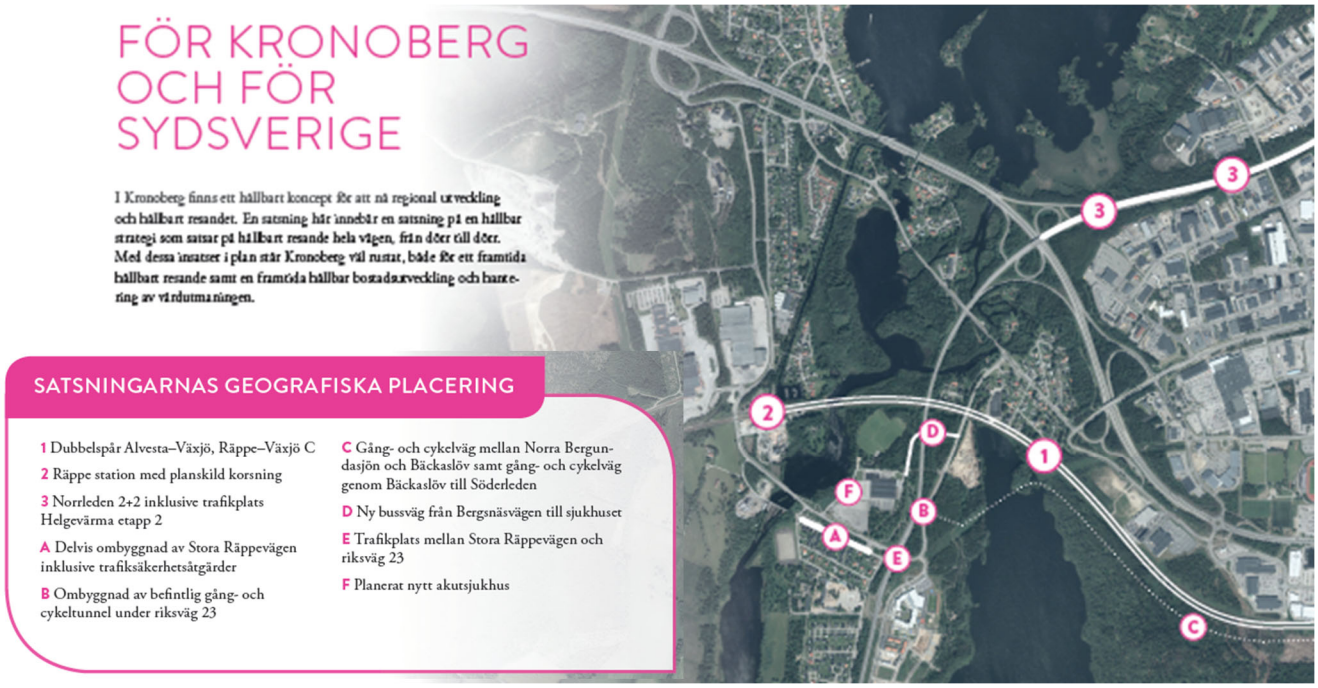


Bild: Överplanerad infrastrukturutveckling i anslutning till nytt akutsjukhus i Kronoberg.

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 Räppe 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: Etapp 1 Räppe-Växjö C	Dubbelspårsutbyggnaden behövs för att klara dagens kapacitet och ge taktfasthet för tågtrafiken. Första etappen behövs för att möjliggöra så att dagens trafik av lokaltåg kan stanna vid den nya stationen.	
	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 Räppe med planskild korsning	Byggnation av ny station i Räppe vilket ger stor nytta då tillgängligheten till och från sjukhuset förbättras. Området kring Räppe 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. 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	Sträckan har betydande kapacitetsproblem med tidvis köbildning, vilket begränsar framkomligheten för person, gods och utryckningsfordon. 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 Räppe vägen**, 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 Marklande-Räppe samt trafikplats i Marklanda till Södra länken och länsväg 707 ha legat före trafikplatsen i Räppe. Dock är det så att dessa båda åtgärder idag inte skulle kunna ha prioriterats då dessa är beroende av andra faktorer som ännu inte är helt klarlagda. Vidare skulle mötesseparering av dessa sträckor försämra för cykeltrafiken då cykelvägnätet inte är tillräckligt utbyggt.

Övriga infrastrukturåtgärder ligger antingen på sjukhustomten eller inom Växjös 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 väga 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 bredbandnätet ska utvecklas.
Mobility management	I kapitlet ges en sammanfattning över Kronobergs arbete med Mobility management.

5.1 Regionförstoring- och förstärkning

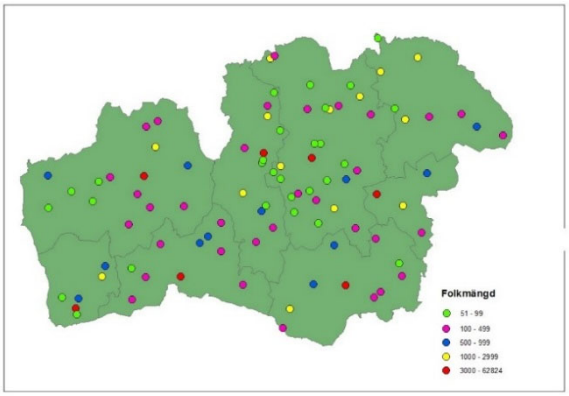
För att nå en balanserad utveckling i hela länet i enligt med Gröna Kronobergs första prioritering (*Utveckla attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet)*, finns det skäl att främja regionförstoring och regionförstärkning, Givet den ökade koncentreringen till städer har diskussionen kommit att handla 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 infrastruktursatsningar 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.

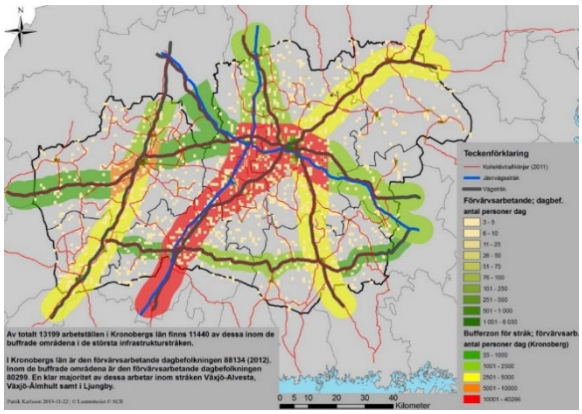
Stråkbygden Kronoberg

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.



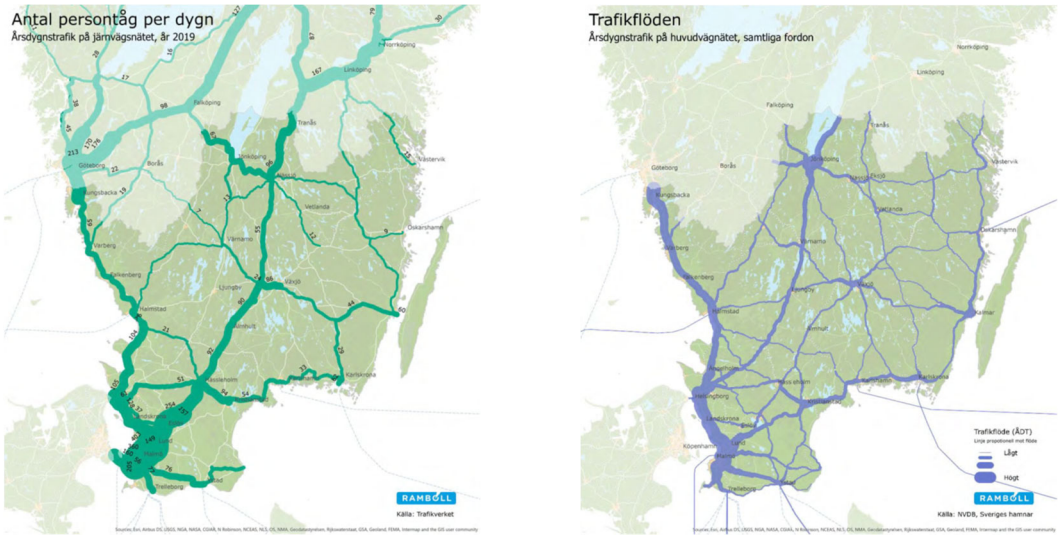
Figur: Glesbygden Kronoberg
8 kommuner, 51 tätorter, 22 inv./km²



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 ortsstuktur. Även ur ett sydsvenskt perspektiv genomkorsas länet av ett nät av vägar och järnvägar. Ur det nationella (och internationella) perspektivet är nätstrukturen inte lika tydlig och här 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 Ramböll, 2020. Systemanalys för Sydsverige 2020

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

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

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

Öst väststråk:

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

Pendlingslänet Kronoberg

Kronoberg är ett 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 men. Av utpendlarna från länet var samma år 36 procent kvinnor och 64 procent men.



Av länets åtta kommuner har fem kommuner ett positivt pendlingsnetto, dvs fler som pendlar in än pendlar ut. Det positiva pendlingsnettot finns i kommunerna Växjö (3 789), 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 får 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.

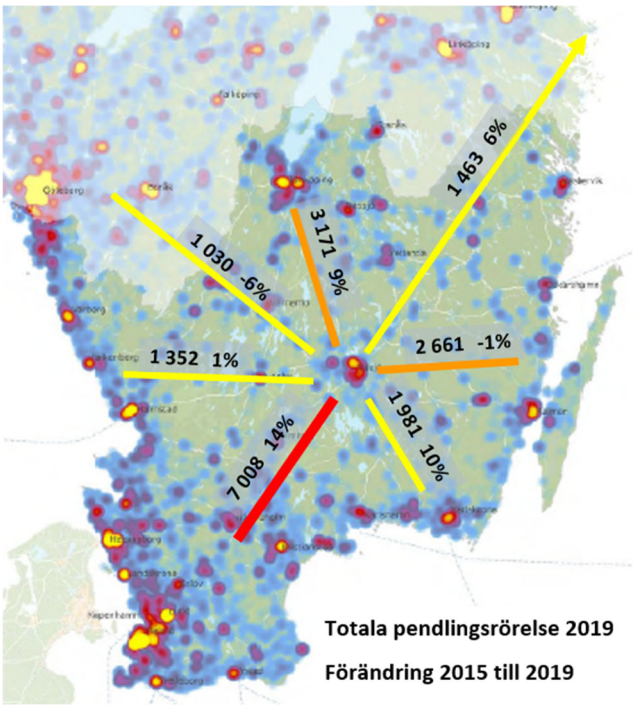


Bild: Total pendling mellan Kronoberg och de sex sydsvenska länen 2019. Inom parentes anges förändringen mellan 2015 och 2019.

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.

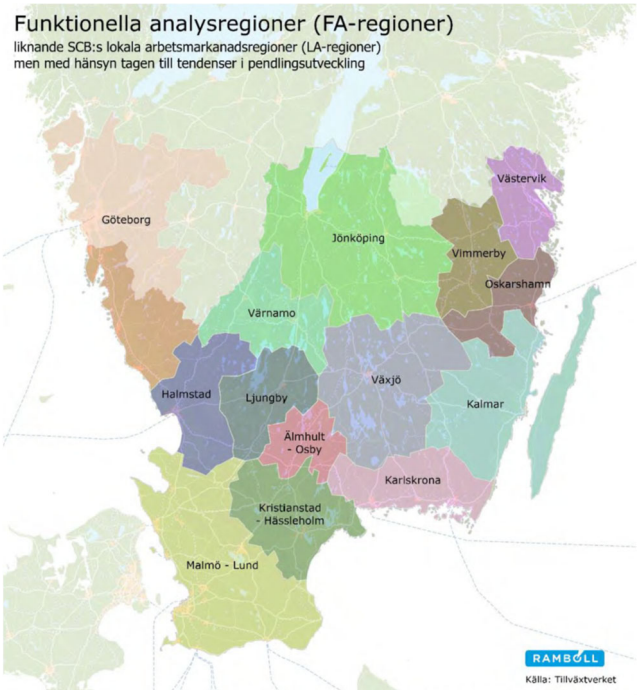


Bild: FA-regioner år 2015 enligt Tillväxtverkets indelning. Källa Ramböll, 2020. Systemanalys för Sydsverige 2020.

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.

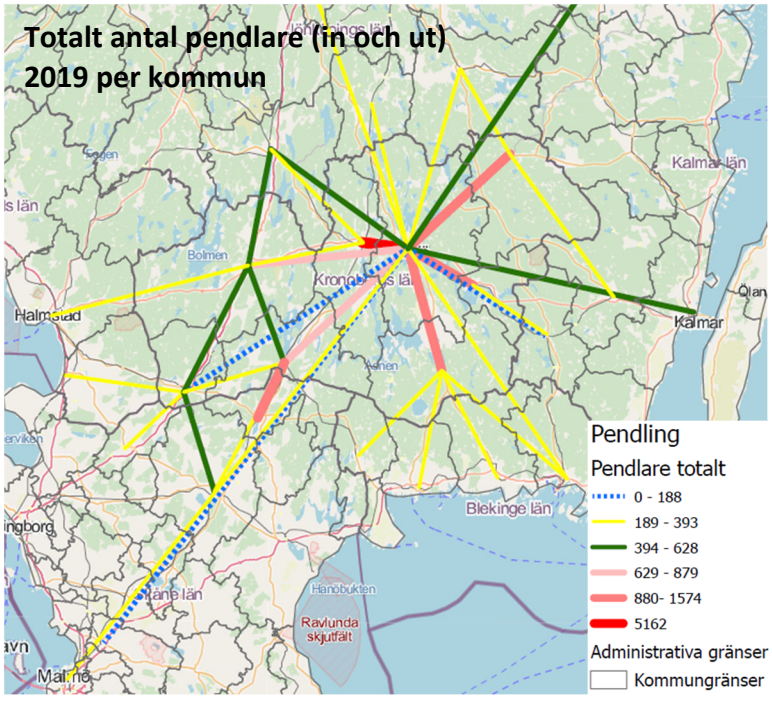


Bild: Total pendling in- och utpendling från Kronobergs åtta kommuner 2019.

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 länsplaneupprättarna 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 förstorar 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 försämras, 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%
Lammhult	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 bostadspolitiken. 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 detaljplanelagd 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. Ansvaret 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 2016

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 men 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%

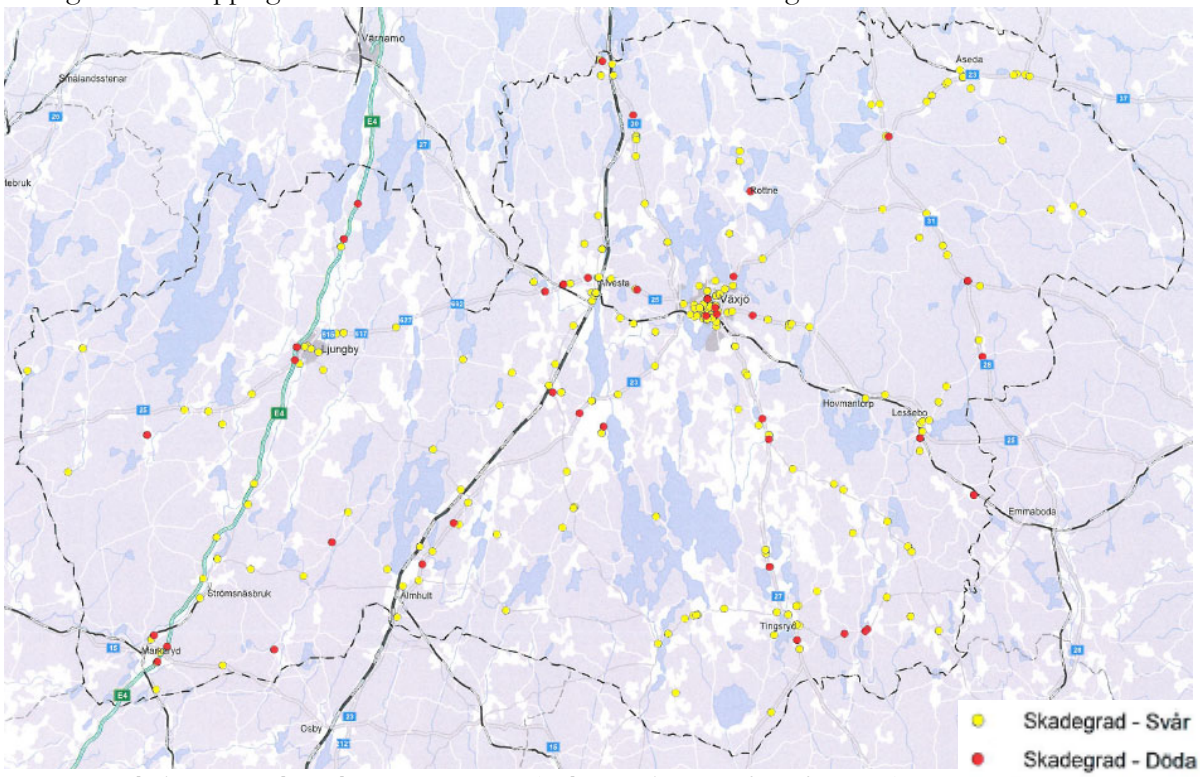
Tabell över vilken den största åldersgruppen är för vägratafik olyckor i Kronobergs län och hur stor den gruppen är i förhållanden till den totala gruppen. Källa Trafikanalys

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 – 2017 (så långt redovisning finns för 2017).

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 längsgående fångsträcken på riskträckor, 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 väghållningsansvar.

Rastplatser

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

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

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

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

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

Antal vägar i behov av breddning enligt analysen 2014:

- Analysgrupp A 11 vägar.
  - Väg 120 Göteryd – Älmhult 2019–2021 Breddning
  - Väg 120 Älmhult – Häradsbäck
  - Väg 120 Holmahult – Länsgränsen
  - Väg 124 Hjälmaryd – 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 Väghult - 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 bärighet-, tjälsäkring- och beläggningsåtgärder.

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 finns 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 länsplanen 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 hat 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 pappret.

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 tvärbanor 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.

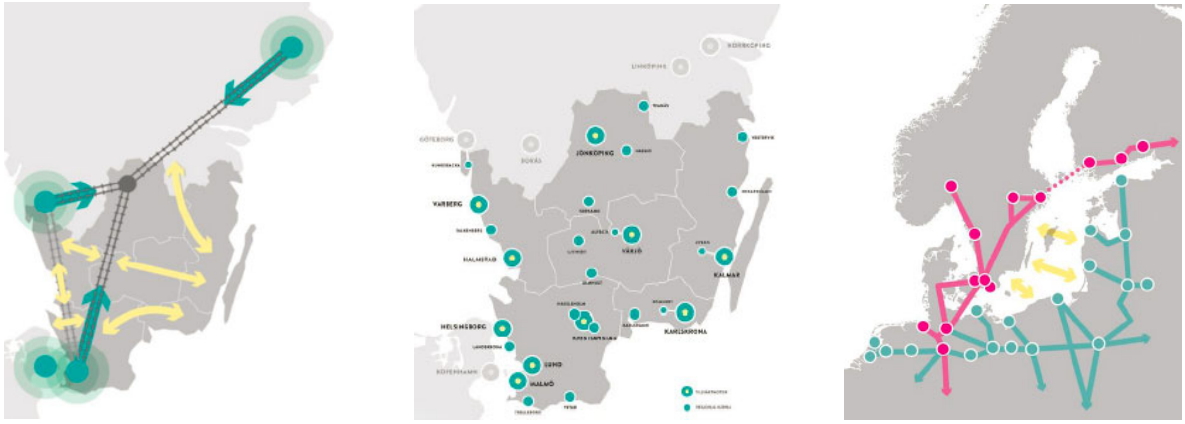


Bild: Illustrationer över Regionsamverkan Sydsveriges tre positioner; Nationell och internationell tillgänglighet, Sammanknutet Sydsverige och konkurrensmässiga och hållbara godstransporter

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 infrastukturplaneringaren. 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 erhölls en kvalificerad bedömning från utomstående experter och även jämförelser med andra regioner i världen. Syftet med OECD-analyserna är att skapa underlag för regionala utvecklingsstrategier. Analysen innehåller också viktiga slutsatser kring problem och förutsättningar och även rekommendationer med stark relevans för infrastrukturplaneringen.

Viktiga slutsatser från OECD

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

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

- Länen 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 färdsätt 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 innebar 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 färdsättet är 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 bänseln, 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 kilometrar 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 personkilometrar 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 färdsätt 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 3.

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 miljöbedömning 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 barnkonsekvensanalyser. 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 ramar 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 att är 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 infrastukturdepartementet. Även den slutliga fastställelsen, efter det att regeringen våren 2022 har fastställt ramen till landets länstransportplaner, tar 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 infrastukturberedningen 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 framtagendeprocessen och har specifikts belysts i en av de tre konsekvensbedömningarna som har utförts av planen nämligen i den sociala konsekvensanalysen. Underlag som också har används för prioriteringar i länstransportplanen bygger på metoder som har arbetats fram och antagits av Trafikverket. Av betydelse är framförallt åtgärdsvalsstudier, ÅVS 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 tidigarelägger 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	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 avsätter 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, ÅVS, samt avsiktsförklaringar har använts. I Trafikverkets samlade effektbedömningar, SEB, görs dels beräkningar men också bedömningar över hur åtgärden bidrar bland annat till de transportpolitiska målen det vill säga funktionsmål och hänsynsmål. Varje målområde har också underområden som bedöms. I sammanställningen nedan har dessa bedömningar sammanfattats i tabellen. Vidare i sammanfattningen nedan görs också en enkel värdering över hur åtgärden bidrar till måluppfyllelsen och arbetet med Region Kronobergs regionala utvecklingsstrategi Gröna Kronoberg 2025. I bilagan miljökonsekvensbeskrivning och socialkonsekvensanalys ges en mer utförlig konsekvensbeskrivning av åtgärderna. Bilagan tar också upp konsekvenser för barn.

Partiellt dubbelspår Alvesta-Växjö, samfinansiering

Stråktillhörighet:	Åtgärden ingår i stråk som i huvudsak utgörs av Baltic-Link, riksvägarna 25 från Kalmar och 27 och 29 från Blekinge med förgrening i Växjö, samt Kust-till-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 taktfasttrafik. 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

	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 Räppe-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 Räppe-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 Räppe-Växjö C har upprättats mellan Trafikverket, Region Kronoberg, Växjö kommun, Alvesta kommun och Lessebo kommun 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** 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.
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 Räppe 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 *Mål 2025* Positivt till: Ökad attraktivitet Positivt till: Klimatpåverkan ska minska **Strategiskt område 2**: Vi växer av en cirkulär ekonomi med ett ökat humankapital *Mål 2025* Positivt till: Produktiviteten ska öka Positivt till: Balanserad tillväxt – fler arbetstillfällen

	Positivt till: Förbättrad matchning Neutralt till: Ett ökat humankapital Posetivt 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 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: -486 Sammanvägning av ej värderbara effekter Positivt
Underlag	SEB 2021-05-27 TRV 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: 2.3 Större investering sam- och medfinansiering

Räppe station inkl. planskild korsning S Räppevägen

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 Räppevägen 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 Räppevägen samt en planskild gång- och cykelförbindelse.

Tidplan:	Trafikverket har inte angett någon tidsplan för åtgärden. Region Kronoberg planerar för driftsättning av nytt sjukhus i Räppe 2028. Ambitionen ar 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 *Ny station i Räppe belägen längs Kust till kustbanan i Växjö kommun* har upprättats mellan Trafikverket, Region Kronoberg och Växjö kommun. 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** 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 järnvägsbyggnadsåtgärdernas genomförande.
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 *Mål 2025* Positivt till: Ökad attraktivitet Positivt till: Klimatpåverkan ska minska **Strategiskt område 2**: Vi växer av en cirkulär ekonomi med ett ökat humankapital *Mål 2025* 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 Stödjer följande prioritering: 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 Bidrar till följande insatsområde: • 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: -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: 2.3 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. <u>Nytt sjukhus i Växjö</u>:

	Region Kronoberg har tagit ett inriktningsbeslut att bygga ett nytt sjukhus i stadsdelen Räppe 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 lokaliseringsfaktor 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 Räppe 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 Räppe:
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 Räppe 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. tfp Helgevärma Etapp 2 har upprättats mellan Trafikverket, Region Kronoberg och Växjö kommun Samfinansiering Regionalt länstransportanslag 20 miljoner kr Medfinansiering: Växjö kommun 20 miljoner kr Total sam- och medfinansiering till NP 40 miljoner kr Kostnadsförändringar avses att hanteras enligt samma fördelning som finansieringen. Genc kostnadsbedömning är framtagen i prisnivå januari 2021, och avsikten är att beloppen juste ligt index för vägsbyggnadsåtgärder fram till dess utbetalning sker i samband med vägbyggn gärdernas genomförande.
Förväntad effekt:	Breddning av Norrleden för att bygga om till 4,4 km mötesfri motortrafikled 2+2 väg. Has heten planeras för 100 km/h. Trafikplats Helgevärma kompletteras med de ramper som sal trafikplatserna Araby och Hovshaga byggs parallellavfarter och parallellpåfarter.

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 *Mål 2025* Positivt till: Ökad attraktivitet Negativt till: Klimatpåverkan ska minska **Strategiskt område 2**: Vi växer av en cirkulär ekonomi med ett ökat humankapital *Mål 2025* 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 Stödjer följande prioritering: 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 Bidrar till följande insatsområde: • 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: 481				Sammanvägning av ej värderbara effekter: Netralt		
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: 2.3 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. Karlshamns 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 Sydostlänken skapas förutsättningar för ett effektivare trafikeringsupplägg med direktförbindelse till framförallt hamnen i Karlshamn. Genom att knyta ihop Södra stambanan med Blekinge kustbana möjliggörs för genomgående trafik för både gods- och persontåg. Åtgärden innebär en avlastning av Södra stambanan och bedöms öka flexibiliteten och robustheten i transportsystemet.

Nuläge och brister:	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 lanstransportplanen 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 nationellplan 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.
Sam- och medfinansiering	Region Kronoberg reserverar i länstransportplanen 2022-2033 för samfinansiering 25 miljoner kr.
Förväntad effekt:	Möjliggöra att även persontrafik ska kunna trafikera sysostlänken.
Effekter bostad:	Åtgärden förbättra möjligheten för boende och personalförsörjningen för näringslivet i stråket Älmhult, Olofström Karlshamn.
Betydelse för Gröna Kronoberg:	**Strategiskt område 1**: Vi växer i öppna och hållbara livsmiljöer *Mål 2025* Positivt till: Ökad attraktivitet Positivt till: Klimatpåverkan ska minska **Strategiskt område 2**: Vi växer av en cirkulär ekonomi med ett ökat humankapital *Mål 2025* 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 Stödjer följande prioritering: 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 Bidrar till följande insatsområde: • 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 lands-bygder • Fler bostäder - utveckla boendemiljöer och öka mervärdet av infrastruktursatsningar
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: 2 110 — Sammanvägning av ej värderbara effekter Positivt
Underlag	SEB 2017-08-23 TRV 2016/59617
Kommentar till åtgär-den	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: 2.3 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. Väglängden 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 mötesspareras i befintlig sträckning. Breddning kommer att krävas för omkörningssträckor. Den nya väglängden 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 ett genomföras efter 2025. Åtgärden har tidigarelagts 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.

Betydelse för Gröna Kronoberg:	**Strategiskt område 1**: Vi växer i öppna och hållbara livsmiljöer *Mål 2025* Positiv till: Ökad attraktivitet Negativt till: Klimatpåverkan ska minska **Strategiskt område 2**: Vi växer av en cirkulär ekonomi med ett ökat humankapital *Mål 2025* 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 Stödjer följande prioritering: 1. Utveckla attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet Bidrar till följande insatsområde: • 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 måsta innehålla en bra lösning för cyklister.

Tillbaka till: 2.4 Större investering väg

RV 23 trafikplats Räppe

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

Nuläge och brister:	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 Räppevägen – väg 23. Korsningspunkten Stora Räppevägen – 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 droppprefuger 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 2028 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 2028.
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 *Mål 2025* Positiv till: Ökad attraktivitet Negativt till: Klimatpåverkan ska minska **Strategiskt område 2**: Vi växer av en cirkulär ekonomi med ett ökat humankapital *Mål 2025* 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 Stödjer följande prioritering: 1. Utveckla attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet Bidrar till följande insatsområde: • 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: | Sammanvägning av ej värderbara effekter:
Underlag:	**SEB:** | **ÅVS:**

Kommentar till åtgärden	

Tillbaka till: 2.4 Större investering väg

LvG 941 Lillagården-Stenbrohult

Stråktillhörighet:	Åtgärden ingår inte i något utpekat stråk.
Funktion:	Väg 941 är en 11,2 km lång vägsträcka mellan Lillagården och Stenbrohult norr om Fröseke i nordöstra delen av Kronobergs län i Uppvidinge kommun. (Tidigare har sträckan benämnts Grönskåra-Fröseke.) Näringslivet, framförallt skogsnäringen, har länge påpekat att det är viktigt att bredda väg 941. Under lång tid har det också i bygden funnits starka önskemål om förbättringar av vägen. Vägen trafikeras av lastbilstransporter till och från Södras anläggning i Orrefors och Bergs Timbers anläggning i Mörlunda. Lastbilstrafiken har ökat på senare år då Berghs Timber har förvärvar 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 *Mål 2025*

	Positiv till: Ökad attraktivitet Negativt till: Klimatpåverkan ska minska **Strategiskt område 2**: Vi växer av en cirkulär ekonomi med ett ökat humankapital *Mål 2025* 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 Stödjer följande prioritering: 1. Utveckla attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet Bidrar till följande insatsområde: • 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 åtgärden	Region Kronoberg har framfört: • Medfinansiering från näringslivet ska prövas av Trafikverket. • Då bron har bedömt har tillräcklig bärighet ska behovet av dess breddning särskilt prövas om det måste utföras.

Tillbaka till: 2.4 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

	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 Järnvägsgatan. Förslaget börjar med en korsning på Storgatan lite längre norrut än tidigare alternativ. Detta innebär att korsningen blir tydligare för trafikanterna. Längs med sträckan söder om järnvägen, korsar ny sträckning befintlig gång- och cykelväg. Trafiksäker gång- och cykelpassage måste anläggas. Enligt förslaget ska också en planskild gång- och cykelpassage i ett stationsnära läge byggas. Trafikverket har utrett både bro över och port under järnvägen. Trafikverket har undersökt en tunnellösning 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 inkludera 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 *Mål 2025* Positiv till: Ökad attraktivitet Negativt till: Klimatpåverkan ska minska **Strategiskt område 2**:Vi växer av en cirkulär ekonomi med ett ökat humankapital *Mål 2025* 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 Stödjer följande prioritering: 1. Utveckla attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet 2. En plats att vilja leva och bo på Bidrar till följande insatsområde: • 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 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 eller acceptabel lösning för cyklister.

Tillbaka till: 2.4 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 mötesspareras i befintlig sträckning. Syftet med åtgärden är att öka trafiksäkerheten och förbättra regional tillgänglighet. Översyn av korsningar, anslutningar och sidoområde ska ske.

Tidplan:	Trafikverket har inte angett någon tidsplan, men bedömning är att åtgärden kommer att genomföras i slutet av planperioden 2025 - 2033
Kostnad:	Till länstransportplanen 2018–2029 angav Trafikverket att kostnaden för hela sträckan Säljeryd-Växjö låg på 196 miljoner kronor i 2017 års prisnivå. Inför planeringen av Länstransportplanen 2022–2033 anger Trafikverket att kostnaden ligger på 601 miljoner kronor i 2021 års prisnivå. RV 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir Inkl. Förbi Bramstorp och tfp. till S Länken är i senaste uppskattningen satt till 276 miljoner kronor. Hela åtgärden kan inte prioriteras i länstransportplanen 2022–2033. I planen avsätts 188,2 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 *Mål 2025* Positiv till: Ökad attraktivitet Negativt till: Klimatpåverkan ska minska **Strategiskt område 2**: Vi växer av en cirkulär ekonomi med ett ökat humankapital *Mål 2025* 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 Stödjer följande prioritering: 1. Utveckla attraktiva livsmiljöer med god tillgänglighet Bidrar till följande insatsområde: • 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: 382		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 måsta innehålla en bra lösning för cyklister och bra hållplatser för kollektivtrafikresenärer.						

Tillbaka till: 2.4 Större investering väg

Bilaga 2: Samlad effektbedömning, SEB

Bilaga 3: Hållbarhetsbedömning

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 prissätts 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 samfinansieringsåtgärder väg och järnväg

1. K-t-K Alvesta - Växjö KtK Dubbelspår Räppe-Växjö Etapp 1
2. Räppe station inkl. planskild korsning S Räppevägen
3. Norrleden 2+2 inkl. tfp Helgevärma Etapp 2
4. Sydostlänken mötesstation — Endast äldre version finns

Större investeringar - Vägobjekt

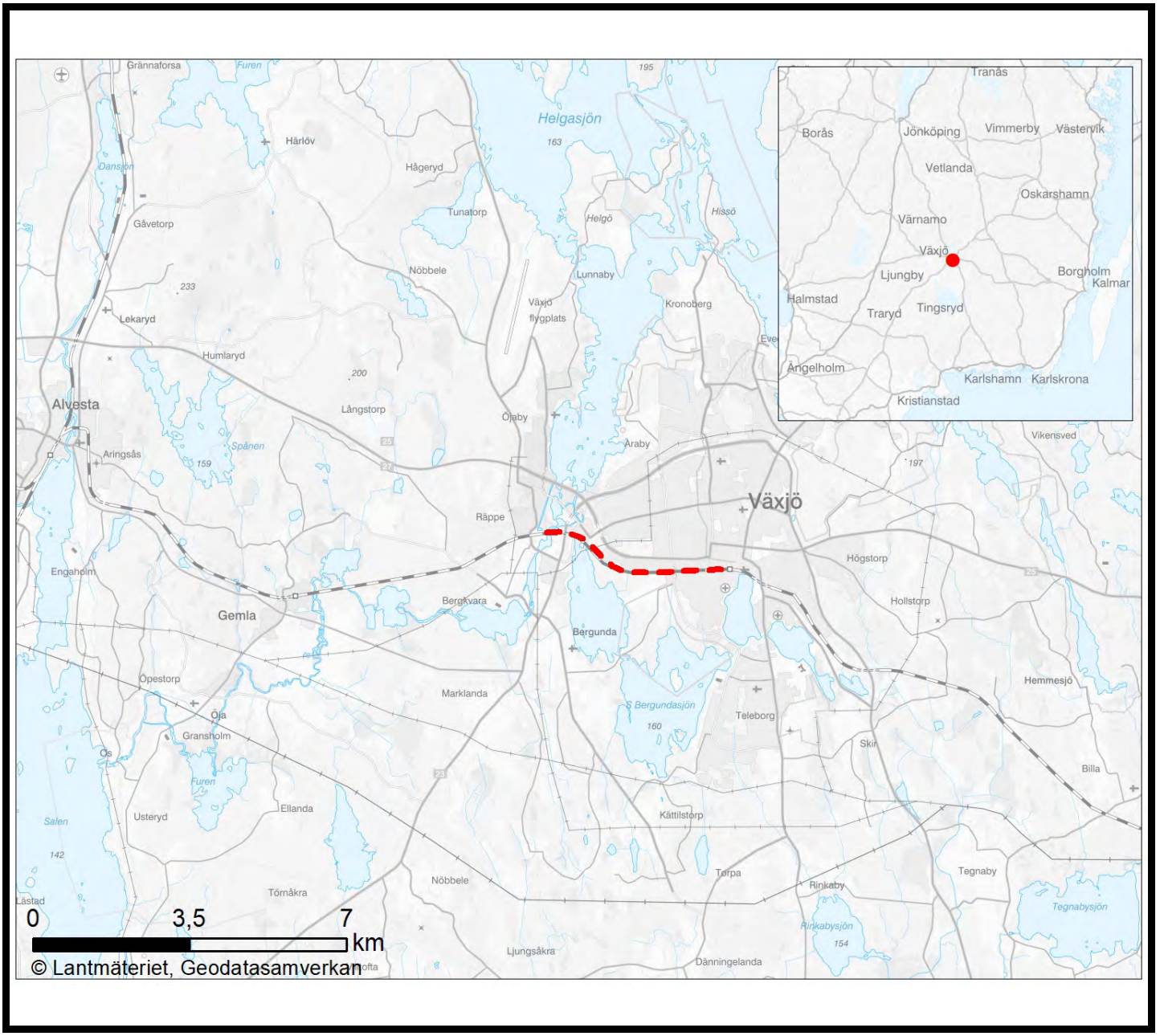
5. RV 23 Huseby-Marklanda
6. Trafikplats Räppe — Ej klar
7. Väg 941 Lillagården-Stenbrohult
8. Väg 834 Hovmantorp Korsning mellan jvg, väg och cykel
9. RV 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir Inkl. Förbi Bramstorp och tpl. till S Länken — Ej klar

Objektnummer: JSY2203 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2019/16039
Kontaktperson: Wall Krister, PLsyu, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-05-27

TRAFIKVERKET

Samlad effektbedömning

Räppe-Växjö, dubbelspår



Räppe-Växjö, dubbelspår

Nuläge och brister:
Kust till kust-banan 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.

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.

Banlängd (km):	Kust till kustbanan ca 400 km, delen Räppe-Växjö 3,8 km.
Banstandard:	Enkelspårig, elektrifierad och fjärrblockerad bana som sträcker sig hela vägen mellan Göteborg, Kalmar och Karlskrona via Borås, Värnamo, Alvesta, Växjö och Emmaboda. Sth för delen Växjö-Kalmar varierar mellan 140-2000 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.
Bantrafik (tåg per dygn):	Mellan Räppe och Växjö går det 106 persontåg per dygn och 2 antal godståg per dygn i JA 2040.
Banflöde (milj resenärer perår/ milj nettoton per år):	3,00 miljoner tågresenärer per år mellan Växjö och Räppe i JA 2040.

Åtgärdens syfte:
Syftet med åtgärden är att förbättra kapaciteten och möjliggöra för ökad gods- och persontrafik på sträckan Räppe-Växjö. Åtgärderna innebär utbyggnad till dubbelspår på sträckan.

Förslag till åtgärd:
Kostnaden är 519,49 mnkr i prisnivå 2019-06
Åtgärden omfattar Dubbelspår Räppe-Växjö C inkluderande 3800 m nytt spår samt 4 nya växlar, 1150 m tillkommande geotekniska åtgärder, 3750 m bullerskyddsplank, 3250 m panelstängsel.

Banlängd:	3,8 km
Banstandard:	Dubbelspår
Bantrafik (tåg per dygn):	Mellan Räppe och Växjö går det 132 persontåg per dygn och 2 antal godståg per dygn i UA 2040.
Banflöde (milj resenärer perår/ milj nettoton per år):	3,03 miljoner tågresenärer per år mellan Växjö och Räppe i UA 2040.

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	283	Försumbart	-
Godstransporter	-1	Positivt	Åtgärden ger minskade förseningar för godstrafiken, då dubbelspår möjliggör en mer flexibel trafikering och möjlighet att hantera störningar.
Persontransportföretag	26	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	2	Försumbart	-
Klimat	1	Försumbart	-
Hälsa	0	Positivt	Åtgärder omfattar bullerskyddsåtgärder längs hela sträckan, vilket leder till minskat buller.
Landskap	-	Försumbart	Det tillkommer ett spår, men det bedöms som försumbart då det redan finns järnväg i området.
Övriga externa effekter	-6	Försumbart	-
Budgeteffekter	5	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd	-99	Försumbart	-
Samhällsekonomisk investeringskostnad	697		
Nettonuvärde		**Sammanvägning av ej värderbara effekter**	
	-486	Positivt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	< 0	-486	Enligt valideringen har det setts att modellen överskattar kollektivtrafikresandet. Sampers har också svårt att fånga patient- och besöksresorna till sjukhuset. Effekterna av åtgärden bedöms därmed inte fångas helt i den samhällsekonomiska kalkylen.
KA högre invkostnad	< 0	-695	
KA Trafiktillväxt 0%	< 0	-815	**Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet**

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Trafiktillväxt +50%	< 0	-411	Den samhällsekonomiska kalkylen visar ett negativt resultat, i såväl huvudanalysen som i samtliga standardiserade känslighetsanalyser. De ej monetärt värderade effekterna är positiva i och med förbättrad flexibilitet och hantering av störningar på godstrafiken samt minskat buller till följd av bullerskyddsåtgärder, men bedöms inte påverka den sammanvägda lönsamheten.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Olönsam

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	Spår	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt
-	Ej bedömt	Ej bedömt

Kommentar till fördelningstabellen
Åtgärden anses gynna både män och kvinnor. Både långväga och kortväga resenärer gynnas i och med att då kapaciteten förbättras på Kust till kustbanan.

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	Positivt 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	Inget bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Positivt bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Inget bidrag
	Energi per fordonskilometer	Inget bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Positivt bidrag
	Befolkning	Positivt bidrag
	Luft	Positivt bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Inget bidrag
Landskap	Landskap	Inget bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Inget bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Inget bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter
Åtgärden bedöms bidra till en effektiv och hållbar transportförsörjning då åtgärden innebär ökad kapacitet på järnväg, vilket ger minskad restid och överflyttning från väg till järnväg.

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:

Den samhällsekonomiska kalkylen visar ett negativt resultat, i såväl huvudanalysen som i samtliga standardiserade känslighetsanalyser. De ej monetärt värderade effekterna är positiva i och med förbättrad flexibilitet och hantering av störningar på godstrafiken samt minskat buller till följd av bullerskyddsåtgärder, men bedöms inte påverka den sammanvägda lönsamheten.

Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet genom att göra kollektivtrafiken attraktivera vilket leder till överflyttning från väg- till tågtrafik. Detta reducerar utsläpp från vägtrafiken.

Den samhällsekonomiska kalkylen visar ej på lönsamhet trots res- och förseningstidsvinster. Detta främst på grund av investeringskostnad och ökat drift och underhåll. Kronoberg och Regionsamverkan lyfter fram Alvesta-Växjö som kritisk för arbetsmarkandsförstoringen i Södra Sverige.

Åtgärden bedöms bidra till social hållbarhet genom att tillgängligheten i kollektivtrafiken ökar för alla, men särskilt för personer med mindre resurser.

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
Bilaga 2	Grov kostnadsindikation (GKI)
Klimatkalkyl	
Bilaga 3	Resultat från framtagen klimatkalkyl
SEA	
Bilaga 4a	SEK-importkälla
Bilaga 4b	Kalkylsammanställning
Bilaga 4c	Bansek
Bilaga 6	Arbets PM Sampers/Samkalk
Underlag till Bilaga 4 - HA	HA - Av- och påstigande - Räppe-Växjö_dubbelspår - JA
Underlag till Bilaga 4 - HA	HA - Av- och påstigande - Räppe-Växjö_dubbelspår - UA
Underlag till Bilaga 4 - HA	Effektberakning_forseningar_samperssamkalk -Räppe-Växjö - HA
Underlag till Bilaga 4 - HA	Förseningsberäkningar i ett prognosscenario rev 04_06 - Räppe-Växjö - JA - HA
Underlag till Bilaga 4 - HA	Förseningsberäkningar i ett prognosscenario rev 04_06 - Räppe-Växjö - UA - HA
Underlag till Bilaga 4 - HA	R138_Sydost_JA_Samkalk_Räppe-Växjö_dsp_HA
Underlag till Bilaga 4 - HA	R143_Sydost_UA_Samkalk_Räppe-Växjö_dsp_HA
Underlag till Bilaga 4 - HA	SK46_Räppe-Växjö_dsp_HA_210329
Underlag till Bilaga 4 - KA0	Av- och påstigande - Räppe-Växjö_dubbelspår - JA - KA0
Underlag till Bilaga 4 - KA0	Av- och påstigande - Räppe-Växjö_dubbelspår - UA - KA0
Underlag till Bilaga 4 - KA0	Effektberakning_forseningar_samperssamkalk -Räppe-Växjö - KA0
Underlag till Bilaga 4 - KA0	Förseningsberäkningar i ett prognosscenario rev 04_06 - Räppe-Växjö - JA - KA0
Underlag till Bilaga 4 - KA0	Förseningsberäkningar i ett prognosscenario rev 04_06 - Räppe-Växjö - UA - KA0
Underlag till Bilaga 4 - KA0	R138_Sydost_JA_Räppe-Växjö_dsp_KA0
Underlag till Bilaga 4 - KA0	R143_Sydost_UA_Räppe-Växjö_dsp_KA0
Underlag till Bilaga 4 - KA0	SK46_Räppe-Växjö_dsp_KA0
Underlag till Bilaga 4 - KA50	SK46_Räppe-Växjö_dsp_KA50
Övrigt	
Bilaga 1	Effektbedömning av åtgärden
Bilaga 5	Lathund för att beräkna och dokumentera indexomräkning av investeringskostnad.

Referenser

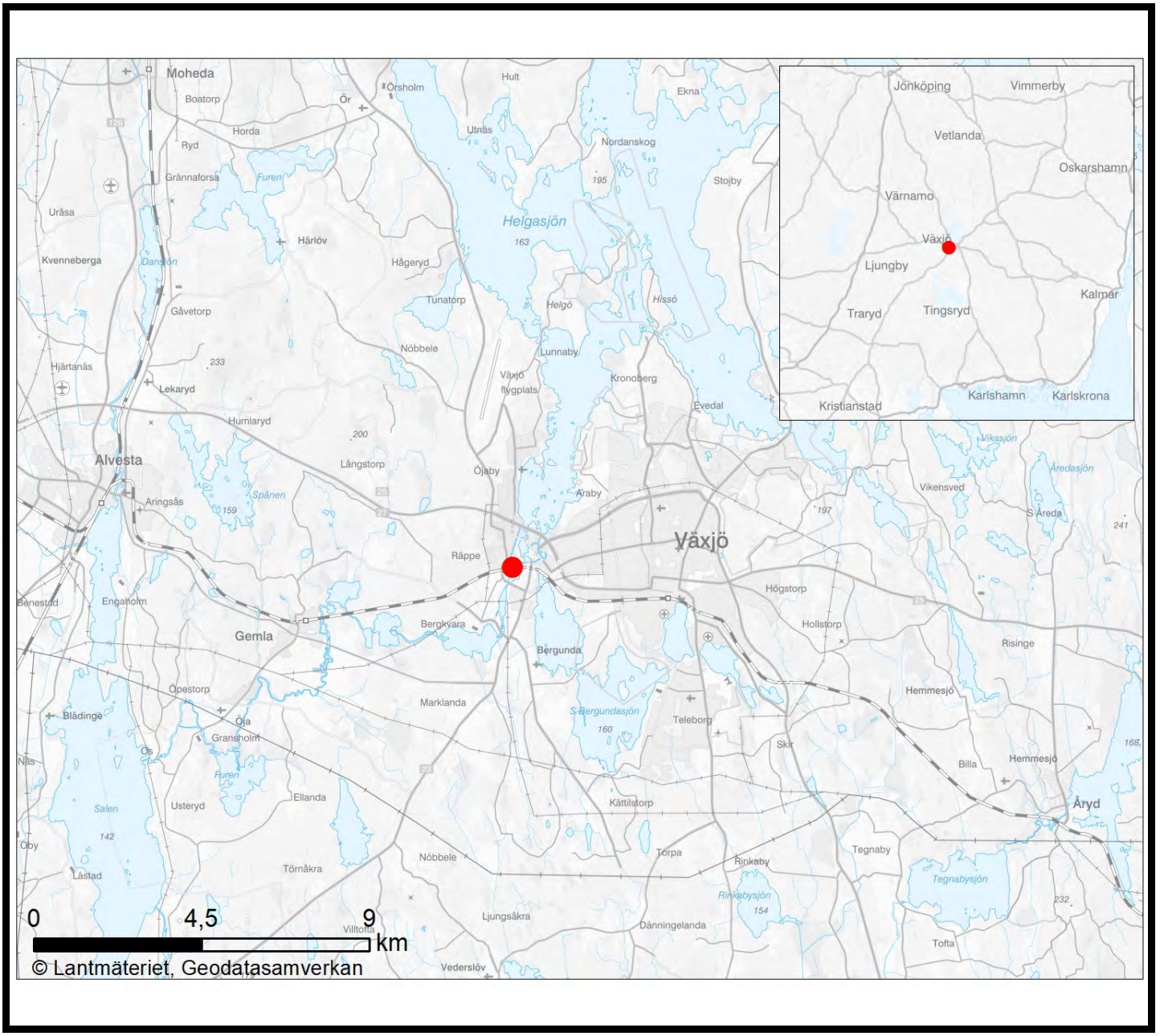
Beteckning	Beskrivning
Referens 1	Riggnings sampers: Bas för huvudanalys "Person2040_Rappe-Vaxjo_dsp_210326” (finns på Samekan).
Referens 2	Riggnings sampers: Bas för känslighetsanalys 0% trafiktillväxt " Ka0_Person2017_Rappe-Vaxjo_dsp_210401”

System-ID, nummer för identifikation i databas: 912b160d-0dca-403d-b662-54effae9bed5

Utskriftsdatum : 2021-05-27

Objektnummer: JSY2204 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2019/16039
Kontaktperson: Wall Krister, PLsyu, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-05-24

Räppe, ny station



Räppe, ny station

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. Regionen önskar etablera en ny station i Räppe i närheten av nya sjukhuset. Stationen antas kunna placeras längs befintligt mötesspår i Räppe.

Banlängd (km):	Avstånd från Räppe till Växjö station är ca 4,5km. Befintligt mötesspår/möteslängder i Räppe är 254 - 956 meter.
Banstandard:	Enkelspår
Bantrafik (tåg per dygn):	Mellan Växjö och Alvesta går 106 persontåg per dygn och 2 antal godståg per dygn i JA 2040.
Banflöde (milj resenärer perår/ milj nettoton per år):	1,46 miljoner påstigande per år vid Växjö station i JA 2040.

Åtgärdens syfte:
Skapa god tillgänglighet och ett utbud på hållbara färdmedel till och från Sjukhuset.

Förslag till åtgärd:
Kostnaden är 99,1 mnkr i prisnivå 2019-06
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 Räppevägen samt en planskild gång- och cykelförbindelse.

Banlängd:	-
Banstandard:	-
Bantrafik (tåg per dygn):	Mellan Växjö och Alvesta går 106 persontåg per dygn och 2 antal godståg per dygn i UA 2040, varav 44 persontåg per dygn stannar vid Räppe station.
Banflöde (milj resenärer perår/ milj nettoton per år):	Totalt är det 1,51 miljoner påstigande per år vid Växjö station och Räppe station i UA 2040, varav 0,08 miljoner stiger på vid Räppe station.

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	-76	Positivt	Resenärers tillgänglighet till sjukhuset förbättras, givet sjukhusflytten.
Godstransporter	1	Positivt	Tidsvinster för vägtrafiken då plankorsning med bommar byggs om till planskildhet.
Persontransportföretag	-107	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	-11	Positivt	Ökade trafiksäkerhetseffekter när befintlig plankorsning byggs om till planskildhet.
Klimat	-3	Försumbart	-
Hälsa	0	Försumbart	-
Landskap	-	Negativt	Landskapsbilden förändras i och med ny station och planskildhet.
Övriga externa effekter	2	Försumbart	-
Budgeteffekter	-1	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd	3	Försumbart	-
Samhällsekonomisk investeringskostnad	131		
Nettonuvärde		**Sammanvägning av ej värderbara effekter**	
	-323	Positivt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	< 0	-323	Enligt valideringen har det noterats att modellen överskattar kollektivtrafikresandet samtidigt som prognoserna för 2040 visar att kollektivtrafikresandet med givna prognosförutsättningar ökar med 148%. Den grova områdesindelningen i nationella modellen kan medföra att effekten på det långväga resandet underskattas. Sampers har också svårt att fånga patient- och besöksresorna till sjukhuset. Effekterna av åtgärden bedöms därmed inte fångas helt i den samhällsekonomiska kalkylen. Vid kodning av UA infördes ingen koppling mellan den nya stationen och bussnätet. Ett test med en sådan koppling gjordes i efterhand och visade på marginell ökning av nyttorna, men det övergripande resultatet bedöms ej påverkas.
KA högre invkostnad	< 0	-362	
KA Trafiktillväxt 0%	< 0	-332	**Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet**

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Trafiktillväxt +50%	< 0	-367	Den samhällsekonomiska kalkylen visar ett tydligt negativt resultat, i såväl huvudanalysen som i samtliga standardiserade känslighetsanalyser. De ej monetärt värderade effekterna är positiva i och med förbättrad tillgänglighet till sjukhuset och förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, men bedöms inte påverka den sammanvägda lönsamheten.
KA - Orginal markanvändning	< 0	-411	
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Olönsam

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Kön	Kvinnor	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Regionalt	Nationellt
Län	Kronoberg	Neutralt
Kommun	Växjö	Neutralt
Näringsgren	Hälso- och sjukvård	Neutralt
Trafikslag	Spår	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt
Ej relevant	Ej bedömt	Ej bedömt

Kommentar till fördelningstabellen
Åtgärden anses gynna både män och kvinnor. Den största nyttan bedöms tillfalla regionen och för anställda, patienter och besökande vid regionsjukhuset och dess närområde.

Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Inget bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Positivt bidrag
	Tillgänglighet storstad	Positivt bidrag
	Interregionalt	Positivt bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshindrade	Kollektivtrafiknätet	Positivt bidrag
Barn och unga	Skolväg	Positivt bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Positivt bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Positivt 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	Positivt bidrag
	Befolkning	Positivt bidrag
	Luft	Negativt bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Positivt & negativt
Landskap	Landskap	Negativt bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Inget bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Positivt & negativt
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter
Åtgärden bedöms bidra till en effektiv och hållbar transportförsörjning då åtgärden skapar bättre användbarhet, tillgänglighet och trafiksäkerhet vid resor till och från regionsjukhuset och dess närområde. Åtgärden ger dock ett ökat trafikarbete på väg.

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:

Den samhällsekonomiska kalkylen visar ett tydligt negativt resultat, i såväl huvudanalysen som i samtliga standardiserade känslighetsanalyser. De ej monetärt värderade effekterna är positiva i och med förbättrad tillgänglighet till sjukhuset och förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, men bedöms inte påverka den sammanvägda lönsamheten.

Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet genom att genom att ny station uppmuntrar kollektivt resande till sjukhuset, samt att ny planskildhet byggs för gång- och cykeltrafik.

Den samhällsekonomiska kalkylen visar ej på lönsamhet, främst på grund av restidsförluster på grund av nytt uppehåll för resandetåg.

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.

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
Bilaga 2	Grov kostnadsindikation (GKI)
Klimatkalkyl	
Bilaga 3	Resultat från klimatkalkyl
SEA	
Bilaga 4a	SEK-importkälla
Bilaga 4b	Kalkylsammanställning Räppe
Underlag till Bilaga 4 - HA	Av- och påstigande - Räppe - UA
Underlag till Bilaga 4 - HA	Av- och påstigande - Räppe - JA
Underlag till Bilaga 4 - HA	Effektberakning_forseningar_samperssamkalk -Räppe
Underlag till Bilaga 4 - HA	Förseningsberäkningar i ett prognosscenario rev 04_06 - Räppe - JA
Underlag till Bilaga 4 - HA	Förseningsberäkningar i ett prognosscenario rev 04_06 - Räppe - UA - HA
Underlag till Bilaga 4 - HA	R138_Sydost_JA_Samkalk_Räppe
Underlag till Bilaga 4 - HA	R143_Sydost_UA_Samkalk_Räppe
Underlag till Bilaga 4 - HA	SK46_Räppe_HA
Underlag till Bilaga 4 - KA_OrigMA	Av- och påstigande - Räppe - KA_origMA - JA
Underlag till Bilaga 4 - KA_OrigMA	Av- och påstigande - Räppe - KA_origMA - UA
Underlag till Bilaga 4 - KA_OrigMA	Effektberakning_forseningar_samperssamkalk -Räppe - KA_origMA
Underlag till Bilaga 4 - KA_OrigMA	Förseningsberäkningar i ett prognosscenario rev 04_06 - Räppe - JA - KA_origMA
Underlag till Bilaga 4 - KA_OrigMA	Förseningsberäkningar i ett prognosscenario rev 04_06 - Räppe - UA - KA_origMA
Underlag till Bilaga 4 - KA_OrigMA	R138_Sydost_JA_Samkalk_Räppe
Underlag till Bilaga 4 - KA_OrigMA	R143_Sydost_UA_Samkalk_Räppe
Underlag till Bilaga 4 - KA_OrigMA	SK46_Räppe_KA_origMA_210205
Underlag till Bilaga 4 - KA0	Av- och påstigande - Räppe - KA0 - JA
Underlag till Bilaga 4 - KA0	Av- och påstigande - Räppe - KA0 - UA

AKK	
Underlag till Bilaga 4 - KA0	Effektberakning_forseningar_samperssamkalk -Räppe - KA0
Underlag till Bilaga 4 - KA0	Förseningsberäkningar i ett prognosscenario rev 04_06 - Räppe - JA - KA0
Underlag till Bilaga 4 - KA0	Förseningsberäkningar i ett prognosscenario rev 04_06 - Räppe - UA
Underlag till Bilaga 4 - KA0	R138_Sydost_JA_Samkalk_Räppe_KA0
Underlag till Bilaga 4 - KA0	R143_Sydost_UA_Samkalk_Räppe_KA0
Underlag till Bilaga 4 - KA0	SK46_Räppe_KA0
Underlag till Bilaga 4 - KA50	SK46_Räppe_KA50
Övrigt	
Bilaga 1	Effektbedömning av åtgärden
Bilaga 5	Lathund för att beräkna och dokumentera indexomräkning av investeringskostnad.
Bilaga 6	Arbets-PM upprättat för att ge en djupare förståelse av de antagande och indata som har använts vid den samhällsekonomiska kalkylen.

Referenser

Beteckning	Beskrivning
Referens 1	Riggning sampers: Bas för huvudanalys "Person2040_Rappe_210219"
Referens 2	Riggning sampers: Bas för känslighetsanalys 0% trafiktillväxt "Ka0_Person2017_Rappe_210226"

System-ID, nummer för identifikation i databas: 32ed9571-1770-498f-8ffd-b61823aa46d6

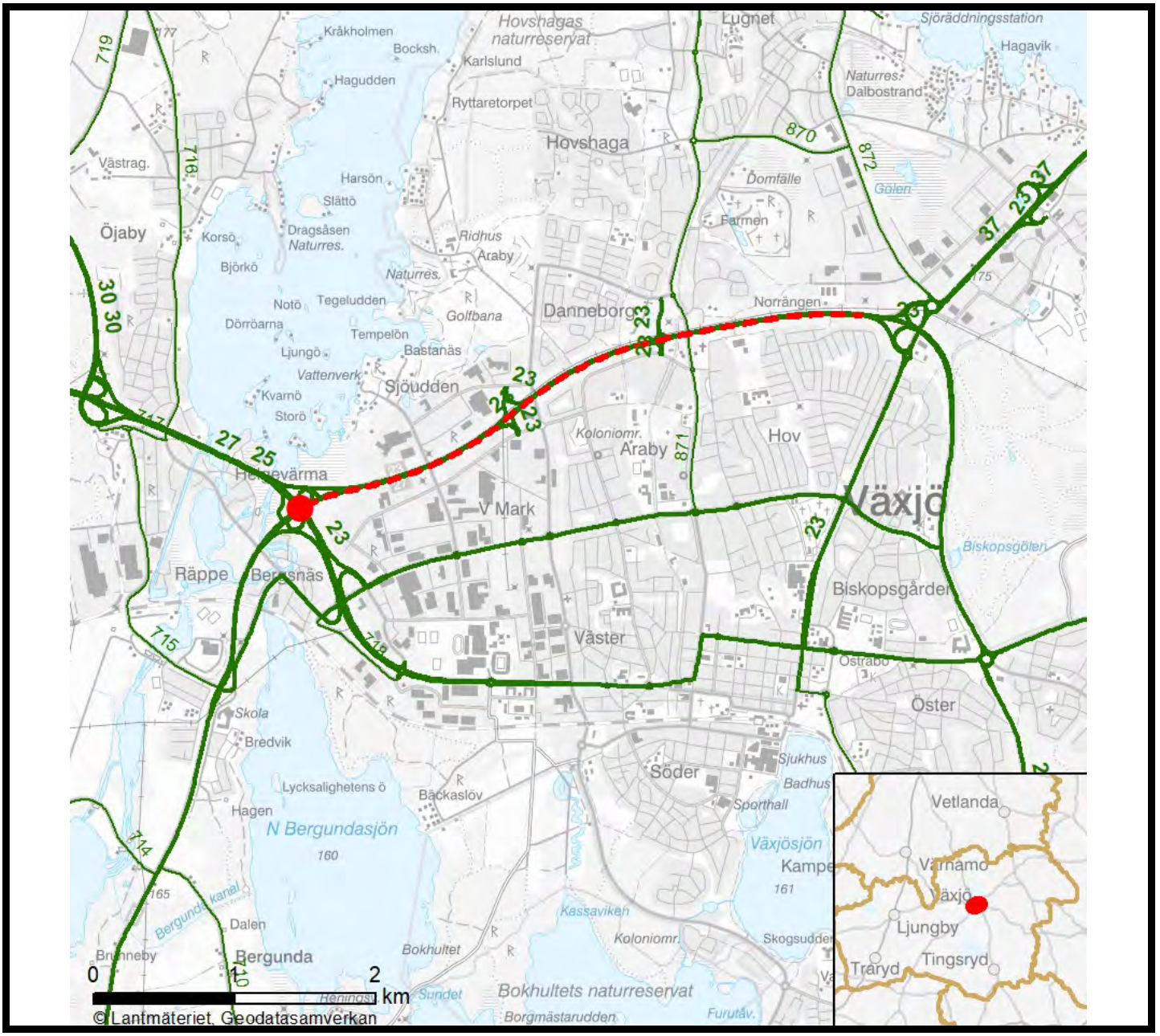
Utskriftsdatum : 2021-05-24

Objektnummer: VSY2201 Ärendenummer: TRV 2020/66057;
Kontaktperson: Wall Krister, PLsyu, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-06-15

TRAFIKVERKET

Samlad effektbedömning

Rv 25 Norrleden i Växjö, inkl. trafikplats



Nuläge och brister:
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.

Sträckan har betydande kapacitetsproblem med tidvis köbildning, vilket begränsar framkomligheten och förlänger restiden. Det finns även betydande brister i trafiksäkerhet, främst i trafikplatser.

Väglängd:	4,4 km
Vägstandard:	Mötesfri motortrafikled 2+1 kf, 13 m, 90 km/h
Vägtrafik (fordon per dygn):	14 000 – 19 000 f/d varav 14 % lastbilar (2017)

Åtgärdens syfte:
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.

Förslag till åtgärd:
Kostnaden är 358,28 mnkr i prisnivå 2019-06
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.

Väglängd (km):	4,4 km
Vägstandard:	Mötesfri motortrafikled 2+2 kf, 18 m, 100 km/h
Vägtrafik:	14 000 – 19 000 f/d varav 14 % lastbilar (2017)

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	442	Försumbart	-
Godstransporter	68	Försumbart	-
Persontransportföretag	-	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	216	Försumbart	-
Klimat	0	Försumbart	-
Hälsa	0	Försumbart	-
Landskap	-	Försumbart	-
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd	-63	Försumbart	-
Samhällsekonomisk investeringskostnad	481		
	Nettonuvärde	**Sammanvägning av ej värderbara effekter**	
	182	Försumbart	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	0,33	182	Kalkylen omfattar de stora effekterna (d v s restider och trafiksäkerhet). Den är dock förenklad i och med att den bortser av ruttvalsförändringar vilket underskattar nyttan. Å andra sidan finns osäkerhet om effektsamband för olika typer av mötesfria vägtyper och vid högt kapacitetsutnyttjande. Om nyttan under- eller överskattas är dock osäkert.
KA högre invkostnad	0,06	38	
KA Trafiktillväxt 0%	-	-	**Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet**
Trafiktillväxt +50%	-	-	Även om osäkerhet finns om kalkylens kvalitet bedöms åtgärden vara lönsam. Med högre kostnad är dock lönsamheten osäker.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Lönsam

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	Växjö	Neutralt
Näringsgren	Neutralt	Neutralt
Trafikslag	Bil	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt
-	Ej bedömt	Ej bedömt

Kommentar till fördelningstabellen
Framförallt arbetspendling med bil gynnas.

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	Negativt bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Negativt 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	Inget bidrag
Landskap	Landskap	Inget 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
Tillgänglighet för resenärer och näringsliv förbättras men det kan bidra till ökad biltrafik och därmed ökade utsläpp.

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 osäkerhet finns om kalkylens kvalitet bedöms åtgärden vara lönsam. Med högre kostnad är dock lönsamheten osäker.

Högre hastighet och ökad kapacitet kan på marginalen bidra till ökad biltrafik och ökade utsläpp. Det kan i viss mån motverkas av minskade köer.

Förbättrad framkomlighet i staden kan gynna den lokala utvecklingen. Växjö har dock redan en positiv utveckling och det kan ske på bekostnad av utvecklingen i omlandet eller andra delar av landet med svagare utveckling. Åtgärden bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam.

Högre vägstandard förbättrar trafiksäkerheten. Minskad trafik på det kommunala gatunätet kan förbättra förutsättningarna för oskyddande trafikanter men den effekten bedöms vara begränsad.

Bilagor och referenser

Bilagor

AKK	
4a	Kostnadskalkyl
4b	Indexomräkning kostnad
4c	Indexomräkning kostnad hög
Klimatkalkyl	
2	Klimatkalkyl
SEA	
1a	SEK-importkälla
1b	EVA-fil
1c	SEK-importkälla, justering
3	Arbets-PM EVA
5	Justering EVA-kalkyl

Referenser

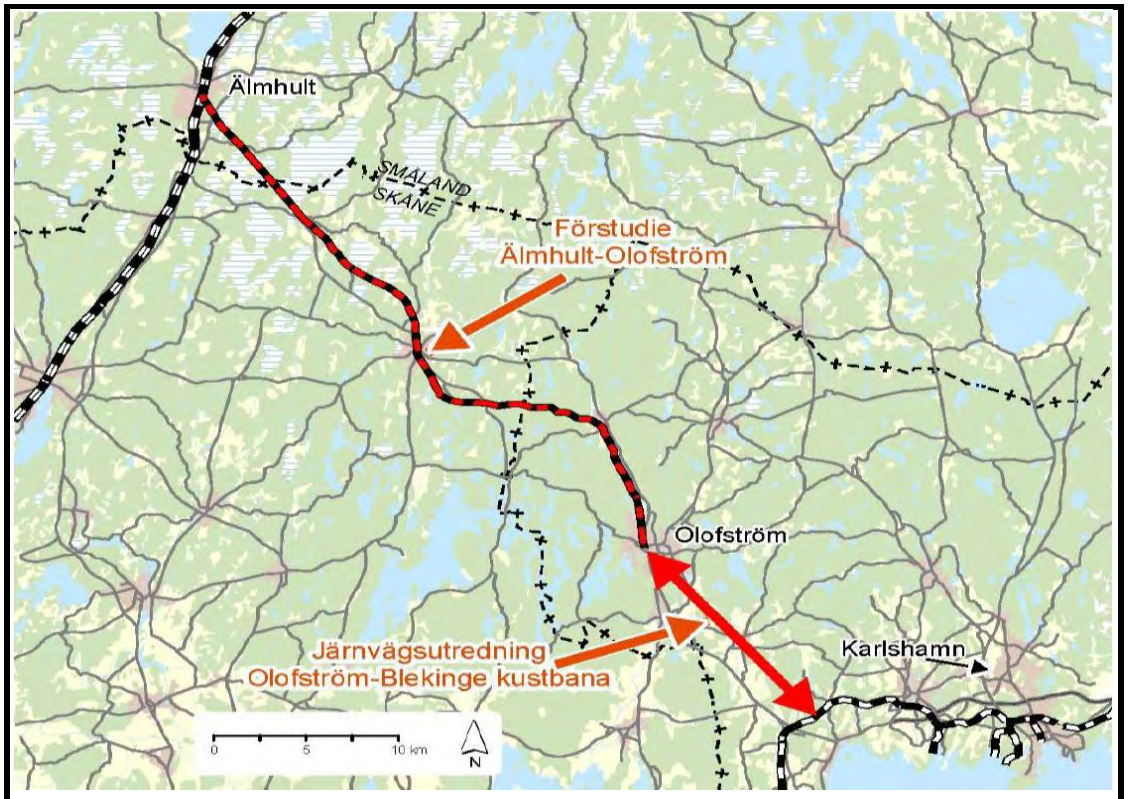
Saknas

System-ID, nummer för identifikation i databas: 1dc54b7b-e9dd-49d4-aad9-b1ddaed1d063

Utskriftsdatum : 2021-06-15

Sydostlänken, JSY202

1. Beskrivning av åtgärden



Sydostlänken blir en ny länk mellan Södra stambanan, Älmhult, och Blekinge kustbana mot Karlshamn. Pilen på kartan illustrerar sträckan med nybyggd järnväg.

Nuläge och brister: *Den 41 km långa befintliga banan mellan Älmhult och Olofström är oelektrifierad, saknar ATC och saknar fjärrblockering. Banan används till Volvos transporter till och från Olofström med ca 13 tåg per dygn. Längs sträckan finns flertalet obevakade plankorsningar vid vilka incidenter regelbundet inträffar.*

Åtgärdens syfte: *Åtgärden syftar till att:*
- *Avlasta Södra stambanan*
- *Öka flexibiliteten och robustheten i transportsystemet*
- *Möjliggöra miljövänliga gods- och persontransporter*
- *Möjliggöra näringslivsutveckling*

Den samlade effektbedömningen tas fram som ett underlag till prioritering av objekt i Nationell plan 2018-2029.

Förslag till åtgärd: Kostnaden 2652,9 mnkr i prisnivå 2015-06.
På sträckan Älmhult-Olofström görs en upprustning av den befintliga banan inklusive elektrifiering och tre nya mötesstationer, plankorsningsåtgärder, samt åtgärder för resandeuppehåll i Älmhult, Lönsboda och eventuellt Vilshult. På sträckan Olofström-Blekinge kustbana byggs en ny ca 16 km lång enkelspårig järnväg med en ny mötesstation och åtgärder för resandeutbyte i Karlshamn och Olofström.

Tabell 1 Samhällsekonomiskt analysresultat - sammanfattning

Kalkylresultat: Nettonuvärde, mnkr	+	Miljöeffekter som ej värderats i kalkylen	+	Övriga effekter som ej värderats i kalkylen	=>	Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet
2110		*Negativt*		*Positivt*		*Lönsam*

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2 Effekter som ingår i den samhällsekonomiska analysen - sammanfattning

Effekter som *har värderats* i kalkylen			
	Exempel på effekter år 2040	**Nuvärde (mnkr)**	**Diagram**
Resenärer	*Reskostnad väg*	*8*	
Godstransporter	*Tågdriftskostnader*	*6 698*	
Persontransp.företag	*Ingen effekt*	*0*	
Trafiksäkerhet	*Pga överflytt av transporter från väg till jvg.*	*270*	
Klimat	*Utsläpp av klimatgaser.*	*1 577*	
Hälsa	*Bullerstörningar (överflyttning till järnväg)*	*224*	
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell		
Övrigt	*Drivmedelsskatt*	*-2 970*	
SamEk Inv.	*Annuitetskostnad: 148,2 mnkr/år*	*-3 697*	
Nettonuvärde		*2 110*	

Nyckeltal utifrån prissatta effekter							
NNK-i=	*0,57*	**Informationsvärde NNK =**	*LÅGT*	**NNK-i_{KA}*=**	*0,34*	**NNK-idu=**	*0,53*

Effekter som *inte har värderats* i kalkylen				
Berörd/påverkad av effekt		**Bedömning**	**Sammanvägd bedömning**	**Kortfattad beskrivning och bedömning**
Miljö	**Klimat**	*Försumbart*	*Negativt*	*Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen*
	Hälsa	*Negativt*		*Ökade bullerstörningar*
	Landskap	*Negativt*		*Ökat intrång i landskapet*
Övrigt	**Resenärer**	*Positivt*	*Positivt*	*Möjliggör nya persontrafikupplägg*
	Godstransporter	*Positivt*		*Omledningsmöjlighet Älmhult-Olofström vid byggtiden*
	Persontransportföretag	*Försumbart*		*Ökade trafikeringskostnader för persontrafik*
	Trafiksäkerhet	*Positivt*		*Ökad trafiksäkerhet pga. plankorsningsåtgärder*
	Övrigt	*Försumbart*		*Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen*
Sammanvägt effekter som ej ingår i nuvärde			*Positivt*	*Ökad trafiksäkerhet och möjliggörande av persontrafik på järnväg.*

*Känslighetsanalys med högre kostnad; successivkalkyl 85% eller motsvarande

3. Fördelningsanalys

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	**Kön: restid, reskostn, restidssäkerhet**	**Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ Internationellt**	**Län**	**Kommun**	**Trafikanter, transporter, externt berörda**	**Näringsgren**	**Trafikslag**	**Åldersgrupp**	**Åtgärdsspecifik fördelningsaspekt**
Störst nytta/ fördel	*Neutralt*	*Nationellt*	*Blekinge*	*Olofström*	*Godstransporter*	*Färdiga industriprodukter*	*Godsjärnväg*	*Ej relevant*	*Ej relevant*
(störst) negativ nytta/ nackdel	*Neutralt*	*Neutralt*	*Neutralt*	*Neutralt*	*Neutralt*	*Ingen*	*Neutralt*	*Ej relevant*	*Ej relevant*

4. Transportpolitisk målanalys

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	*Positivt bidrag*
	Barn och unga	Skolväg	*Positivt bidrag*
	Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	*Inget bidrag.*
		Kollektivtrafik, andel	*Positivt 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	*Inget bidrag*
		Befolkning	*Inget bidrag*
		Luft	*Positivt*
		Vatten	*Negativt*
		Mark	*Inget bidrag*
		Materiella tillgångar	*Bedöms inte fn*
	Landskap	Landskap	*Negativt*
		Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	*Negativt*
		Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse	*Negativt*
	Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	*Positivt bidrag*

Målkonflikter

De positiva bidragen till funktionsmålen och trafiksäkerheten står i konflikt med negativa bidrag till miljön avseende vatten, landskap, biologisk mångfald, växtliv samt djurliv, forn- och kulturlämningar, annat kulturarv och bebyggelse.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet då den gynnar ekologiskt hållbara transporter. Då nyttorna överstiger kostnaderna och de ej kvantifierade effekterna sammantaget bedöms positiva bedöms åtgärden bidra till samhällsekonomisk hållbarhet.
Åtgärden bidrar till social hållbarhet då den medför förbättrade förutsättningar för kollektivtrafik.

5 Process, Bilagor & Referenser

5.1 Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:

2017-03-31; Tom Hedlund, Trafikanalytiker, WSP Sverige AB (Handkalkyl, Bansek), Christina Ripa, Trafikanalytiker, Trafikverket (Plankorsningsmodellen), Fredrik Bärthel, Utredningsledare, Trafikverket (handkalkyl)

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:

2016-10-26; Tom Hedlund, Trafikanalytiker, WSP Sverige AB

3. Expertgrupp som granskat, justerat och godkänt slutliga texter och bedömningar:

Expertprupp 1 2016-11-02:
Anne Andersson (regional miljöstrateg), Trafikverket
Ingegerd Johansson (bullerhandläggare) Trafikverket
Kristina Johansson (utredare trafiksäkerhet) Trafikverket
Magnus Gustafsson (utredare godstransporter) Trafikverket
Peter Olander (kapacitetsanalytiker) Trafikverket
Christina Ripa (trafikanalytiker) Trafikverket
Tom Hedlund (trafikanalytiker) WSP
Peter Jörgensen (samhällsekonomisk analytiker) WSP

Expertgrupp 2 2017-04-07:
Magnus Gustafsson (utredare godstransporter) Trafikverket
Malin Dahlberg (regional samhällsplanerare) Trafikverket
Bo Svensson (regional samhällsplanerare) Trafikverket
Christina Ripa (trafikanalytiker) Trafikverket

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:

2017-08-23

4.2 Skickad av (kontaktperson):

Christina Ripa, Trafikverket, christina.ripa@trafikverket.se

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:
2017-06-26 Pär Ström, samhällsekonom, Trafikverket

5.2 Godkänd av:

2017-06-26 Peo Nordlöf, cSamhällsekonomi, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:

2017-08-23 Agnes von Koch, Lars Eriksson, strategiska planerare, Trafikverket

6.2 Godkänd av:

2017-08-23 Håkan Persson, cStrategisk planering, Trafikverket

7. Status:

Granskad och godkänd av Trafikverket

5.2 Bilagor och referenser

Bilaga 1: *Introduktion till Samlad effektbedömning*

Trafikverket, 2016-04-01. Inledande information om Samlad effektbedömning

Bilaga 2: *Kostnadsunderlag*

Darvish Fatthi, Trafikverket, 2012-10-10. JSY202 Sydostlänken, FKS

Bilaga 3: *Klimatkalkyl*

Helena Nilsson, Plsys Trafikverket, 2016-08-17. klimatkalkyl.
Bilaga 3a JSY202 Sydostlänken, klimatkalkyl 160817
Bilaga 3b JSY202 Sydostlänken, indata klimatkalkyl

Bilaga 4: *Bansekkalkyl*

Tom Hedlund, WSP Sverige AB, 2017-03-31. Bilaga 4 BanSek_original_43_rev_0502_rev res_N8001_Ber. av reinvesteringskostnad JA

Bilaga 5: *Effektbeskrivning trafik Älmhult-Olofström*

Tore Edbring, Trafikverket, 2016-06-09. Kapacitetscenters bedömning JSY1804 Älmhult Olofström elektrifiering

Bilaga 6: *Samhällsekonomisk kalkyl*

Tom Hedlund, WSP Sverige AB, 2017-03-31. SEK Sydostlänken 170331 rev 20170602

Bilaga 7: *Arbets-PM Sydostlänken*

Tom Hedlund, WSP Sverige AB, Christina Ripa, Trafikverket, Fredrik Bärthel, Trafikverket, 2017-03-31. Arbets-PM Sydostlänken 20170331 rev 20170531

Bilaga 8: *Verktyg - Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning*

Peter Jörgensen, WSP Sverige AB, 2016-12-14. fkb_sydostlänken_20161214

Bilaga 9: *Förseningsdokumentation*

Trafikverket, 2012-10-05. Förseningsberäkning121005

Bilaga 10: *Kapacitetsberäkning Älmhult-Olofström*

Tom Hedlund, WSP Sverige AB, 2016-10-17. Bilaga 10 TDTmodell_NY_BAS_REV_Sydostlänken_Älmhult_Olofström

Bilaga 11: *Samhällsekonomisk kalkyl*

Fredrik Bärthel, Trafikverket, 2017-03-20. Volvotåget_ORG

Bilaga 12: *Plankorsningsmodell*

Christina Ripa, Trafikverket, 2017-03-22. Plankorsningsmodell_20160401_v1_0_rev20160915

Bilaga 13: Känslighetsanalys

Fredrik Bärthel, Trafikverket, 2017-05-19. Volvotåget_Sexaxliga lok.

Bilaga 14: Kalkylinformation Älmhult-Olofström

Fredrik Bärthel, Trafikverket, 2017-05-19. Älmhult-Olofström resonemang (bilaga 14a) med bilaga Bok 1 (bilaga 14b).

Referens 1, *Miljökonsekvensbeskrivning*

Trafikverket, 2012-11-15. Miljökonsekvensbeskrivning till Järnvägsutredning Sydostlänken Olofström-Blekinge kustbana

Referens 2: *PM Samhällsekonomi Sydostlänken Älmhult-Olofström-Blekinge kustbana*

Trafikverket, 2013-05-16. PM Samhällsekonomi Sydostlänken Älmhult-Olofström-Blekinge kustbana

Referens 3: *Förstudie Älmhult-Olofström*

Trafikverket, 2013-05-16. Förstudie Sydostlänken Älmhult-Olofström

Referens 4: *Järnvägsutredning Olofström - Blekinge kustbana*

Trafikverket, 2013-05-16. Järnvägsutredning Sydostlänken Olofström - Blekinge kustbana

Referens 5: *Underlagsrapport Systemanalys Sydostlänken Älmhult-Olofström-Blekinge kustbana*

Trafikverket, 2013-05-16. Underlagsrapport Systemanalys Sydostlänken Älmhult-Olofström-Blekinge kustbana

Referens 6: *Regionala mål Kronoberg*

Gröna Kronoberg 2025 - Regional utvecklingsstrategi för Kronobergs län (RUS)

Referens 7: *Regionala mål Blekinge*

Region Blekinge, 2013-06-12. Blekingestrategin 2014–2020

5.3 Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

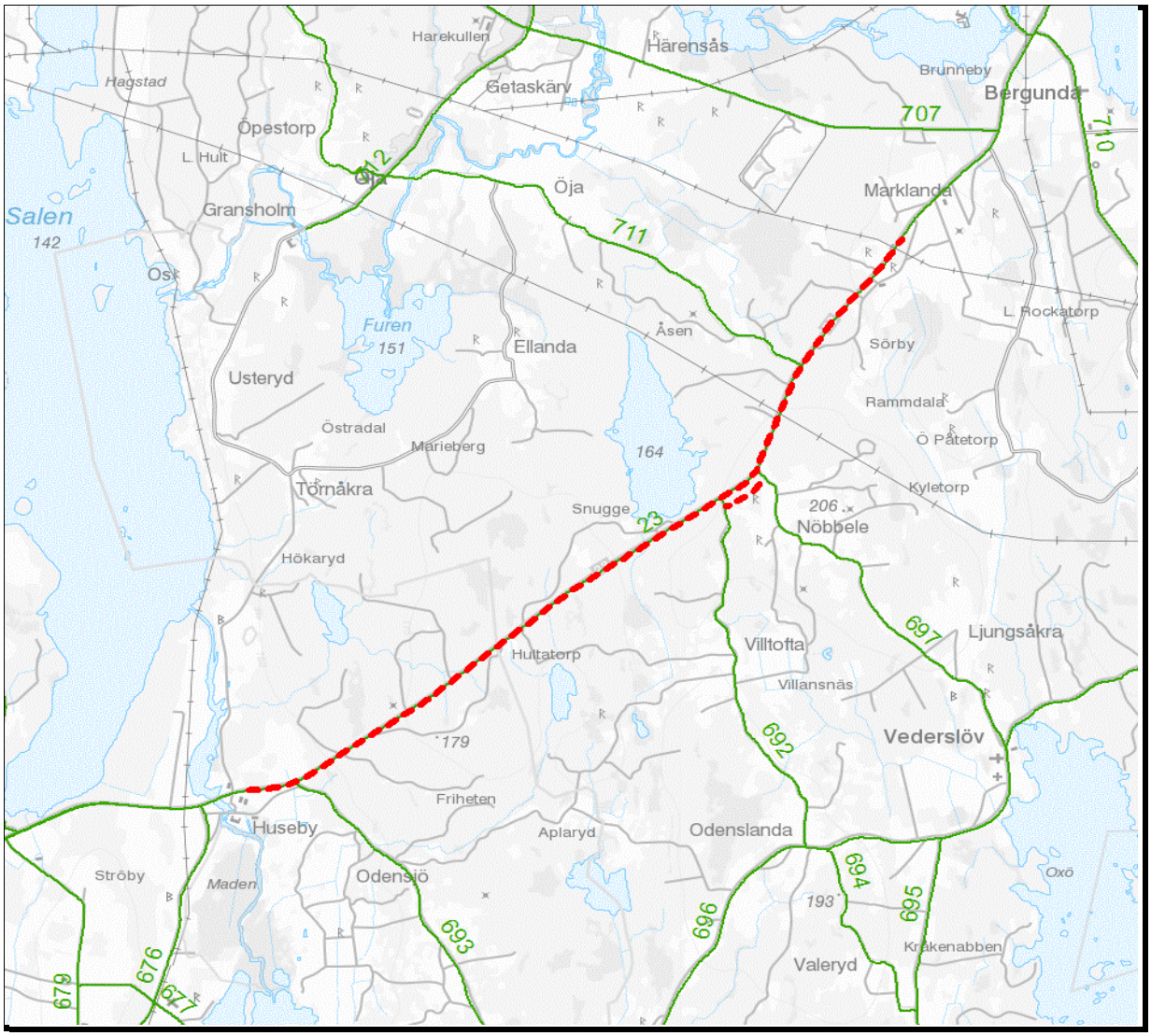
Namn, datum	Notering

Objektnummer: VSO069, Ärendenummer: TRV 2018/29831
Kontaktperson: Chris Thórisson, projektledare Trafikverket, 010-124 16 50
Skede: Plan inför granskning
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2019-01-16

TRAFIKVERKET
Samlad Effektbedömning

Rv 23 Huseby - Marklanda, VSO069

1. Beskrivning av åtgärden



Nuläge och brister:
Väg 23 utgör en viktig regional led som förbinder Småland med Skåne och vidare mot kontinenten, Mellan Hässleholm och Växjö har vägen etappvis mötesseparerats men bland annat delen Huseby – Marklanda återstår, På grund av avsaknad av mötesseparering är trafiksäkerhetsstandarden låg och hastigheten till stor del begränsad till 80 km/h, Automatisk trafiksäkerhetskontroll med kamera (ATK) finns på sträckan.

Väglängd:	10,5 km
Vägstandard:	Vanlig väg, 8 m, 80-90 km/h
Vägtrafik:	5300-6100 (2014), 13 % lastbilar

Åtgärdens syfte:
Åtgärden syftar till att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet,

Förslag till åtgärd: Kostnaden är 176,6 mnkr i prisnivå 2015-06.
Vägen mötessepareras i befintlig sträckning. Breddning krävs på hela sträckan och vissa profiljusteringar görs. Korsningar med väg 692 och väg 697 dras ihop och ändras till endast högersvängar tillåtna med en port under väg 23. Korsningar väg 693 och 711 behålls som vänstersvängfält och övriga anslutningar ses över.

Väglängd:	10,5 km arbetsplan (9,9 km 2+1-väg, 0,6 anpassning till vanlig väg)
Vägstandard:	Mötesfri landsväg 2+1, 13 m, 100 km/h
Vägtrafik:	5300-6100 (2014), 13 % lastbilar

2. Samhällsekonomisk analys

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Beräknade effekter		Ej beräknade effekter	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Kortfattad beskrivning och bedömning
Resenärer	324	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Godstransporter	15	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Persontransp.ftg	-	Försumbart	Marginell påverkan
Trafiksäkerhet	491	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Klimat	-13	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Hälsa	1	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Landskap	-	Negativt	Ökat intrång och barriär p g a breddning och viltstängsel.
Drift och underhåll	-29	Försumbart	Effekten fångas i den samhällsekonomiska kalkylen
Övrigt	-	Försumbart	Ej relevant
Samhällsekonomisk investeringskostnad	242		
Nettonuvärde		*Sammanvägning av ej värderbara effekter*	
	547	Negativt	

	Nettonu-värdeskvot	Netto-nuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	2,02	547	Liten trafikomfördelning och en vanlig åtgärd med relativt bra effektsamband gör att kvaliteten på på den samhällsekonomiska kalkylen bedöms vara hög. Eftersom åtgärden följer befintlig sträckning bedöms intrånget bli begränsat och kalkylen omfatta ganska stor del av effekterna.
KA högre invkostnad	1,76	521	
KA CO2 3,50 kr/kg			
KA Trafiktillväxt 0%			**Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet**
KA Trafiktillväxt +50%			Eva-kalkylen ger att åtgärderna är samhällsekonomiskt lönsamma och de övriga effekterna bedöms inte vara tillräckligt stora för att väga upp det.
KA Trafiktillväxt -12% Klimatscenario			
Ej angett	-	-	
Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet			Lönsam

3. Fördelningsanalys

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelnings-aspekt	Kön	Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ Inter-nationellt	Län	Kommun	Närings-gren	Trafikslag	Ålders-grupp	Åtgärds-specifik så som t ex inkomst-grupp
Störst nytta/ fördel	Män	Regionalt	Kronoberg	Växjö	Kunskap saknas	Bil	Vuxna: 18-65 år	Ej relevant
(störst) negativ nytta/ nackdel	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Neutralt	Ej relevant

Kommentar till fördelningstabellen

Åtgärden gynnar biltrafik och förbättrade pendlingsmöjligheter.

4. Transportpolitisk målanalys

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	Inget 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	Inget bidrag
		Befolkning	Inget bidrag
		Luft	Positivt bidrag
		Vatten	Inget bidrag
		Mark	Inget 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 bedöms samhällsekonomiskt lönsam med ökad trafiksäkerhet och minskade restider. Åtgärderna påverkar inga naturvärden men kan påverka riksintresse för kulturmiljö. Ökad framkomlighet med ökad hastighet ger ökade utsläpp av klimatgaser.

Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Eva-kalkylen ger att åtgärderna är samhällsekonomiskt lönsamma och de övriga effekterna bedöms inte vara tillräckligt stora för att väga upp det.
Åtgärderna medför ökad klimatpåverkan till följd av högre hastighet och utsläpp under byggnation. Den föreslagna sträckningen påverkar inga utpekade ekologiska värden men kan medföra intrång i landskapet och ökad barriäreffekt för djurliv.
Åtgärden uppvisar positiv samhällsekonomisk lönsamhet och bidrar till ökad framkomlighet i en region relativt långt från storstadsregionerna.
Ökad trafiksäkerhet bidrar på ett positivt sätt till social hållbarhet.

5 Process, Bilagor & Referenser

Process för denna Samlade effektbedömning:

1. Samhällsekonomisk kalkyl genomförd av:
2018-11-28, Gabriel Rye-Danjelsen, Sweco, gabriel.rye-danjelsen@sweco.se

2. Upprättare av preliminära förslag på texter och bedömningar:
2018-06-07, Gabriel Rye-Danjelsen, Sweco, gabriel.rye-danjelsen@sweco.se

3. Expertgrupp som granskat, justerat och godkänt slutliga texter och bedömningar:
Ingen regional expertgrupp har granskat, justerat och godkänt slutliga texter och bedömningar. Regional granskning och godkännande av slutliga bedömningar är gjorda 2018-06-19 av Niklas Alvaeus, Trafikverket

4.1 Skickad till kvalitetsgranskning:
2018-06-19

4.2 Kontaktperson SEB:
Chris Thórisson, projektledare Trafikverket, 010-124 16 50

4.3 SEB-ansvarig:
Niklas Alvaeus, Trafikverket, 010-123 60 37

5.1 Samhällsekonomisk kalkyl kvalitetsgranskad av enheten för Samhällsekonomi och trafikprognoser:
2018-12-20, Camilla Granholm, Samhällsekonom, Trafikverket

5.2 Godkänd av:
2018-12-20; Peo Nordlöf, tf Avdelningschef Expertcenter, Trafikverket

6.1 Samlad effektbedömning kvalitetsgranskad av enheten för Strategisk planering:
2019-01-15; Abel Tefera Strategisk planerare, Trafikverket

6.2 Godkänd av:
2019-01-16; Håkan Persson, Enhetschef Strategisk planering, Trafikverket

7. Status:
Granskad och godkänd av Trafikverket

Bilagor och referenser

Bilaga 1: *Introduktion till Samlad effektbedömning*

Trafikverket, 2016-04-01. Inledande information om Samlad effektbedömning

Bilaga 2: *Kostnadsunderlag två delar*

a) Chris Thórisson, Murisa Catak, Trafikverket, 2018-11-13. VSO069_FKS_Huseby-Marklanda
b) Gabriel Rye-Danjelsen, 2018-11-28, VSO069_indexomr_invkostnad_181006
c) Gabriel Rye-Danjelsen, 2018-11-28, VSO069_indexomr_invkostnad_hog_181006.

Bilaga 3: *Klimatkalkyl*

Hanna Frisk, 2018-04-04. VSO069_Klimatkalkyl 180404

Bilaga 4: Arbets-PM

Gabriel Rye-Danjelsen, 2018-11-28, VSO069_Arbetspm_181128

Bilaga 5: *EVA-resultat*

Gabriel Rye-Danjelsen, 2018-11-28, vso069_rv_23_huseby_-_marklanda_eva_resultatrapport

Bilaga 6: Beräknimg

Gabriel Rye-Danjelsen, 2018-05-31, VSO069_ATK-justering

Referens 1, *Miljökonsekvensbeskrivning*

Ej upprättat

Noteringar om mellanliggande versioner inom aktuellt skede:

Namn, datum	Notering

Samlad effektbedömning, SEB

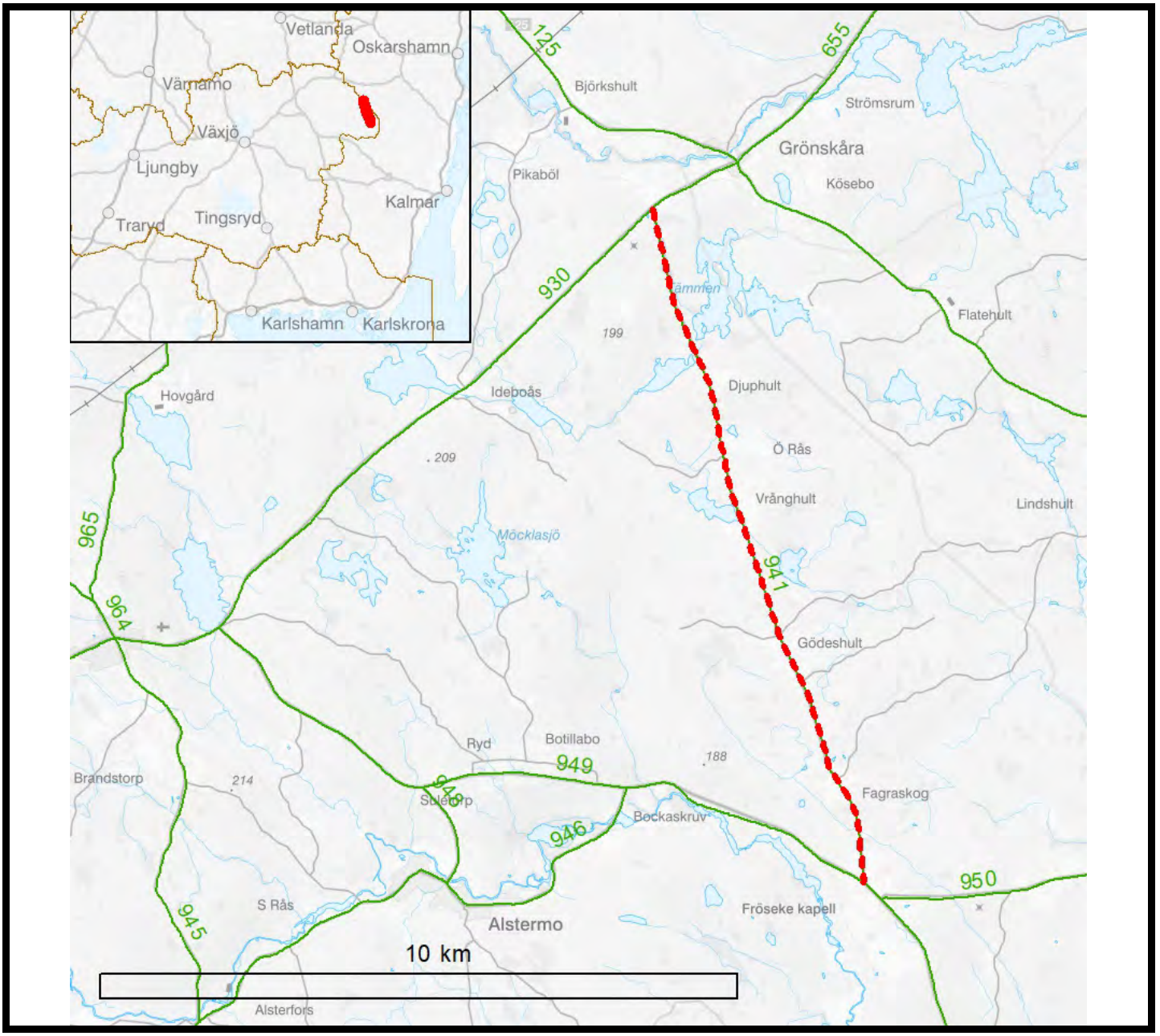
För **Rv 23 Trafikplats Räppe** är ännu inte klar.

Objektnummer: VSY1879 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2018/41187
Kontaktperson: Gäderlund Anna, IVsy2, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-06-20

TRAFIKVERKET

Samlad effektbedömning

Lv 941 Lillagården - Stenbrohult



Nuläge och brister:
Vägen trafikeras bland annat av virkestransporter. Den begränsade vägbredden gör att möte mellan två fordon, särskilt mellan lastbilar, är problematiskt. Vid de smalaste delarna måste de mötande sakta ner och använda vägens ytterkanter. Vid flera tillfällen har då något fordon kommit för långt ut. Delar av sträckan bärighetsförstärktes 2010-2011. Då gjordes även partiell breddning till 6,5 meter genom byggande av 13 långa mötesplatser med en sammanlagd längd av ca 4 km. Resterande del 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 avåkningar och förbättra framkomligheten för framförallt lastbilstrafiken.

Förslag till åtgärd:
Kostnaden är 54,72 mnkr i prisnivå 2019-06
Vägen breddas i sin helhet till 6,5 m. Detta bedöms medföra att 25 lb/d flyttar från lv 930/949 till lv 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.

Objektnummer: VSY1879 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2018/41187
Kontaktperson: Gäderlund Anna, IVsy2, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-06-20

TRAFIKVERKET

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 reinvesteringskostnader 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

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
Framförallt skogsindustrins vägtransporter på får nytta 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
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 tillgänglighet och trafiksäkerhet men ökat intrång.

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 gäller trafikomfördelningen är stor och avgörande för lönsamheten. De ej beräknade effekterna bedöms

sammantaget vara negativa men relativt små.

Ökat intrång till följd av breddning men minskat trafikarbete ger lägre koldioxidutsläpp.

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

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

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

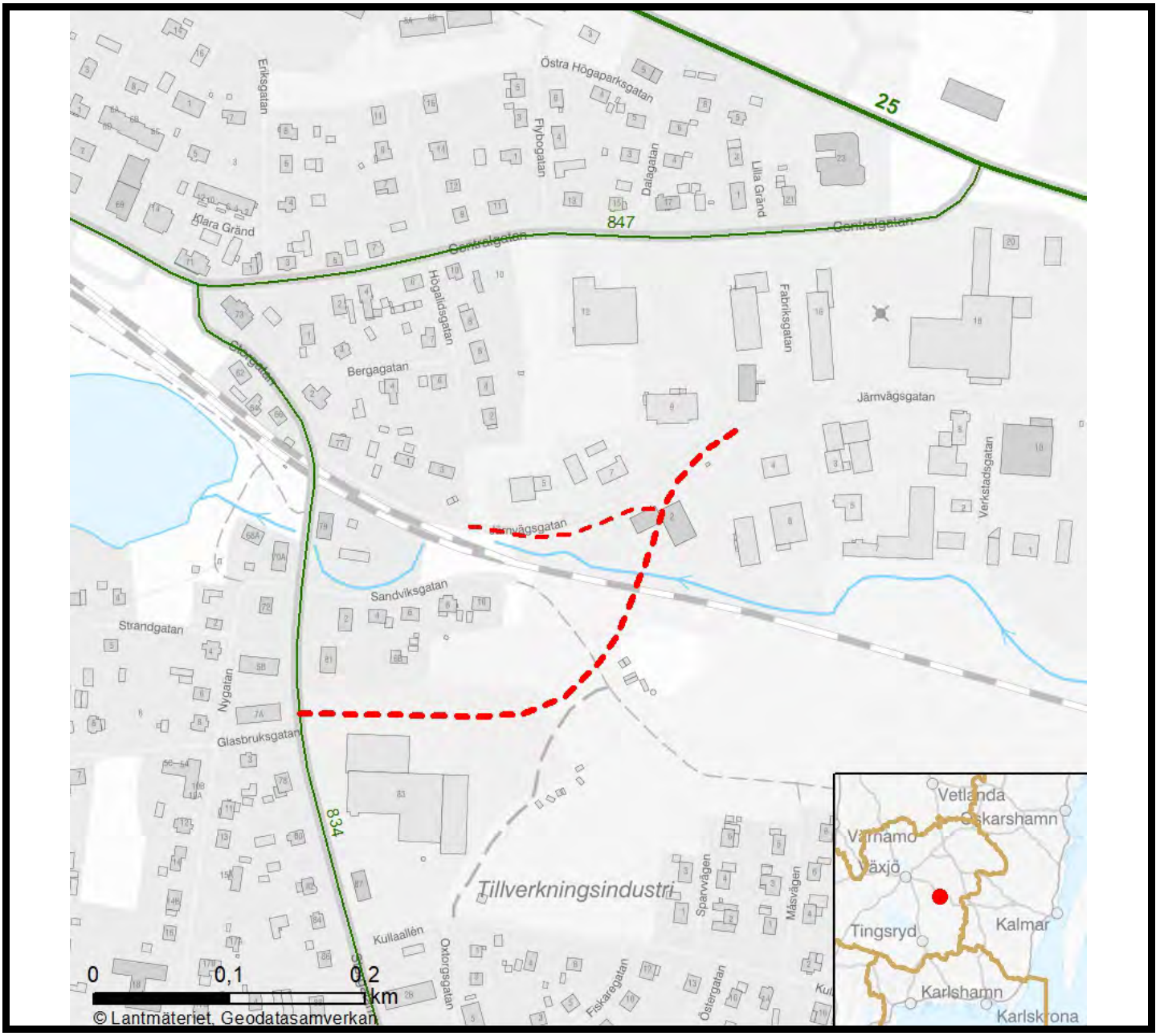
Utskriftsdatum : 2021-06-20

Objektnummer: VSY1872 Ärendenummer: TRV 2020/66057;
Kontaktperson: Olsson Jakob, PLsyå, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-09-03

TRAFIKVERKET

Samlad effektbedömning

Lv 834 Hovmantorp, korsning jvg



Nuläge och brister:
Väg 834 går igenom centrala Hovmantorp och korsar järnvägen i plan strax öster om stationen. Vägen är viktig, då den utgör enda förbindelsen mellan södra och centrala Hovmantorp samt väg 25.

Korsningen med järnvägen är en betydande barriär i samhället. Den högt trafikerade Kust- till kustbanan med många bomfällningar ger framkomlighetsproblem. Trafiken på vägen förväntas även öka till följd av exploatering i södra delen. Det finns risk för spårspring särskilt vid långa bomfällningstider t ex vid oplanerade tågmöten som blockerar bommarna.

Väglängd:	0,8
Vägstandard:	Vanlig väg, 9 m, 40 km/h
Vägtrafik (fordon per dygn):	1 030 f/d, 2% lastbilar (2017)

Åtgärdens syfte:
Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för samtliga trafikslag.

Förslag till åtgärd:
Kostnaden är 69,34 mnkr i prisnivå 2019-06
Väg 834 får ny sträckning på en ny bro över järnvägen och ansluts direkt till befintlig väg (Storgatan) i söder och via Järnvägsgatan och Fabriksgatan i norr. Gång- och cykelmöjlighet ges på den nya bron samt en planskild järnvägsövergång i ett mer stationsnära läge.

Väglängd (km):	0,6
Vägstandard:	Vanlig väg, 8 m, 40 km/h
Vägtrafik:	1 030 f/d, 2% lastbilar (2017)

Objektnummer: VSY1872 Ärendenummer: TRV 2020/66057;
Kontaktperson: Olsson Jakob, PLsyå, 0771-921 921
Skede: Åtgärdsvalsstudie
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2021-09-03

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	-15	Försumbart	Tågen på sträckan påverkas postivit av minskad risk för problem med bomanläggningen och spårspring.
Godstransporter	-2	Försumbart	Tågen på sträckan påverkas postivit 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 reinvesteringskostnader 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%	-	-	**Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet**
Trafiktillväxt +50%	-	-	Åtgärden bedöms som olönsam då NNK är negativt.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Olönsam

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 lokal trafik i 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
Målkonflikt uppstår mellan påverkan på stadasmiljö och minskad restidsosäkerhet.
Åtgärden leder till ökad klimatpåverkan genom att körsträckan ökar. Samtidigt minskar behovet av tomgångskörning vid bomfällning.

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 olönsam då NNK är negativt.

Åtgärden leder till ökad kilmatpåverkan genom att körsträckan ökar. Samtidigt minskar behovet av tomgångskörning vid bomfällning.
Åtgärden ökar ingreppet i landskapet.

På grund av längre körsträcka ger åtgärden ett negativt NNK. Samtidigt bidrar också åtgärden till regional utveckling genom minskad barriär i samhället 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 cykel gynnas samt minskad barriär i samhället. På så sätt ökar tryggheten för grupper i samhället utan bil.

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

Samlad effektbedömning, SEB

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

är ännu inte klar.

Det finns en äldre version från 2017 som bedömer hela sträckan Rv 27 Säljeryd – Växjö.

Trivector Traffic

Rapport 2021:123, Version 0.95

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
Kvalitets-granskning:	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

Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · SE-222 36 Lund / Sweden
Telefon +46 (0)10-456 56 00 · info@trivector.se

Förord

Region Kronoberg har under våren 2021 arbetat med en ny länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033. Trivector Traffic AB anlitades 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, 7 september 2021

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	57
	4.4	Sammantaget om planförslaget	71
5.	**Slutsatser och uppföljning**		**75**
	5.1	Samlad bedömning av slutligt planförslag	75
	5.2	Målkonflikter	75
	5.3	Knäckfrågor och nycklar	76
	5.4	Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan	78
	5.5	Kompletterande åtgärder för att hantera sociala konsekvenser	79
	5.6	Uppföljning	79

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 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 länstransplan 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 miljöbalken[2] uppfylls. Syftet är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

[1] https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-1997263-om-lansplaner-for-regional_sfs-1997-263

[2] https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808

I miljöbalken 6 kap. 2 § finns en uppräkning 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:

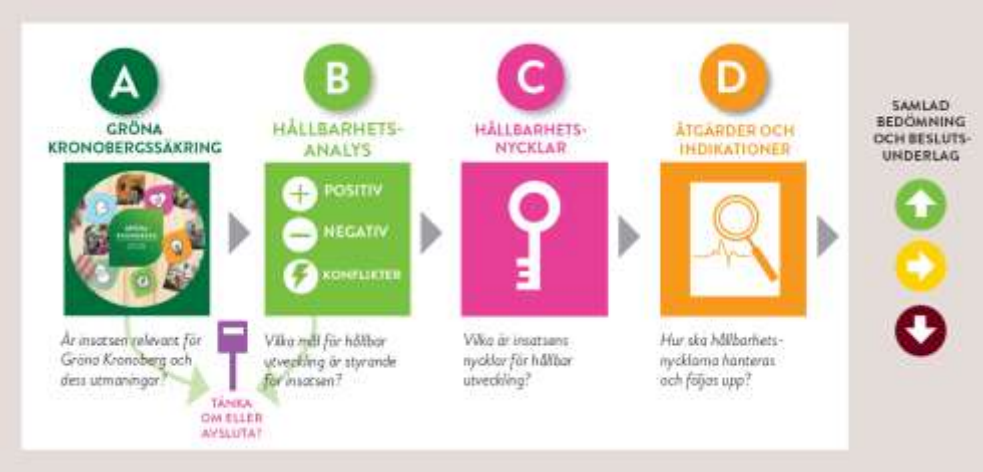
- Sammanfattning av planens innehåll.
- Identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ.
- Nollalternativ (miljöns sannolika utveckling om planen eller programmet inte genomförs).
- Nulägesbeskrivning (miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt och befintliga 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
- **Hälsofrämjande** – 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 färdsätt 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 en 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 socioekonomiska 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 håll-bart samhälle, vilka ä 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 hänsynmål:[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 genomförts 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 Sverige[9], 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] Folkhälsomyndigheten, Nationella folkhälsomål och målområden: https://www.folkhalsomyndigheten.se/en-god-och-jamlik-halsa-pa-alla-nivaer/tema-folkhalsa-lokalt-och-regionalt-stod/vad-styr-folkhalsopolitiken/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 jämtemot 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 hänsynmålet tillsammans med miljö och hälsa. Därutöver kompletteras även med **kollektivtrafik, gång och cykel** som ett fokusområde som rör relativ attraktivitet hos dessa mer hållbara färdsätt 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 ljudmiljökvalitet
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 Vatten Landskap Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Hänsynsmålet mi Grundvatten av god kvalitet God bebyggd miljö Rikt- växt och djurliv Levande sjöar och vattendrag Levande skogar Ett rikt odlingslandskap	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv. Risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor? Kvalitet på vatten och vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt. Risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor? Betydelse för förorenade områden Betydelse för skyddsvärda områden Betydelse för bakgrundshalt metaller 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 utradering

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 färdsätt. 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 restidskvot 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 riktningsförändring 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 färdsätt. 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 restidskvot 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 gruppers 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 bytespunkten 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, NOx 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 åtgärdskategoris 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 färdsätt är en 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.

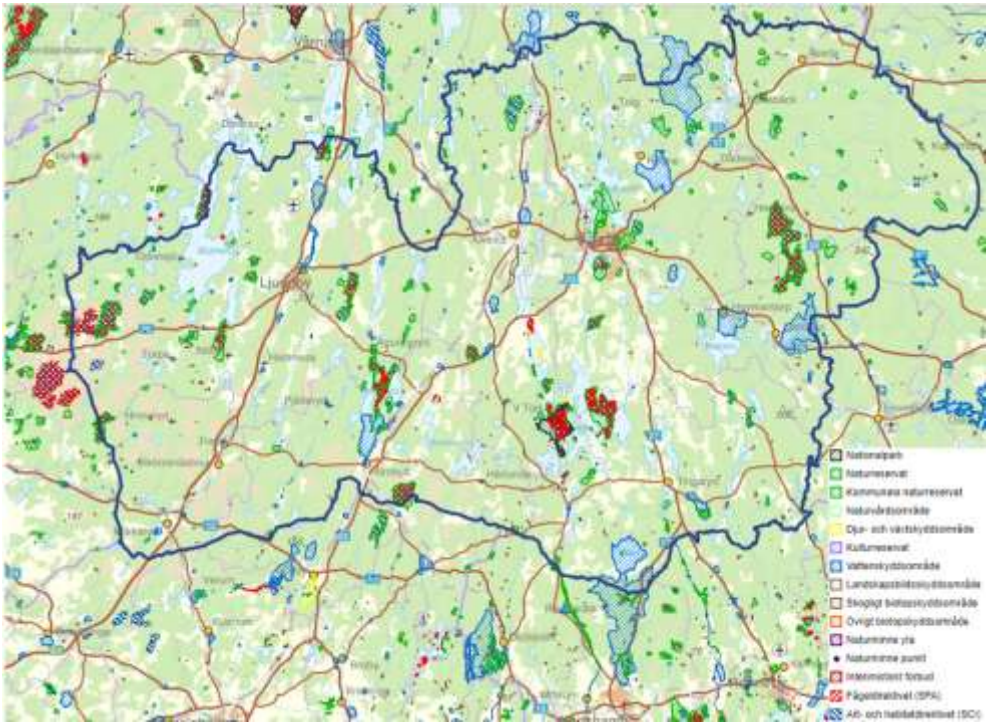
Hälsa

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 tätorternas 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 samlade effektbedömningar har gjorts. I övriga fall då objekten har en geografisk bestämd plats har bedömningar gjorts utifrån granskning av var skyddade områden 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 utpekade 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 komplext 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 gruppers 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 åtgärderna i länsplanen som underlag för en bedömning av vilka grupper och områdena som berörs av åtgärderna. Följande GIS-underlag har tagits fram (se kartbilder i avsnitt 3.2 och 4.3):

- **Socioekonomiskt index** som är en sammanvägning av andel förvärvsarbetande, 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 förvärvsarbetande, 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

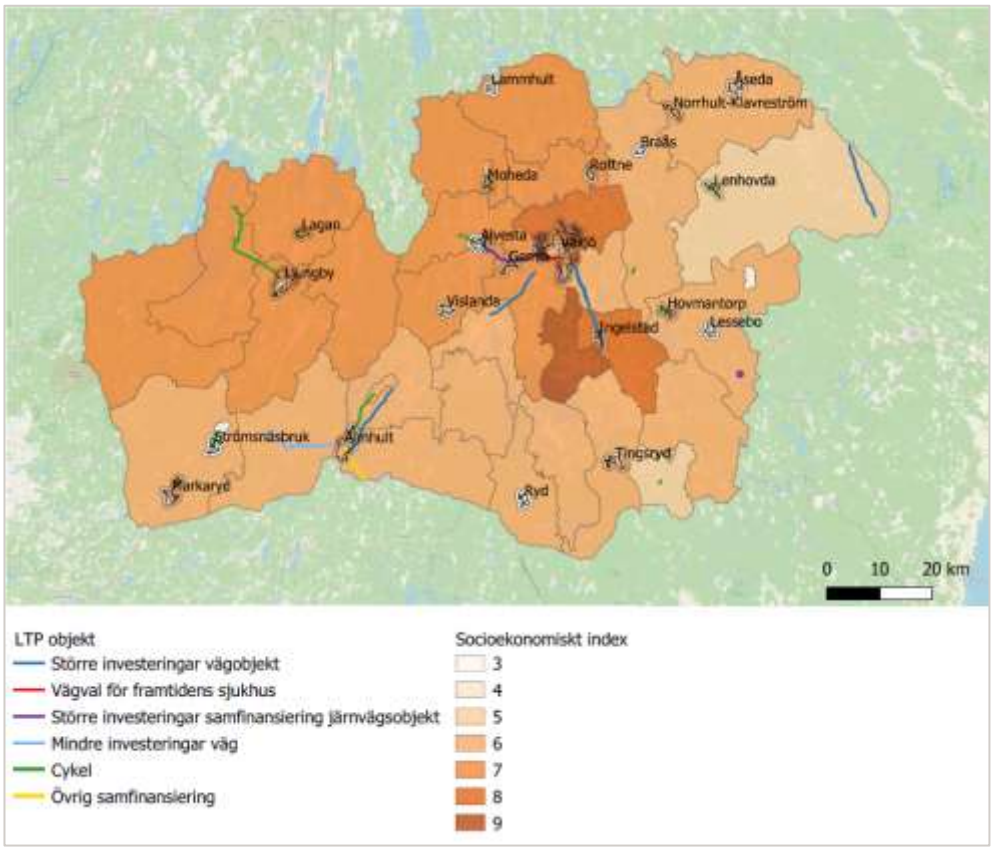
Socioekonomi: sysselsättning, utbildning m.m.

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



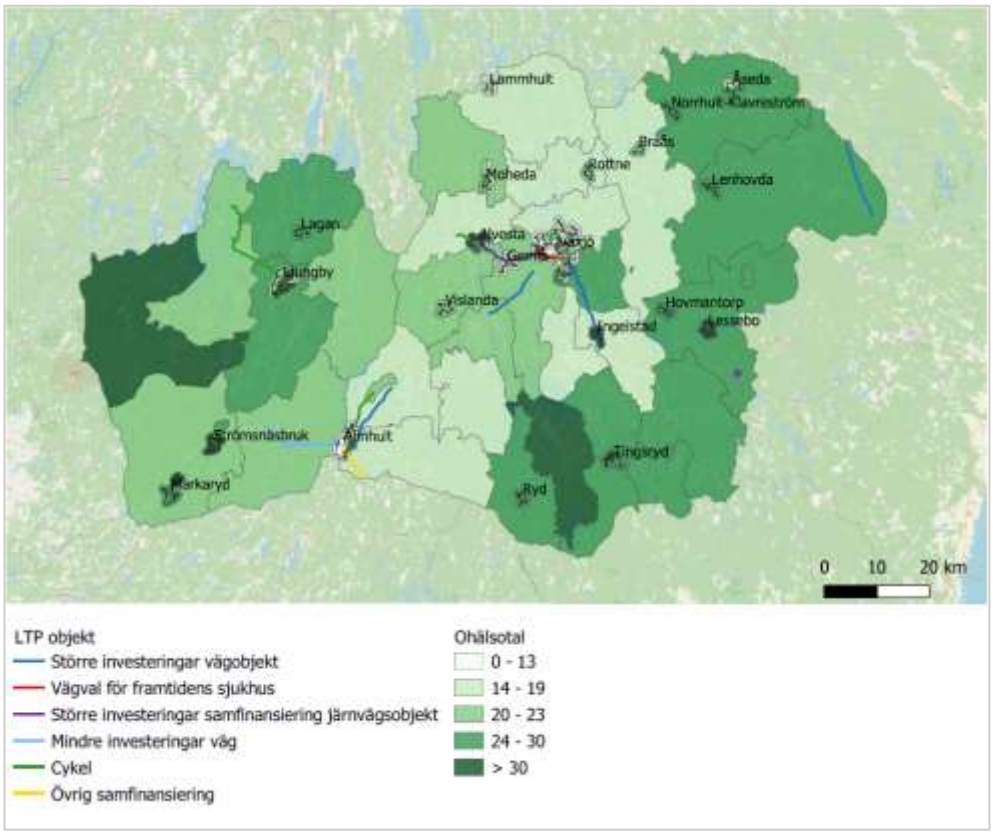
Figur 3-1 Socioekonomiskt index för DeSO-områden i Kronobergs län.

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]

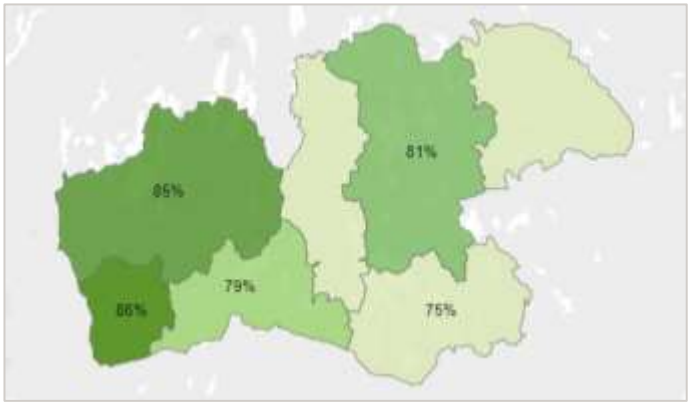
Hälsan är därtill ojämnt fördelad i befolkningen. Ett mått på hälsostatusen i regionen är det så kallade ohälsotalet som är genomsnittligt antal utbetalda dagar med sjukpenning. Höga ohälsotal återfinns i flera av regionens större tätorterna samt på landsbygder. Som kartan visar så sammanfaller flera 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.

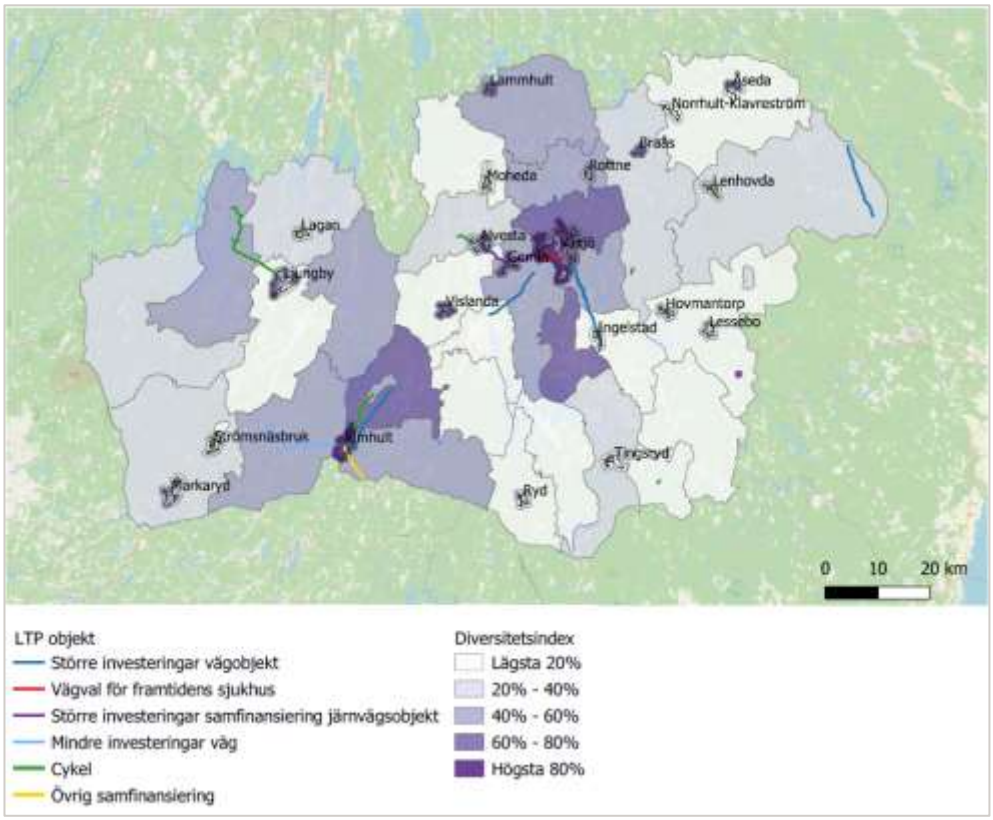
Undersöks fördelningen i hälsa mellan gruppen så visar rapporten *hälsa på lika villkor* på små skillnader mellan både kön och ålder vad gäller en dålig allmän hälsa i den vuxna befolkningen. Emellertid har den dåliga allmänna hälsan ökat hos både män och kvinnor mellan 18–29 år sedan 2004. Liknande 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 Älmhult, 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 procent[25]. 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

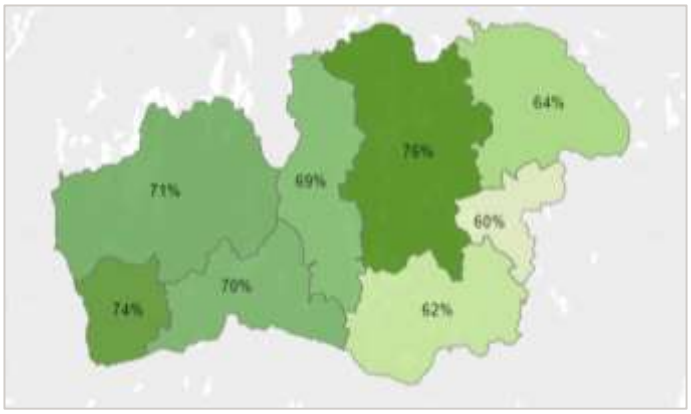
Enligt rapporten *Hälsa på lika villkor* är bristen på tillit störst bland de yngsta och lägst bland de äldsta i befolkningen. Däremot är det små skillnader mellan män och kvinnor i de olika åldersgrupperna. I åldersgruppen 18–29 år anger nästan hälften en avsaknad av tillit till andra människor. Bland 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

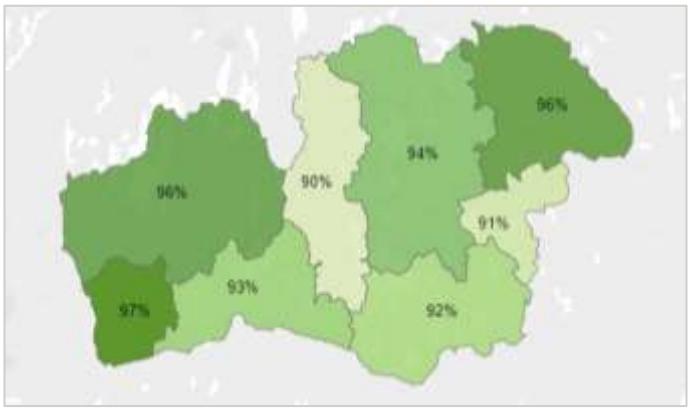
I rapporten *Tillitens villkor* uppges att majoriteten tjejer upplever otrygghet när de befinner sig i offentliga rum och att tilliten till okända killar (och män) är begränsad. Andel av eleverna i årskurs 8 som år 2018 som ofta eller alltid känner sig trygga offentliga miljöer illustreras i Figur 3-6.



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 Öresundtågsystemet 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 är 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 trafikförsörjningsprogram

[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

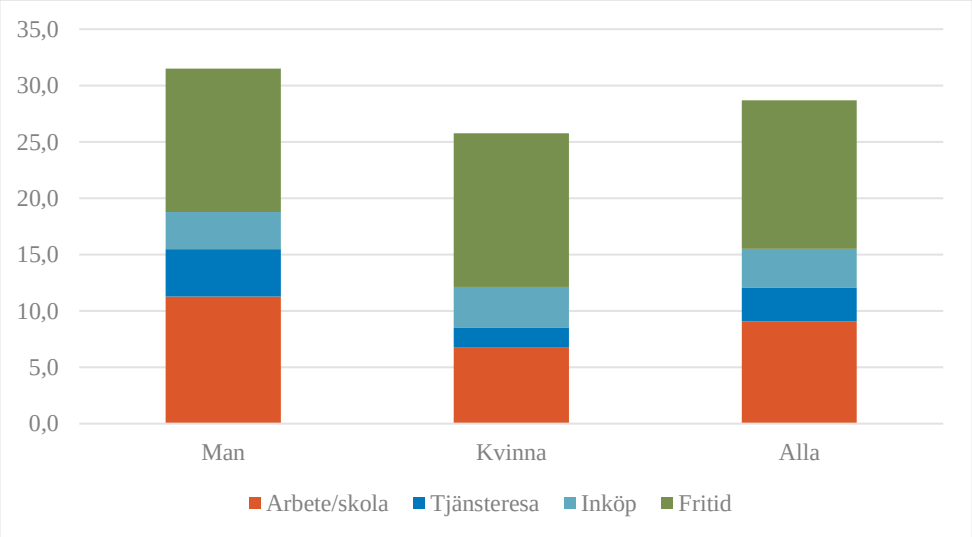
2014	2015	2016	2017	2019	2019
73%	73%	75%	77%	78%	80%

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: Trivectors 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 tillsamman 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 Kronberg 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 lufts 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

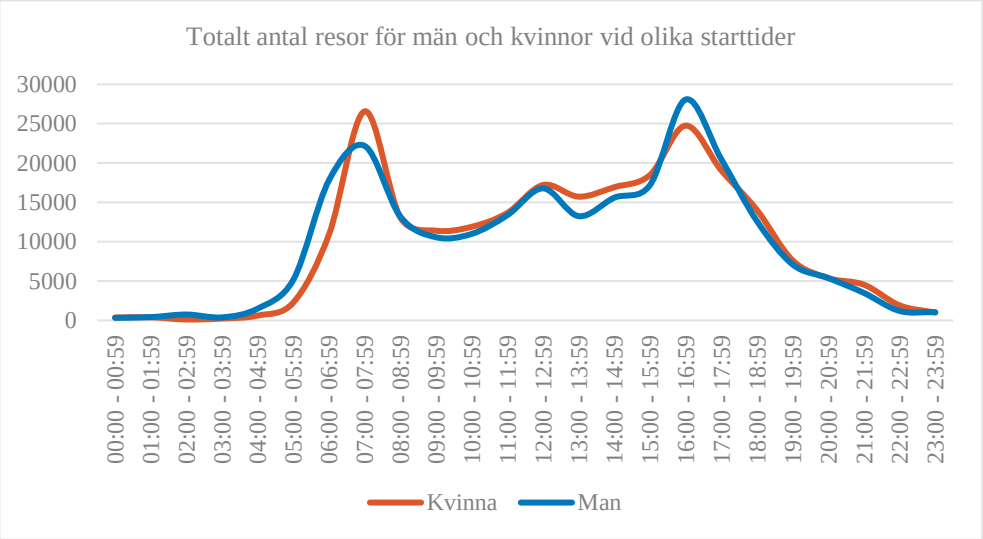
[34] Region Kronoberg (2021) Hur klimatsmart reser Kronoberg? En resvaneundersökning och slutrapport av satsningen Res Grönt i Gröna Kronoberg.

[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]

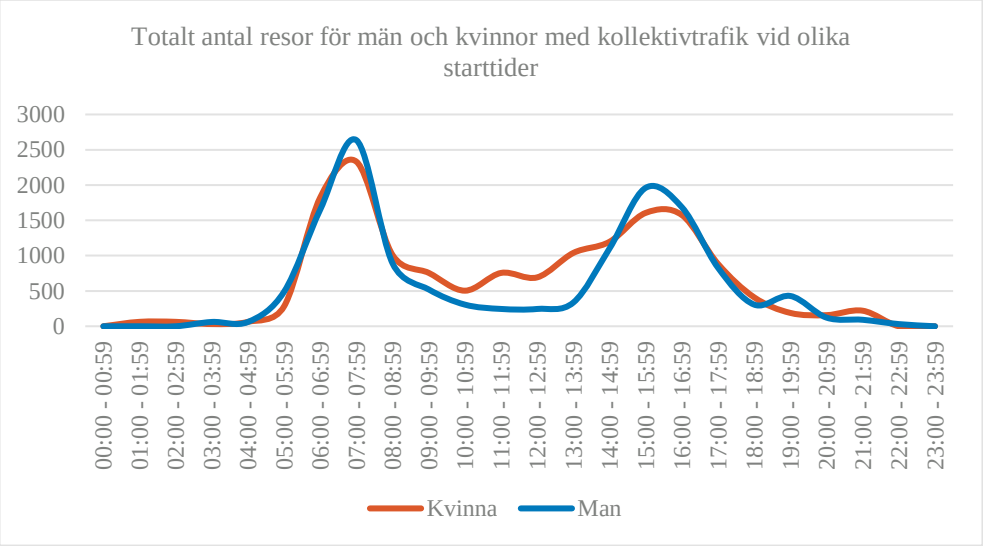
Följande kan konstateras vad gäller kvinnors och mäns resande i Kronoberg:

- 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 Resvaneundersökningen 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.

Ålder

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 jämställdhetskonsekvensbedömning 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 resenärsgrupper. Uppdrag för Västra Götalandsregionen. Lund, Sverige: Trivector Rapport 2014:32.

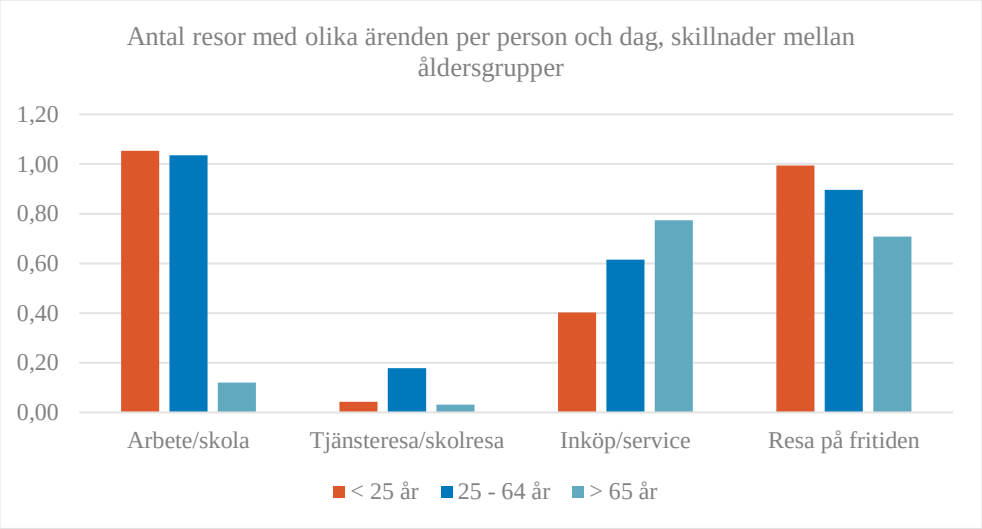
[40] Wennberg H, Sundberg I (2016). Sänkt bashastighet i tätort: Konsekvenser för oskyddade trafikanter trafiksäkerhet och trygghet. Uppdrag för Trafikanalys. Trivector Rapport 2016:110. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

[41] Dymén, C., Wennberg, H., Smidfelt Rosqvist, L., Slotte, J. (2017) Jämställdhet och jämlikhet i Kronobergs transportplanering: Nulägesbeskrivning. Trivector traffic. PM 2017:52

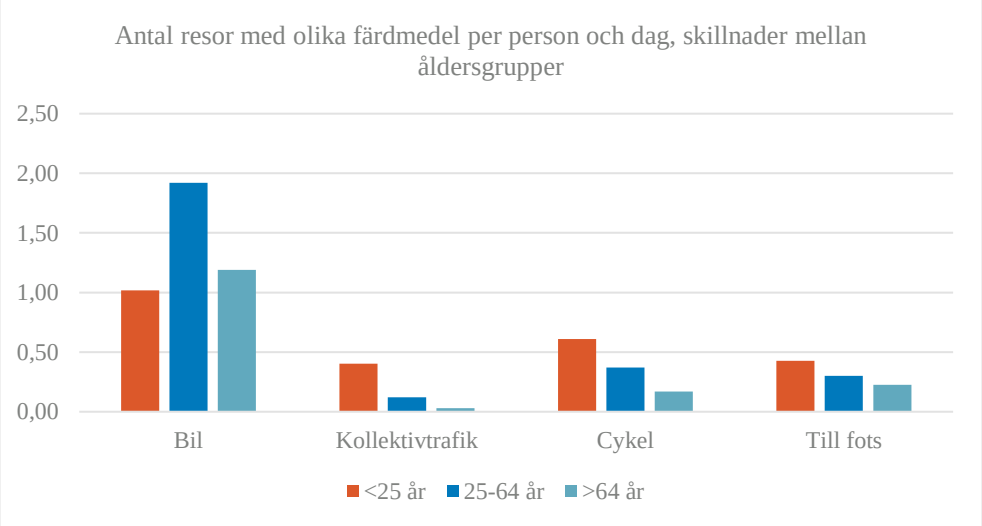
[42] Dymén, C., Wennberg, H., Smidfelt Rosqvist, L., Slotte, J. (2017) Jämställdhet och jämlikhet i Kronobergs transportplanering: Nulägesbeskrivning. Trivector traffic. PM 2017:52

[43] https://geodata.kronoberg.se/portal/apps/MapSeries/index.html?appid=4b4ae0e1d70e42f99852b86fcc9246c0

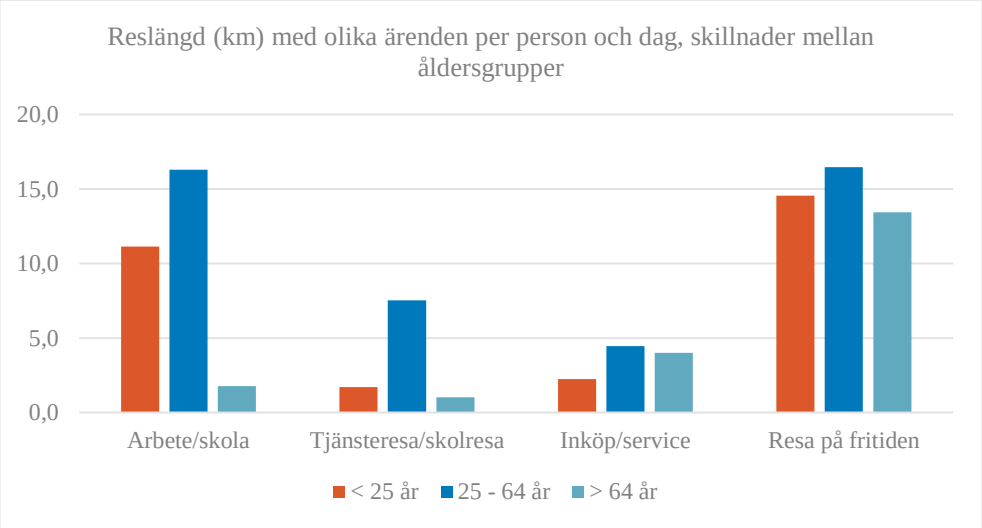
- Gruppen äldre över 65 år gör generellt färre antal resor per dag, förutom resor som gäller inköp och service.
- För äldre kvinnor och män över 65 år är resor kopplade till inköp och service de vanligaste (se Figur 3-11).
- Den vanligaste resan för personer under 25 år och mellan 25 och 64 i Kronoberg 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 fungerade 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.

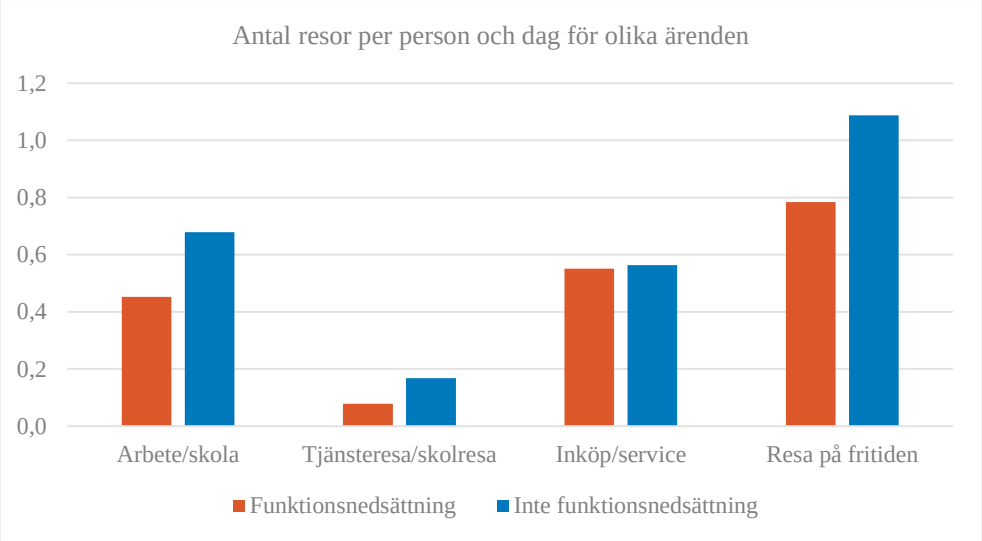
I Trivectors nulägesanalys illustreras hur utlandsfödda kvinnor och män har, i mindre utsträckning än andra grupper, körkort eller tillgång till bil, och reser oftare tidigare morgnar och sena kvällar. De påverkas därför negativt av långa väntetider i kollektivtrafiken tidiga morgnar och sena kvällar. 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 transportsystem[44].

Funktionsnedsättning

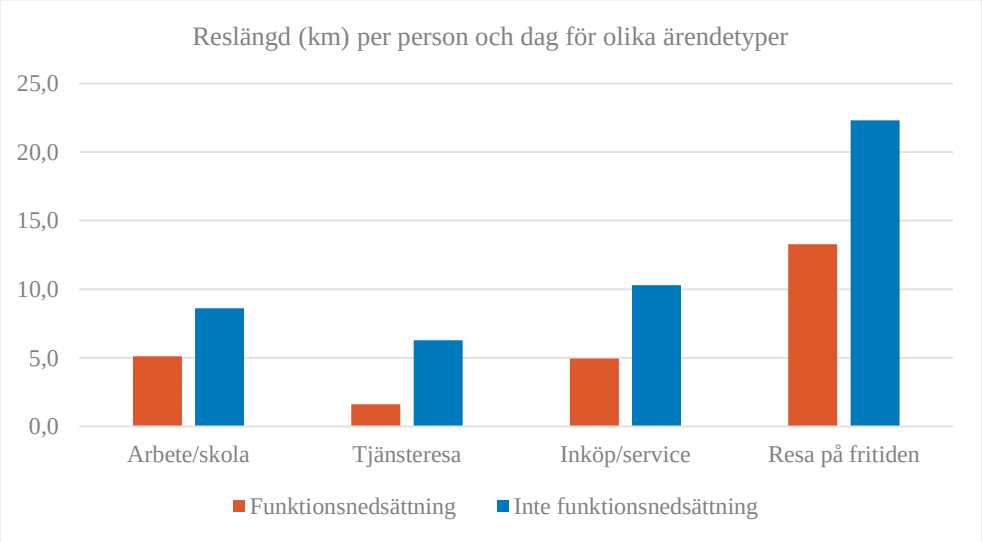
Personer med funktionsnedsättningar reser mindre än personer utan funktionsnedsättningar, både på totalen och med kollektivtrafik. För personer med funktionsnedsättningar är tillgängligheten i kollektivtrafiken och trafikmiljöer avgörande för mobiliteten, det vill säga att kollektivtrafiken och trafikmiljöer 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]



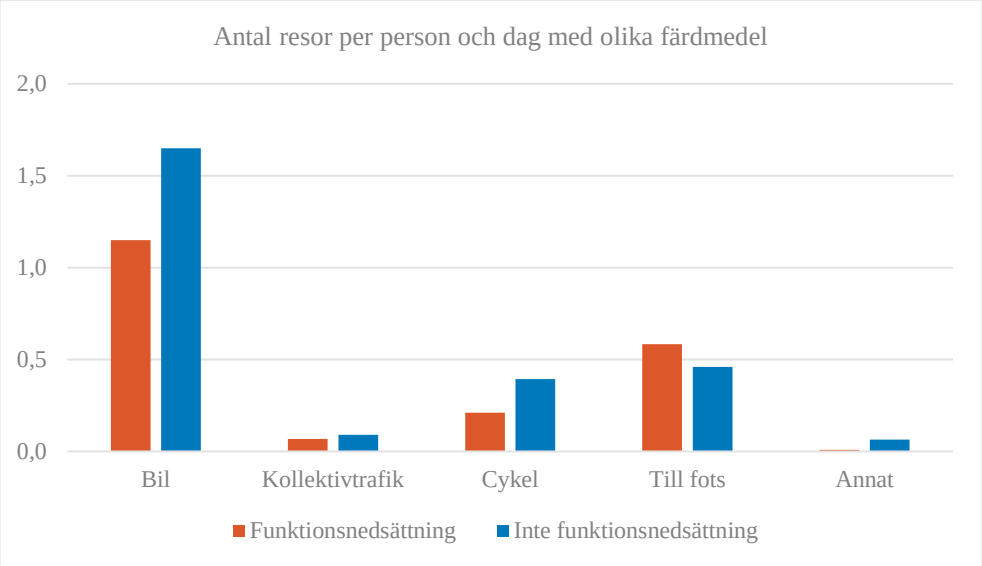
Figur 3-14 Antal resor per person och dag för olika ärenden. Källa: Trivectors bearbetning av RVU Sverige 2011–2014 för Kronoberg.



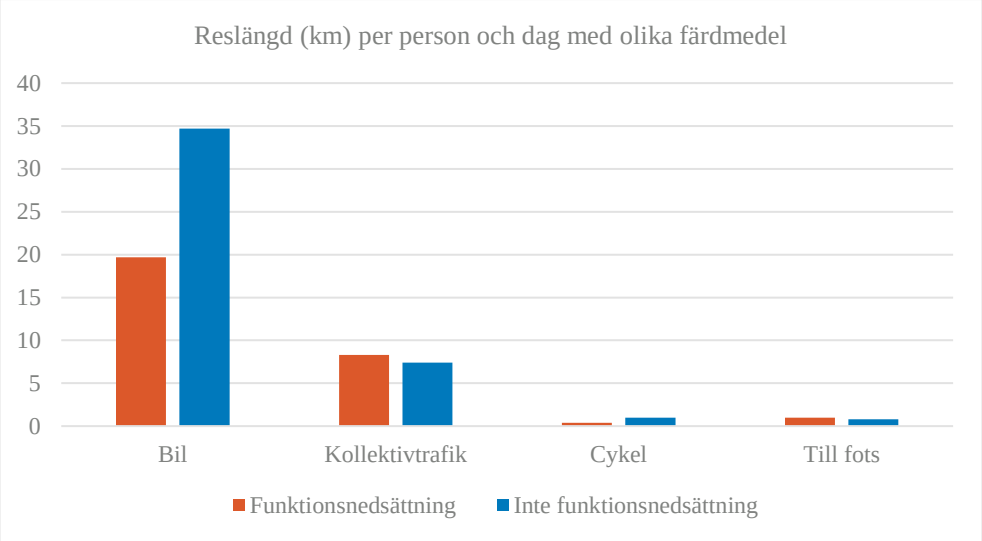
Figur 3-15 Reslängd (km) per person och dag för olika ärenden. Källa: Trivectors bearbetning av RVU Sverige 2011–2014 för Kronoberg.

Även färdsätt 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 färdsätt. 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 färdsättet 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 nåbarhet 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 hållplatslägen 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 färdsätt 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.

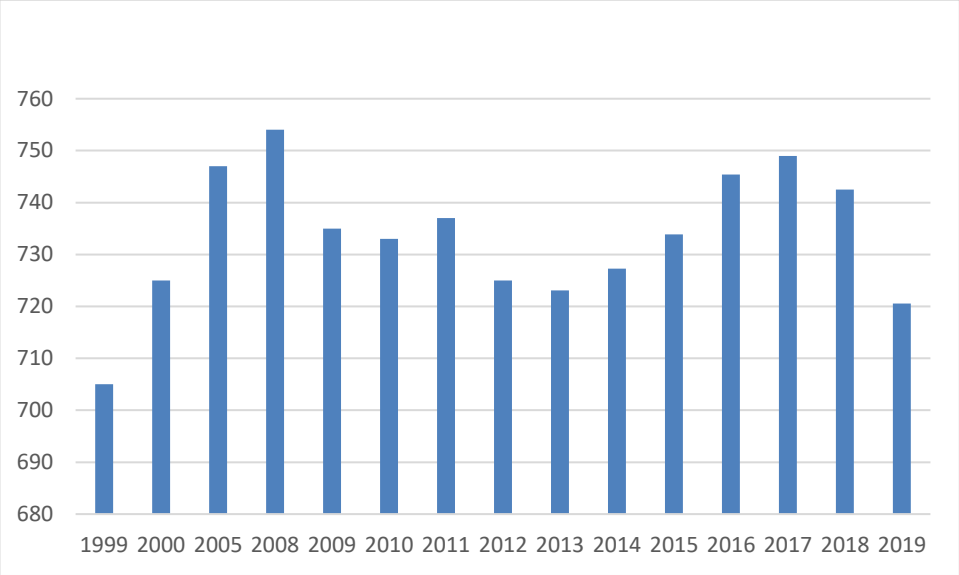
Trafik- och transportarbete idag

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 befolkningsmängden är också ett ökat transportbehov att förvänta. En ökad befolkning medför generellt sett ökade transportbehov, vilket dock inte speglat 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 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 färdsätt 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 PM2,5 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]

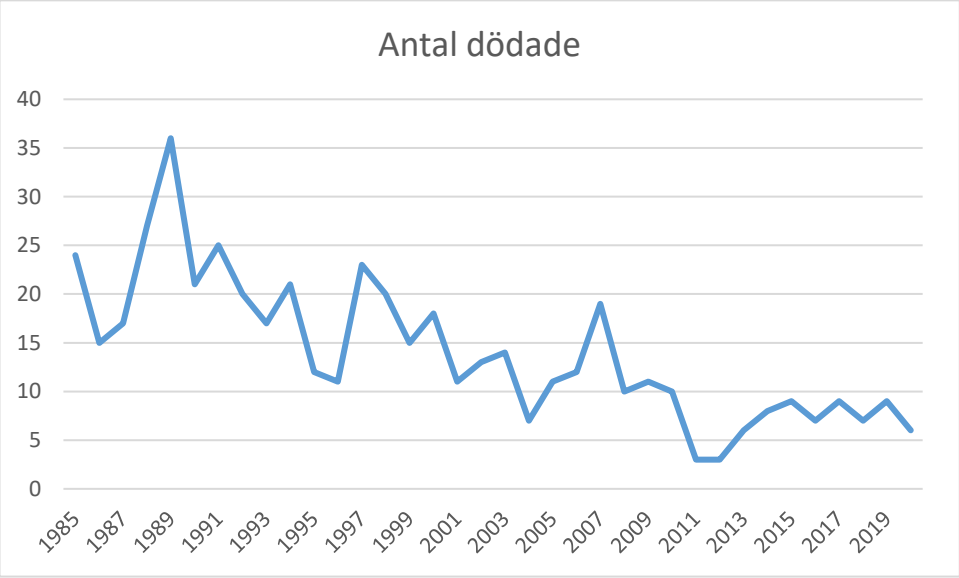
[55] Länsstyrelsen Kronobergs län (2020) Regional årlig uppföljning av miljömålen 2020 i Kronobergs län

[56] Region Kronoberg (2019) Integrerad landskapskaraktärsanalys för Kronobergs län 2019 05 31/rev 20200121

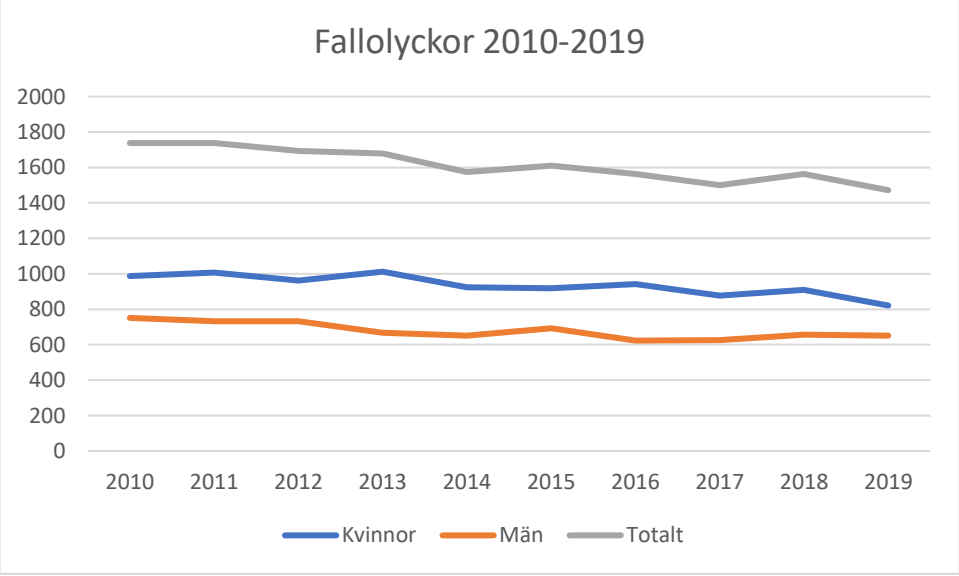
Trafiksäkerhet

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: Trivectors 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.

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 vägobjekt	**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
Brister	**41 583 (6 %)**
Att utreda/reservera	**41 583**
Mindre investeringar	**123 047 (17 %)**
Vägobjekt	*56 759*
Cykelvägar	*49 965*
Åtgärder enligt Cykla i Gröna Kronoberg	49 965
Kollektivtrafik	*12 556*
Diverse mindre åtgärder	12 556
Påverkansåtgärder	*3 767*
MM-projekt	3 767
Bidragsobjekt	**118 800 (16 %)**

Trafiksäkerhet och miljö, Kollektivtrafik	72 000
Enskilda vägar	20 400
Driftbidrag flygplats	26 400
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. Åtgärdskategorin ”Brister” konsekvensbedöms inte då denna kategori innebär utredning och inga specifika åtgärder.

Tabell 4-2 Åtgärder som ingår i planförslaget.

Åtgärd	Budget, tkr (%)
Samfinansiering väg och järnväg *	**85 000 (10 %)**
K-t-K Alvesta – Växjö dubbelspår Räppe-Växjö Etapp 1	20 000
Räppe station inkl. planskild korsning S Räppevägen	20 000
Norrleden 2+2 inkl. Tpl Helgevärma Etapp 2	20 000
Sydostlänken mötesstation	25 000
Större investeringar vägobjekt	**464 200 (53 %)**
Rv 23 Huseby - Marklanda	63 000
Tpl Räppe	84 000
Lv 941 Lillagården-Stenbrohult	57 000
Väg 834 Hovmantorp, Korsning jvg, väg och cykel	72 000
Rv 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir Inkl. Förbi Bramstorp och tpl. till S Länken	188 200
Mindre investeringar	**175 000 (20 %)**
Vägobjekt	*75 000*
Lv 120 Göteryd - Älmhult, del 3	6 461
Pott vägåtgärder / sekundära vägnätet / sidoområdesåtgärder / tätortsåtgärder	68 539
Cykelvägar	*80 000*
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)	1 510
Lv 555 Mjälen - (Hovdinge) Ljungby (Lj108)	10 500
Lv 555 Mjälens badplats-Tannåker (Findala?) (Lj 109)	13 450
Lv 517 Strömsnäsbruk; Röcklavägen-Landstigsgatan (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 (Äl1)	6 750
Fördyrningar och div åtgärder enligt Cykla i gröna Kronoberg	30 680
Kollektivtrafik	*20 000*
Diverse mindre åtgärder	20 000
Bidragsobjekt	**126 800 (14 %)**
Trafiksäkerhet och miljö, Kollektivtrafik	72 000
Enskilda vägar	28 400
Driftbidrag flygplats	26 400
Brister	**30 000 (3 %)**
Att utreda/reservera	30 000
Totalt för planförslaget	**881 000**

**) Utöver samfinansiering på 85 miljoner kronor kommer även medfinansiering att ges med sammanlagt 113 miljoner kronor till tre av åtgärderna.*

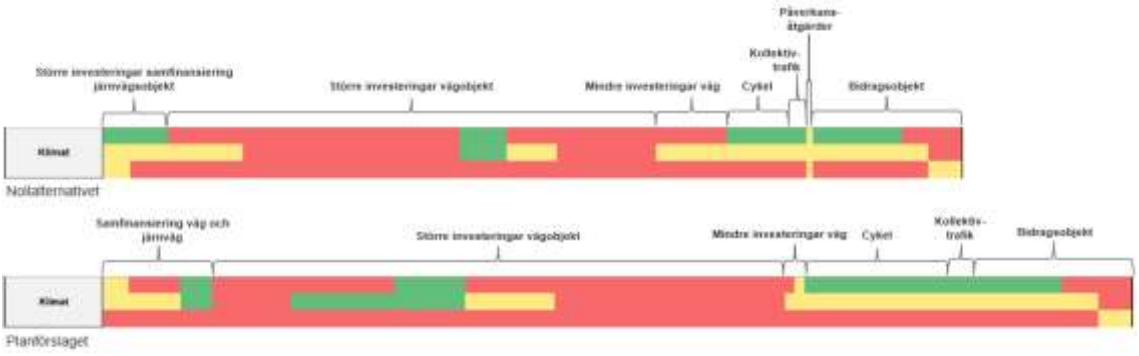
4.2 Betydande miljöpåverkan

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 ungefär lika mycket på vägåtgärder i Planförslaget som i Nollalternativet. Men jämfört med nollalternativet satsas det i planförslaget mer pengar både på åtgärder som ger minskat trafikarbetet på väg och på åtgärder som ger ökat trafikarbete på väg. Detta genom att Planförslagets totala budget är större jämfört med nollalternativet. Olika åtgärder i planförslaget går alltså både i negativ och positiv riktning jämfört med planförslaget och det är svårt att göra en sammanvägd bedömning.

Sett till åtgärder som ger effekt på emissionerna per körd kilometer går planförslaget i mer positiv riktning. Det beror främst på att Tpl Räppe 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 Räppe 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.

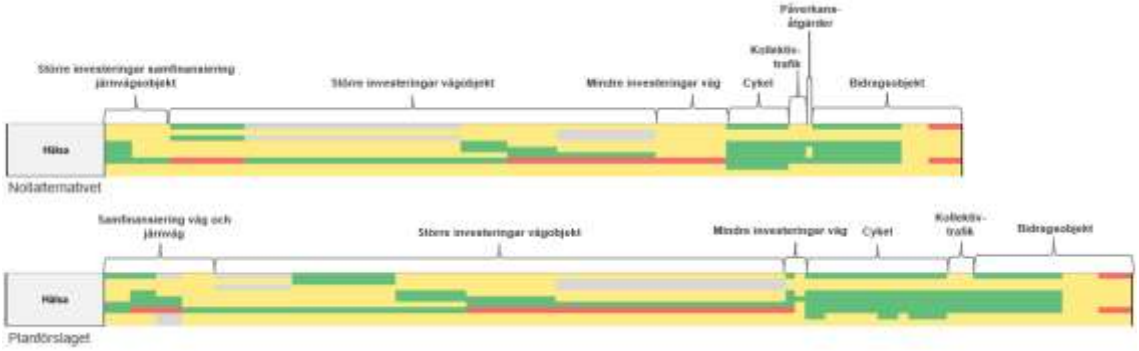
Åtgärder med neutralt bidrag:

- 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 mer medel på åtgärder som leder i rätt riktning avseende emissioner samtidigt som det satsas mer medel på åtgärder som går i fel riktning. Precis som inom fokusområde klimat beror detta på att Planförslagets totala budget är större jämfört med nollalternativet. Olika åtgärder i planförslaget går alltså både i negativ och positiv riktning jämfört med planförslaget och det är svårt att göra en sammanvägd bedömning. Bedömningen visar emellertid 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 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 till kollektivtrafiken 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
- Räppe 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 och
- Lv 120 Göteryd - Älmhult
- Väg 834 Hovmantorp
- Mindre investeringar väg

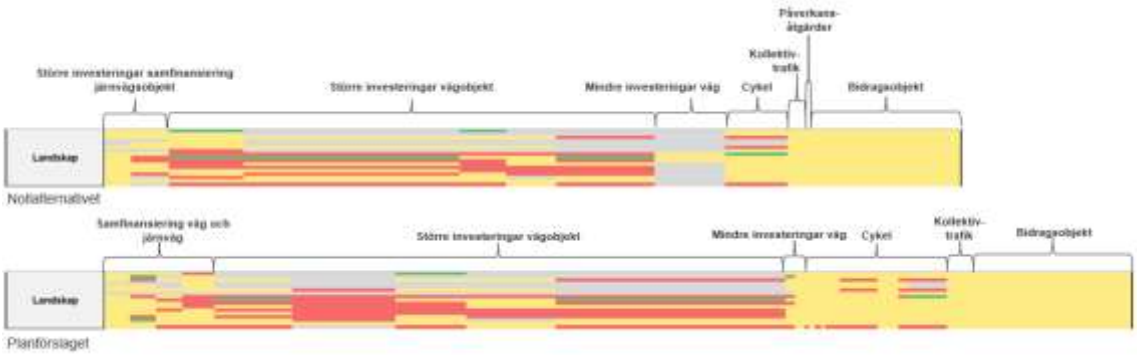
Åtgärder med neutralt bidrag:

- 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 åtgärdskategorier 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 strukturomvandling.

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

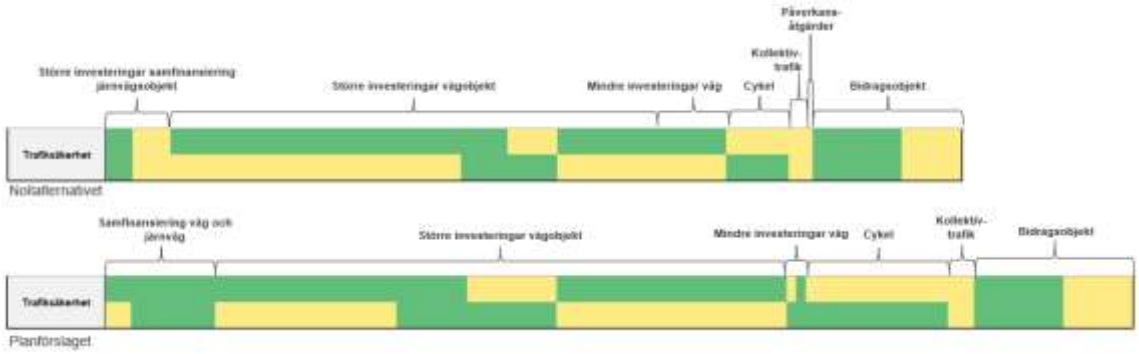
Vissa cykelåtgärder cykelåtgärder har ingen känd påverkan på aspekten landskap, exempelvis:

- 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

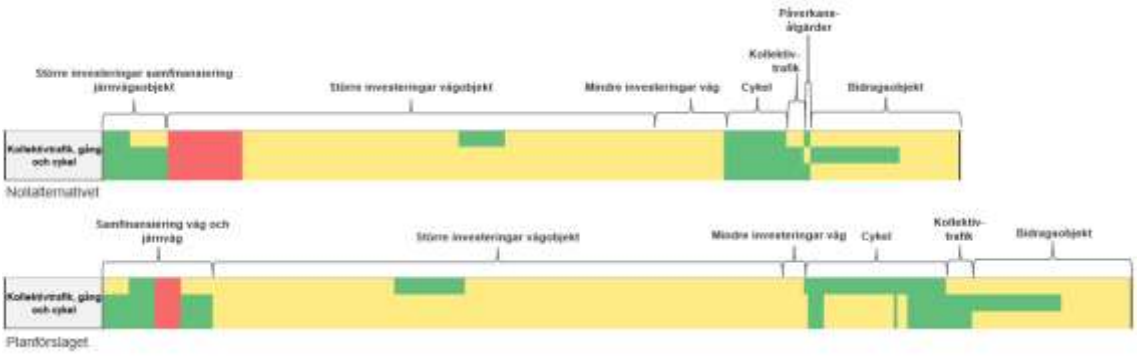
Ett antal vägåtgärder har neutral inverkan på trafiksäkerheten för GCM-trafikanter, exempelvis:

- 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, cykel och kollektivtrafik är något större i Planförslaget än i Nollalternativet. 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
- Räppe 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 färdsätt, 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.

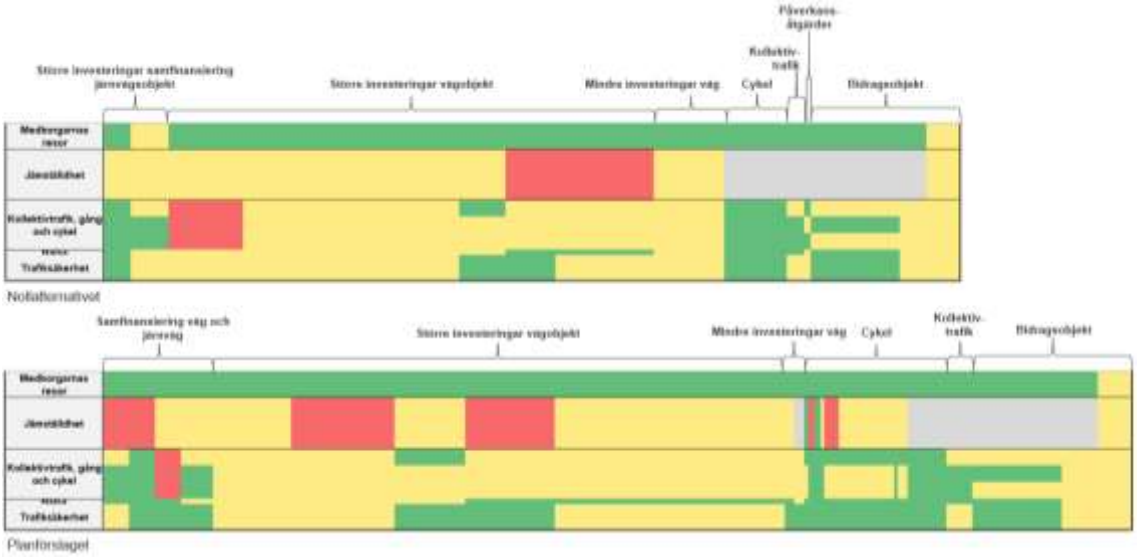
Jämställdhetsperspektiv

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 färdsätt, trafiksäkerhet för gående och cyklister samt trygghet i transportsystemet (se specifika bedömningskriterier i avsnitt 2.3).

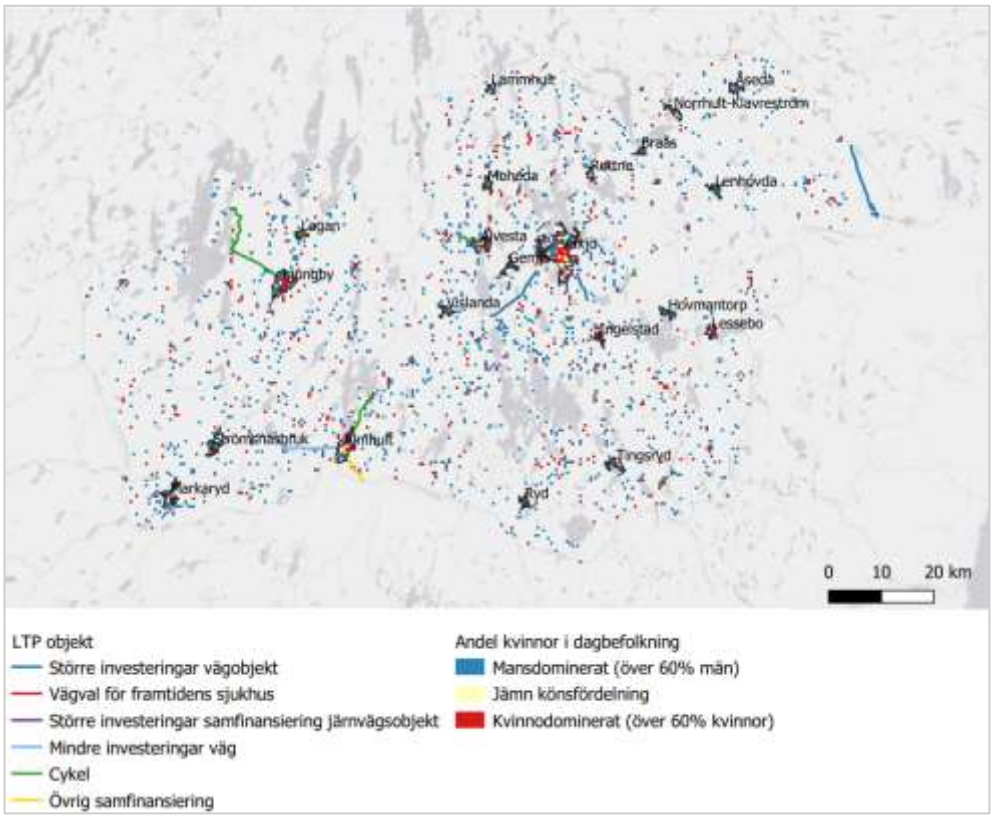
Många av kollektivtrafikåtgärderna i länsplanen och de flesta gång- och cykelåtgärder bidrar till jämställdhet vad gäller ökad tillgänglighet till kvinnligt dominerade arbetsplatser. Kvinnor går, cyklar och åker kollektivtrafik generellt i större utsträckning än vad män gör – och är också i högre grad hänvisade till dessa färdsätt. 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, cykel och kollektivtrafik 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 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 planförslag 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 färdsätt, 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 *hälsofrämjande*. 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.

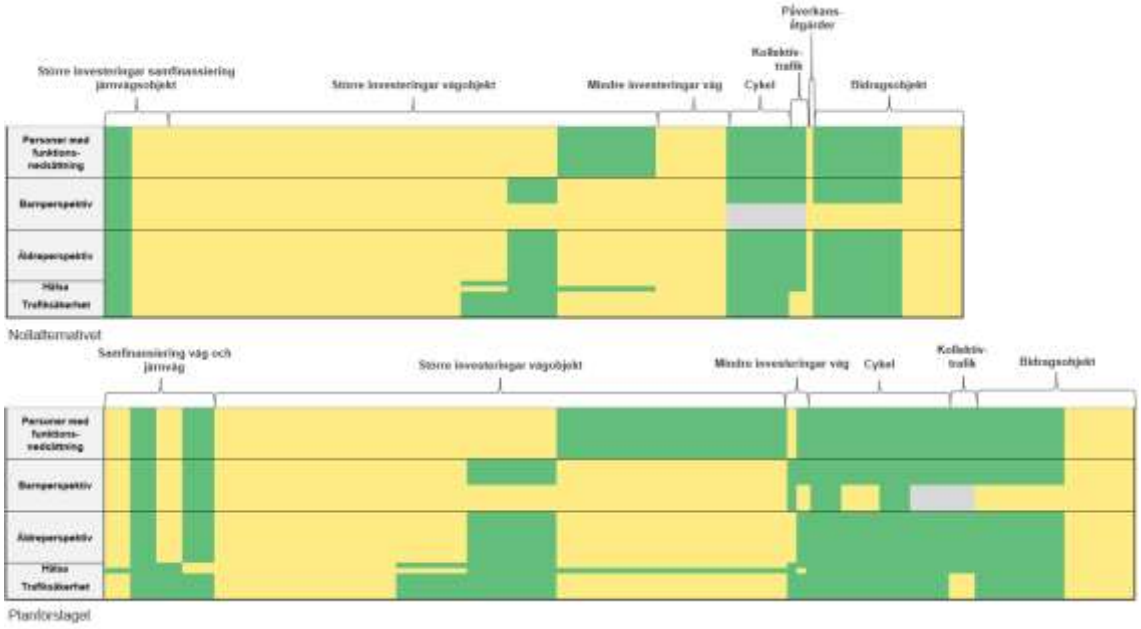
Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning

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 trafiksäkerhet 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.

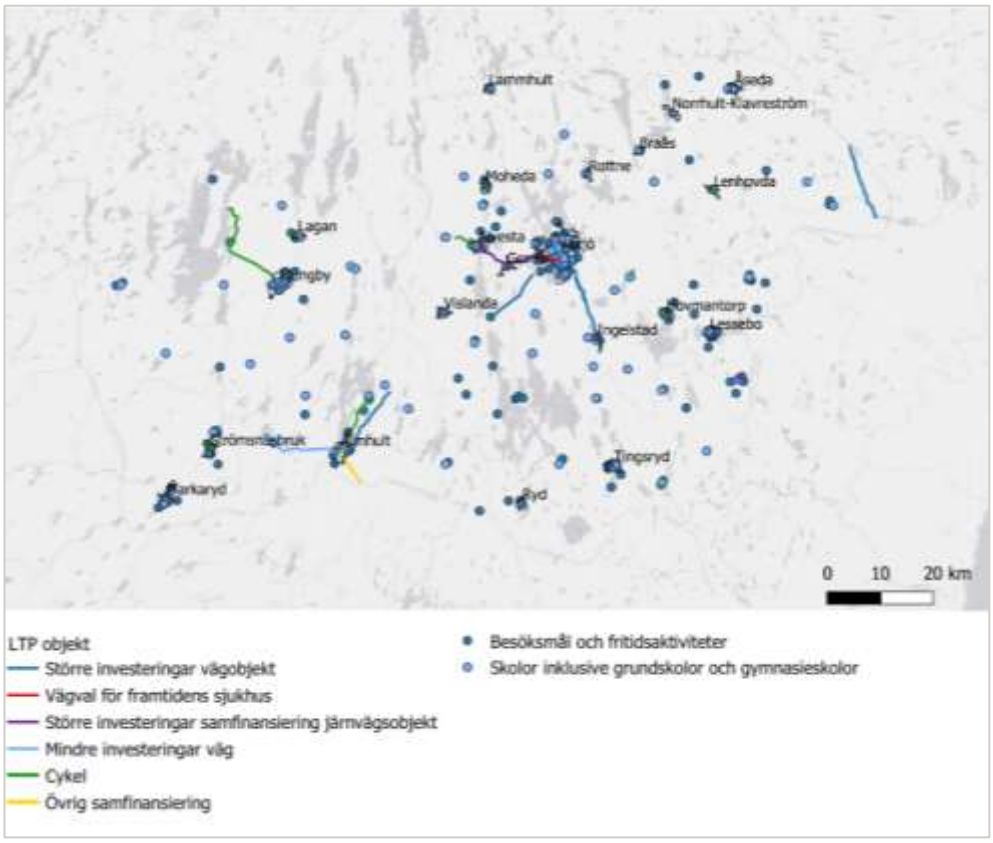


Figur 4-8 Bedömning av sociala konsekvenser för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning för nollalternativet respektive planförslaget

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 fritidsmålpunkter 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 Trivectors 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 positivit till tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning än vad nollalternativet gör. Detta genom att satsa mer medel på färdsätt som är tillgängliga för dessa grupper och gynna hållbara färdsätt 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 postivit till tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnesättning. 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-Landstigsgata
- Lv 783 Konga; Blomsterv-Idrottsplatsen
- Lv 953 Lenhovda; Kalmarv-Kykrog
- Lv 846 Fureby; Kårev-Rv 25
- Lv 600 Diö-Möckeln Etapp 1 av 3

Vägobjektet Rv 27 Säljeryd-Växjö bedöms i de samlade effektbedömningarna bidra positivt till tillgägligheten 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 gåeden och cyklister. Detta bidrar till sociala aspekten *hälsofrämjande*. Därtill förväntas följande åtgärder bidra positivt:

- Räppe 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 vägobjekt 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.

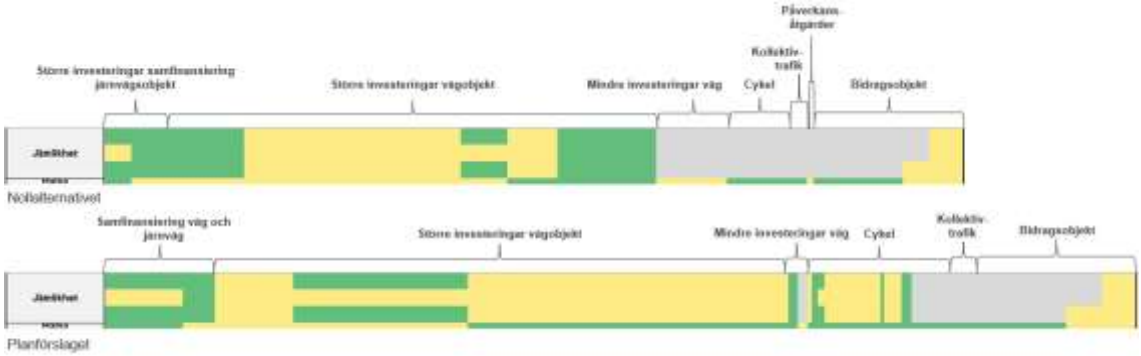
Socioekonomiska förutsättningar

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 Kombinerat index för DeSo-områden i Kronobergs lännedan visar var det finns områden med särskilt risk för social utsatthet i Kronobergs län utifrån en kombination av olika socioekonomiska förutsättningar (socioekonomiskt

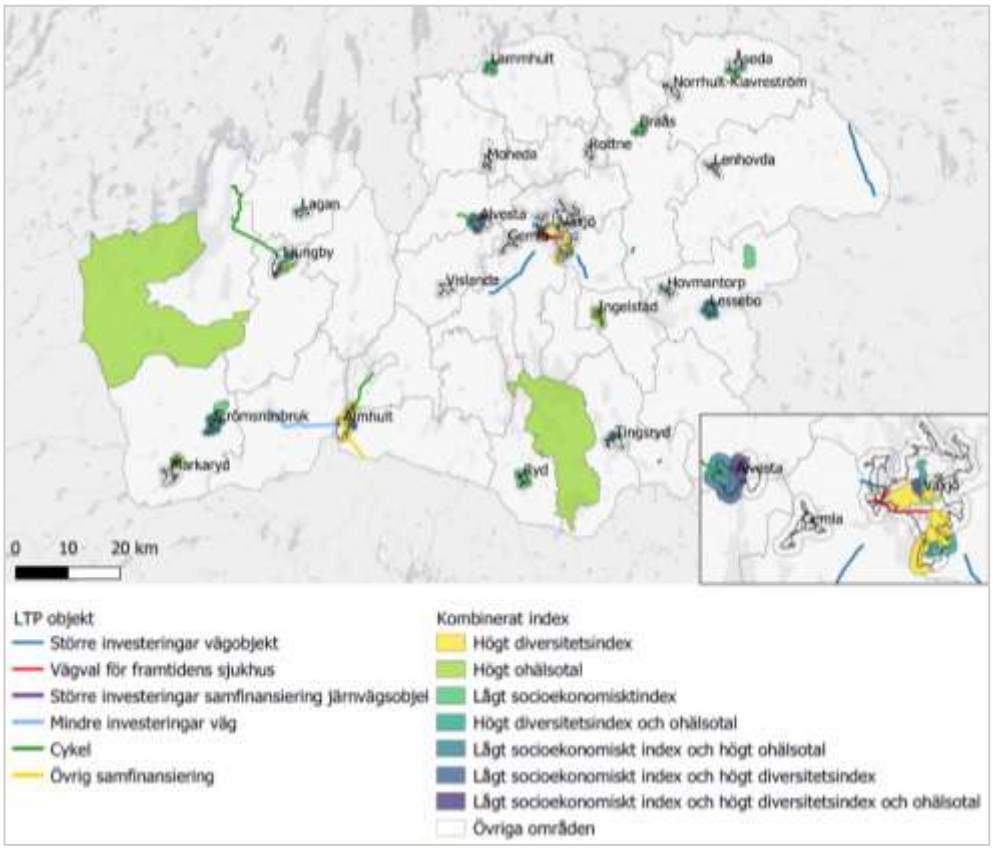
index, diversitet och ohälsotal). Figur 4-12 visar enbart socioekonomiskt index. I avsnitt 2.3 finns mer information om respektive index.

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.

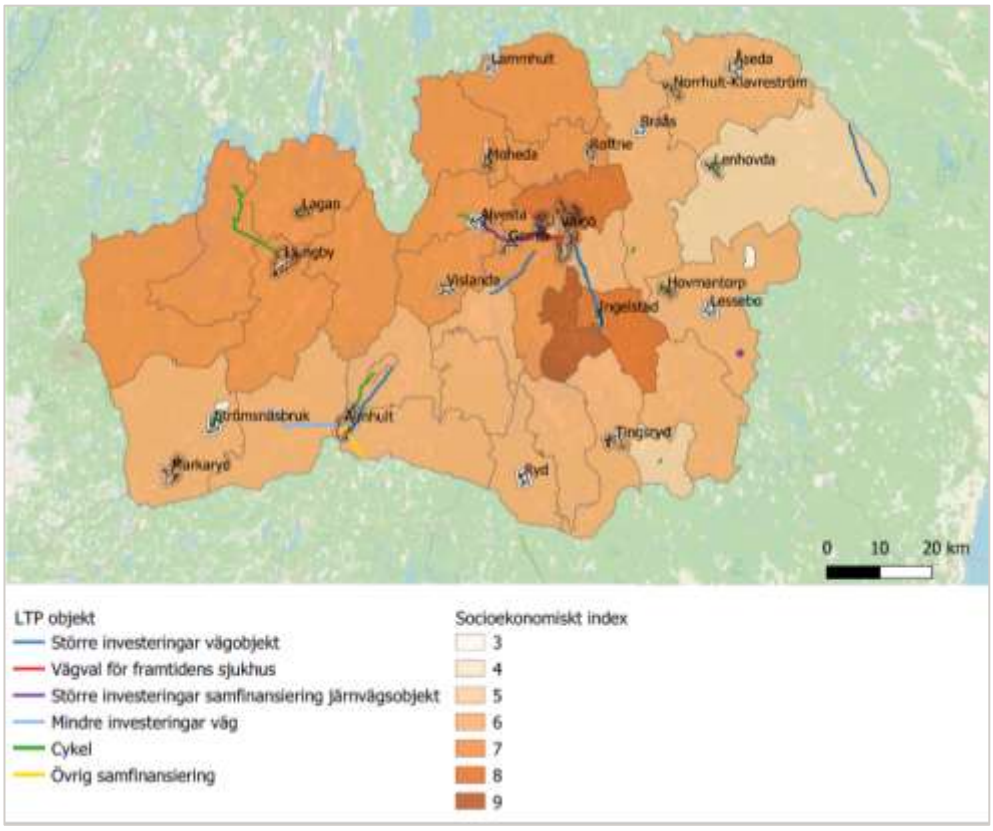
När det gäller möjligheten att bidra till tillgänglighet med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter (fokusområde ”Hälsa” i matriserna ovan) bedöms planförslaget bidra mer positivt jämfört med nollalternativet. Planförslaget svarar således mer mot generella resmönster hos 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

Vägobjekt 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

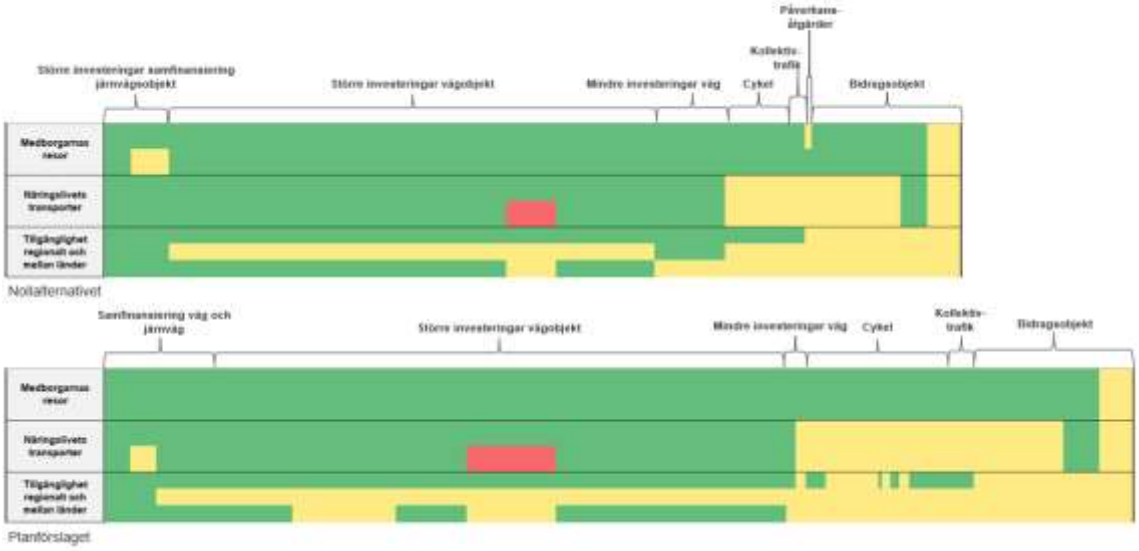
Inga åtgärder har negativa effekter på inkludering och sammanhållning. Emellertid satsas mer medel i områden med goda socioekonomiska förutsättningar, något som i förlängningen kan skapa klyftor mellan områden och grupper.

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 effektbedömningar (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”. Inga tydliga skillnader i inriktning kan ses. Sett till mängden satsade medel leder planförslaget dock i mer positiv riktning för både ”medborgarnas resor” och ”näringslivets transporter”.

När det gäller fokusområdet ”tillgänglighet regionalt och mellan länder” är planförslaget likvärdigt nollalternativet. För kriteriet som rör lokal och regional arbetspendling ses främst positiva bidrag, men även för tillgänglighet till knutpunkter och bytespunkten för internationella resor.

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.

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 ungefär lika mycket på vägåtgärder i Planförslaget som i Nollalternativet. Men jämfört med nollalternativet satsas det i planförslaget mer pengar på både åtgärder som ger minskat trafikarbetet på väg och mer på åtgärder som ger ökat trafikarbete på väg och det är svårt att göra en sammanvägd bedömning. 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 mer medel på åtgärder som leder i rätt riktning avseende ökade emissioner av luftföroreningen, men också större andel av medlen på åtgärder som går i fel riktning, utan att det är möjligt att göra en sammanvägbedömning. Det ses inget tydligt 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 till kollektivtrafiken.

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 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	+
Kollektivtrafik, gång och cykel	+

Sociala konsekvenser

Jämställdhetsperspektiv

När det gäller möjlighet att öka tryggheten i transportsystsmet 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 färdsätt. 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 fnktionsnedsättning framstår i bedömingsmatrisen 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 positivit till tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning än vad nollalternativet gör. Detta genom att satsa mer medel på färdsätt som är tillgängliga för dessa grupper och gynna hållbara färdsätt 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 och näringslivets transporter, och i likvärdig riktning med hänsyn till 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 störe förändringar. Emellertid är planförslaget mer omfattande sett till satsade medel än tidigare plan och har smärre justeringar i hur mycket medel som satsas på olika åtgärdskategorier. Detta gör att planförslaget har en svag positiv eller negativ riktning för de olika fokusområdena jämfört med nollalternativet.

Konsekvensbedömn 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 resnade 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. Slutsatser och uppföljning

5.1 Samlad bedömning av slutligt planförslag

Uppdateras till slutversion av MKB/SKA och LTP.

5.2 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 överenstämmelse 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.

- **Vägobjekt, 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 vägobjekt. Vägsatsningarna innebär ökad tillgänglighet för bil men står samtidigt i konflikt med nämnda miljöaspekter. Även större järnvägssatsningar, 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.

5.3 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 färdsätt 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 stationssamhällen är att betrakta som en nyckel för hållbara investeringar, även utifrån ekonomisk hållbarhet.

Satsa på hållbara färdsätt

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 färdsätt 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 fånga 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 potterna.
- 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.

5.4 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 åtgärdskategorier. Sådana åtgärder har alla markerats med grön färg i de matriser som visats och också i text beskrivits i rutor med grön ram.

5.5 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 är 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.

5.6 Uppföljning

Uppdateras till slutversion av MKB/SKA och LTP.

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. Giftfri 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 potter 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: Bedömningsmatriser

Bedömningsmatris för nollalternativet



Bedömningsmatris för planförslaget



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 åtgärders 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 barriäreffekter 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 en ambition att ”transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet”. Olika gruppers 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 *delvis* 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 inkludera 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 potterna 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 potterna 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 föräldrarna 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 transportplaneringssammanhang 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 beaktats 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.

Datum: 2021-09-17
Diarienummer: 21RGK428
Handläggare: Per Hansson,

REGION KRONOBERG

Remissinstanser enligt sändlista

Remissbehandling av:
Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033

Region Kronoberg översänder här förslag till Länstransportplan för Kronobergs län 2022–2033, på remiss och ni bereds möjlighet att lämna synpunkter senast onsdagen den 24 november 2021.

Region Kronoberg har det samlade politiska ansvaret för Kronobergs utveckling. Planering av infrastruktur är ett av flera viktiga områden för att skapa regional utveckling och tillväxt och därför är Länstransportplan 2022–2033 ett viktigt redskap i arbetet.

Infrastrukturplanering är en ständigt pågående process men intensifierades i och med att regeringen i juni 2021 lämnade direktiven till arbetet och beslutade om den finansiella ramen. Förslag till länstransportplan 2022 – 2033 bygger på tidigare lagd plan, vilken fastställdes av Regionfullmäktige november 2018. Länstransportplanen 2022 – 2033 har också sin utgångspunkt i systemanalysen och positionspapper som har arbetats fram inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige.

I regeringens beslut tilldelades Region Kronoberg en preliminär ram på 881 miljoner kronor för att prioritera till infrastrukturprojekt och potter, vilken finns i planens kapitel 3. Enligt regeringens direktiv ska den preliminära ramen justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel för planperioden 2018–2029 vid utgången av 2021. Detta innebär att i den slutliga versionen av länstransportplanen måste prioriteringarna var cirka 152 miljoner kronor mindre än vad som presenteras i denna remissversion.

En central fråga till remissinstanserna är: *Vilka omprioriteringar av infrastrukturprojekt och potter rekommenderar remissinstanserna ska vidtas, så att prioriteringen endast omfattar cirka 729 miljoner kronor?*

Vi önskar få era synpunkter senast den 24 november 2021. Slutversionen av Länstransportplanen 2022–2033, kommer att antas av Regionfullmäktige under våren 2022.
Synpunkterna ska lämnas via e-post till region@kronoberg.se.
Vänligen märk svaret med diarienummer **21RGK428.**

Frågor besvaras av Per Hansson, per.hansson@kronoberg.se, 070 – 972 60 61

Med vänliga hälsningar

Thomas Ragnarsson
Ordförande regionala utvecklingsnämnden

Postadress
Region Kronoberg
351 88 VÄXJÖ

Besöksadress
Nygatan 20
VÄXJÖ

Telefon 0470-58 80 00 vx
E-post region@kronoberg.se
Fax

REGION KRONOBERG

Remiss av Länstransportplanen för Kronobergs län 2022–2033 är en så kallad öppen remiss, det innebär att alla är välkomna att lämna synpunkter. Länstransportplanen kommer att publiceras på Region Kronobergs hemsida. Till följande intressenter, se sändlista nedan, kommer remissversionen att sändas via e-post.

Sändlista

Alvesta kommun	kommunen@alvesta.se
Lessebo kommun	info@lessebo.se
Ljungby kommun	info@ljungby.se
Markaryds kommun	ks@markaryd.se
Tingsryds kommun	kommunen@tingsryd.se
Uppvidinge kommun	ledningskontoret@uppvidinge.se
Växjö kommun	kommunstyrelsen@vaxjo.se
Älmhults kommun	ks@almhult.se
Centerpartiet i Kronobergs län	kronoberg@centerpartiet.se
Kristdemokraterna i Kronobergs län	kronoberg@kristdemokraterna.se
Liberalerna i Kronobergs län	kronoberg@liberalerna.se
Miljöpartiet de Gröna i Kronobergs län	kronoberg@mp.se
Moderaterna i Kronobergs län	kronoberg@moderat.se
Socialdemokraterna i Kronobergs län	kronoberg@socialdemokraterna.se
Sverigedemokraterna i Kronobergs län	pernilla.wikelund@sd.se
Vänsterpartiet i Kronobergs län	kronoberg@vansterpartiet.se
Region Blekinge	kansli@regionblekinge.se
Region Halland	Regionen@regionhalland.se
Region Jönköpings län	regionen@rjl.se
Region Skåne	region@skane.se
Regionförbundet i Kalmar län	info@rfkl.se
Linnéuniversitetet	info@lnu.se
Länsstyrelsen i Kronobergs län	kronoberg@lansstyrelsen.se
Polismyndigheten i Kronobergs län	registrator.syd@polisen.se
Trafikverket	trafikverket@trafikverket.se
Trafikverket Region Syd	
Abetong	info@abetong.se
ALWEX AB	info@alwex.se
Bergs Timer	info@bergstimber.se
Business region Kronoberg	karin.palmer@kronoberg.se
Cykelfrämjandet	kansli@cykelframjandet.se

Postadress
Region Kronoberg
351 88 VÄXJÖ

Besöksadress
Nygatan 20
VÄXJÖ

Telefon 0470-58 80 00 vx
E-post region@kronoberg.se
Fax

Electrolux	els.info@electrolux.se
Energikontor Sydost	info@energikontorsydost.se
Företagarna i Kronoberg	info@foretagarna.se
Handikapprörelsens Idé-& KunskapsCentrum	info@handikappkunskap.se
Hela Sverige ska leva; Kronoberg	kronoberg@helasverige.se
HOLTAB	patrik.persson@holtab.se
IKEA AB	gudmund.vollbrecht@ikea.com
JGA	info@jga.se
Kosta Boda Art Hotel	info@kostabodaarthotel.se
LO, Landsorganisationen Sydost	lo-smalandblekinge@lo.se
Lantbrukarnas Riksförbund LRF Sydost	sydost@lrf.se
Naturskyddsföreningen i Kronobergs län	kansli.sydost@naturskyddsforeningen.se
NIBE	info@nibe.com
NTF, Nationell förening för trafiksäkerhetens främjande	info@ntf.se
Orthex	info@orthexgroup.com
Pensionärsrådet i Kronoberg	lisa.oberg@kronoberg.se
PostNord Strålfors AB	info@stralfors.se
Profilgruppen	info@profilgruppen.se
Räddningstjänsten Östra Kronoberg, RÖK	raddningstjanst@rok.lessebo.se
SKL, Sveriges Kommuner och Landsting	info@skl.se
Svensk cykling	klas.elm@branschkansliet.se
Sveriges åkeriföretag	thomas.hammarstrom@akeri.se
Sydsvenska industri och handelskammaren	info@handelskammaren.com
Sydsvenska industri- och Handelskammaren	info@handelskammaren.com
Svenskt näringsliv Kronobergs län	kronoberg@svensktnaringsliv.se
SÖDRA, Södra Skogsägarna	info@sodra.com
Transportföretagen	info@transportforetagen.se
Trehörna	info@cura.se
Unionen sydost	smaland@unionen.se
VIDA AB	vida@vida.se
Värends Räddningstjänst	raddningstjansten@vaxjo.se
Växjö Flygplats	info@smalandairport.se

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 135-150

Tid: 2021-11-02 kl. 08:30

Plats: Regionens hus sal C

§ 144

Remiss - Regional infrastrukturplan Halland 2022 – 2033

Diarienummer: RJL 2021/1972

Beslut

Presidiet föreslår nämnden

- Godkänna föreliggande yttrande som svar till Region Halland och återkommer med en komplettering på nämndsammanträdet.
- Att yttrandet kompletteras med nya stambanor och positionspapper för RSS.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerat förslag till Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033.

Beslutsunderlag

- Missiv daterat 2021-10-28
- Förslag till yttrande daterat 2021-11-16
- Remissversion av Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

Yrkanden/förslag till beslut på sammanträde

Ordföranden föreslår att yttrandet kompletteras med en skrivelse kring Halmstad –Hyltebruk och återkommer på nämndsammanträdet.

Förslaget bifalls av presidiet.

Presidiet uppdrar att remissvaret kompletteras med hänvisning till formuleringen om nya stambanor i det gemensamma positionspapperet för RSS.

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutets antal sidor

1

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Remiss av Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Godkänner föreliggande yttrande som svar till Region Halland.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerat förslag till Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033.

Information i ärendet

Planering av statlig transportinfrastruktur är en ständigt pågående process som intensifieras i samband med framtagande av nya långsiktiga planer. I juni 2021 gav regeringen i uppdrag till samtliga regioner att upprätta transportplaner för perioden 2022-2033 vilka ska redovisas till regeringskansliet senast 30 april 2022.

Beslutsunderlag

- Missiv daterat 2021-10-28
- Förslag till yttrande daterat 2021-11-16
- Remissversion av Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

Beslut skickas till

Region Halland

REGIONLEDNINGSKONTORET

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Erik Bromander
sektionschef

Region Halland

Remiss av Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss.

Sammanfattning

Region Jönköpings län anser att Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033 ger en bra bild av förutsättningarna i länet och på ett tydligt sätt beskriver hur länet samlat ser på behovet av utveckling av transportinfrastrukturen.

Synpunkter på förslaget

Region Jönköpings län anser att Regional infrastrukturplan Halland på ett tydligt sätt beskriver de utmaningar och möjligheter som finns i länet. Det är positivt att planen innehåller en bild av de storregionala sambanden och det är önskvärt med en beskrivning av länsgränsöverskridande stråk.

Av de prioriterade objekten ser Region Jönköpings län extra positivt på de satsningarna som stärker kopplingen mellan länen.
Satsningarna på väg 153 samt de pengar i Järnvägspotten som kan komma att användas till Halmstad-Nässjö järnväg ses som mycket positiva för att förbättra tillgängligheten mellan länen och Region Jönköpings län välkomnar fler framtida satsningar på de gemensamma stråken.

Hur medlen i planen i övrigt har prioriterats har Region Jönköpings län inga synpunkter på.

REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Marcus Eskdahl
Ordförande nämnd för Trafik, Infrastruktur och miljö

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Regionledningskontoret
Box 1024
551 11 Jönköping

Telefon: 010-241 00 00
E-post: regionen@rjl.se
Hemsida: www.rjl.se

Organisationsuppgifter
Bankgiro: 5216-2849
Orgnr: 232100-0057

Region Halland
Regional utveckling
2021-09-28

Remissversion av

Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

Transportinfrastruktur för en hållbar utveckling



Region Halland

Innehållsförteckning

Förord **3**

Inledning **4**

Halland – mitt i ett växande Sydvästsverige **6**
Halland växer tillsammans med sin omvärld 6
Halland - en del i en större växande geografi 7
Transportsystemet är starkt bidragande till regional utveckling 8

Mål och vision - Halland bästa livsplatsen **10**
Regionala mål för infrastrukturen 10
Regionalt trafikförsörjningsprogram 2021 - 2025 10
Regional cykelplan 2020 - 2029 12
Nationella mål för transportsystemet 12
Agenda 2030 13
En hållbar tillväxt i Halland 15

Tillsammans utvecklar vi Halland **17**
Transportsystemet ska bidra till en hållbar regional utveckling 17
Samverkande insatser för att öka det hållbara resandet 18
En samplaneringsmodell för en planering i takt 19
Organisation och samverkan 20

Förutsättningar och ramverk **23**
Planprocess och uppdrag 23
Nationell och regional plan 25
Planeringssystemet 27
Finansieringsprinciper och åtaganden 29

Prioriteringar i planen **31**
Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik 32
En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling 36
Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande 38
Ett robust transportsystem för näringslivets transporter 40
Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer 42
Goda förbindelser med Stockholm 45

Process för framtagande av planen **46**
Uppföljning och justeringar av antagen plan 46

Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivning **47**

Bilagor;

1. Fördelningstabell. Planmedel fördelat på åtgärdsområden över 12-årsperioden 2022 – 2033
2. Förordning länsplaner
3. Miljökonsekvensbeskrivning för Regional infrastrukturplan Halland 2022 – 2033 (som separat bilaga)

Förord

Text tas fram till den slutliga planversionen

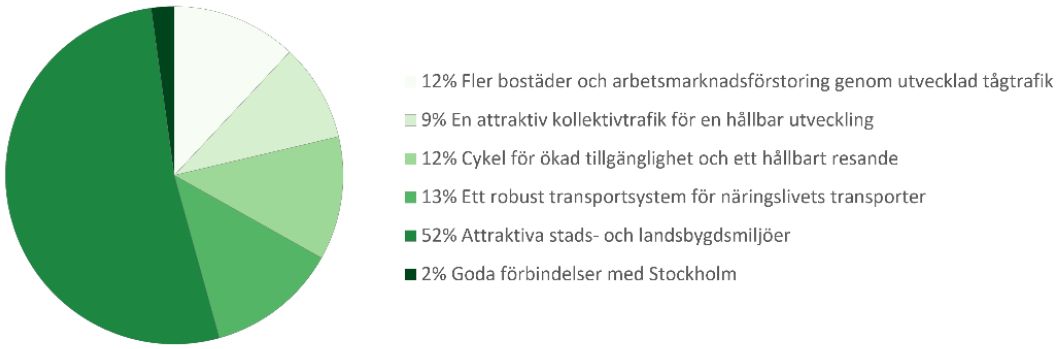
Inledning

Hallands geografiska läge, mitt i ett starkt växande Sydvästsverige, ställer krav på att infrastrukturen kan hantera det ökade transportbehovet som en växande befolkning innebär. Med en väl fungerande infrastruktur skapas goda kommunikationsmöjligheter och hög tillgänglighet. Infrastrukturen skapar förutsättningar för näringslivets utveckling, ett ökat bostadsbyggande och bidrar till kunskapsutbyte och matchning av kompetens. Att utvecklingen av det växande Halland planeras i takt med investeringar i infrastrukturen som gynnar ett hållbart resande är av stor vikt. Västkustbanan och det övriga transportsystemet i länet bidrar stort till Hallands positiva utveckling.

Region Halland har ett regionalt utvecklingsansvar och ska upprätta förslag till en regional infrastrukturplan. Detta planförslag omfattar perioden 2022 – 2033 och innebär i stort en uppdatering av tidigare plan, då merparten av medlen i planen redan är intecknade till pågående åtgärder. Den preliminära ramen för Regional infrastrukturplan Halland är på 1 370 miljoner kronor inklusive de medel som inte har förbrukats under åren 2018 - 2021. I infrastruktursammanhang är detta begränsade medel och prioriteringar blir därför viktiga. Investeringar i infrastrukturen behövs för att fortsatt kunna utveckla Halland och hela Sydvästsverige. Dessa behov hanteras både i den nationella- och regionala infrastrukturplanen.

Den regionala infrastrukturplanen utgår ifrån de tre hållbarhetsdimensionerna och i det arbetet är infrastrukturen ett medel för att minska resornas miljöpåverkan, skapa god tillgänglighet och utveckla hela Halland. Planförslaget har ett tydligt fokus på samhällsutveckling och nyttor. I Hallands strategi för hållbar tillväxt finns mål och strategiska val som planen ska bidra till. Behoven av åtgärder i transportsystemet återfinns i den regionala systemanalysen för transportsystemet. Planen utgår även ifrån regeringens direktiv och är uppbyggd utifrån sex prioriteringar.

Planmedel fördelat på prioriteringar



Prioriteringar	Summa (mkr)
Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik	164
En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling	128
Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande	162
Ett robust transportsystem för näringslivets transporter	172
Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer	714
Goda förbindelser med Stockholm	30
Totalt	1 370

Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik
Hallands tillväxt bygger på att fler ska kunna resa till och från arbetet och högre studier utan alltför stor miljöpåverkan. För näringslivet är det viktigt att det finns goda möjligheter till utbyte med andra företag och att transportera gods. Genom att utveckla tågtrafiken så att kapaciteten och restiderna förbättras kommer arbetsmarknaderna att utvidgas och Halland kan i större utsträckning bidra till Göteborgs och Skånes bostadsmarknader. Samfinansiering av ombyggnad av Halmstad C inklusive en ny uppställningsbangård samt mindre järnvägsåtgärder ingår i denna prioritering.

En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling
Kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet behöver stärkas för att främja en mer hållbar regional utveckling. Genom att fler väljer kollektivtrafiken kan klimatpåverkan minska och resmöjligheterna öka. Utvecklingen av kollektivtrafiken ska fokuseras till kollektivtrafikstråken där det finns förutsättningar för att kollektivtrafiken långsiktigt kan utgöra ett attraktivt alternativ till bilen. Om- och nybyggnationer av kollektivtrafikens bytespunkter, parkeringar för cykel och bil vid större bytespunkter och framkomlighetsåtgärder ingår i denna prioritering.

Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande
För att främja ett mer hållbart resande och minska klimatpåverkan behöver det ges bättre förutsättningar att cykla i Halland. Genom att se till att fler ska vilja och kunna cykla i Halland så förbättras tillgängligheten för de som inte har en bil att tillgå, det blir ett mer inkluderande samhälle. Utvecklingen av cykelinfrastrukturen bidrar även till att skapa attraktivitet i såväl stads- som landsbygdsmiljöer och att minska trängsel. Utbyggnad av nya cykelvägsförbindelser utifrån utpekade fokusområden och åtgärder i Regional cykelplan, ingår i denna prioritering.

Ett robust transportsystem för näringslivets transporter
Näringslivet ställer allt högre krav på robustheten i transportsystemet. Ett robust transportsystem är en avgörande faktor för näringslivets konkurrenskraft, eftersom det underlättar transportplaneringen och innebär en ökad flexibilitet för densamma. Ett konkurrenskraftigt näringsliv med god tillväxt har också en positiv verkan för sysselsättningen. Åtgärder för att främja näringslivets transporter på väg 153 och 154 ingår i denna prioritering.

Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer
Hög attraktivitet är ett av de tre målen i Hallands strategi för hållbar tillväxt. Både stad och land är viktiga för den regionala utvecklingen. Ett fokus på att skapa mer attraktiva miljöer och förbättrad tillgänglighet i städer och på landsbygden kan i sin tur även påverka inflyttningen positivt, vilket skapar behov av fler bostäder och en större marknad för tjänster och företagande. Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder, framkomlighetsåtgärder, tätortsåtgärder samt utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle ingår i denna prioritering.

Goda förbindelser med Stockholm
Det är av stor vikt att arbeta för fortsatt goda och snabba förbindelser med Stockholm, utifrån de huvudstads- och huvudkontorsfunktioner som finns i Stockholmsregionen. Goda förbindelser med Stockholm förbättrar förutsättningar för människor och företag att bo och verka i Halland och stärker Hallands attraktivitet. Ett driftbidrag till den regionala flygplatsen i Halmstad ingår i denna prioritering.

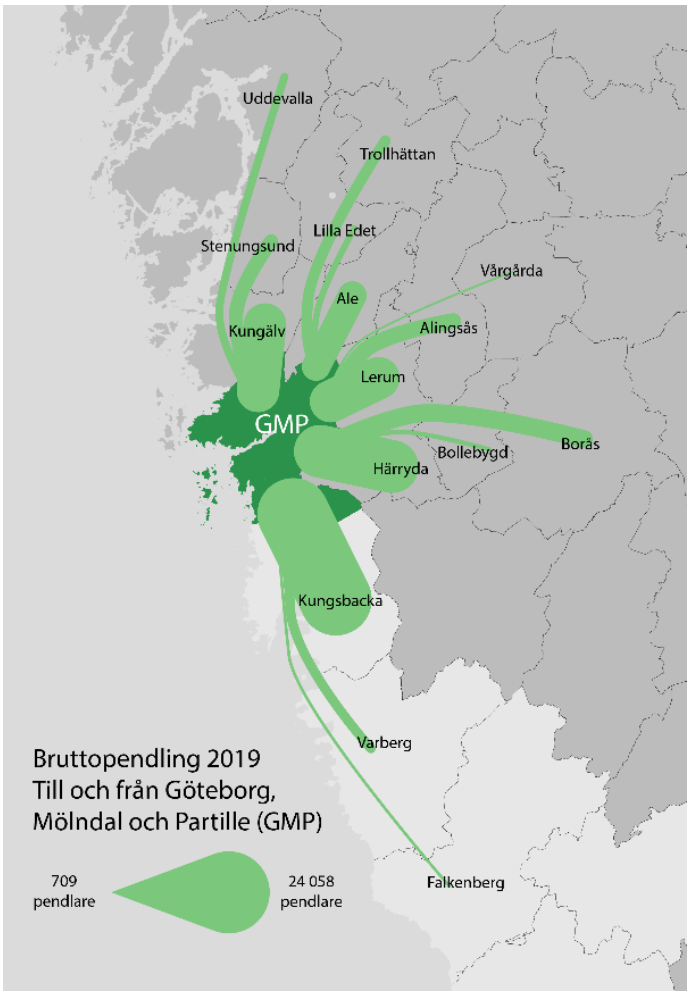
Halland – mitt i ett växande Sydvästsverige

Halland växer tillsammans med sin omvärld

I Halland finns en tydligt flerkärnig struktur bestående av en blandning av städer, orter och landsbygd. Blandningen av funktioner skapar förutsättningar för attraktiva boendemiljöer, miljöer för näringslivet att verka, växa och utvecklas i samt sammankopplingar och synergieffekter dem emellan. Hela Halland växer och förväntas fortsätta växa framöver. Befolkning och sysselsättning ökar vilket i sin tur också leder till större flöden av både pendling och näringslivets transporter.

I Halland koncentreras befolkningen i huvudsak till kustområdena och till kommunhuvudorterna. Det är även här vi ser den största ökningen av såväl befolkning som arbetstillfällen. Samtidigt finns det en positiv befolkningstillväxt i det halländska inlandet. För att fortsätta utveckla Halland behövs en integrerad samhällsutveckling och infrastrukturinvesteringar som baseras på behov och genererar samhällsnytta.

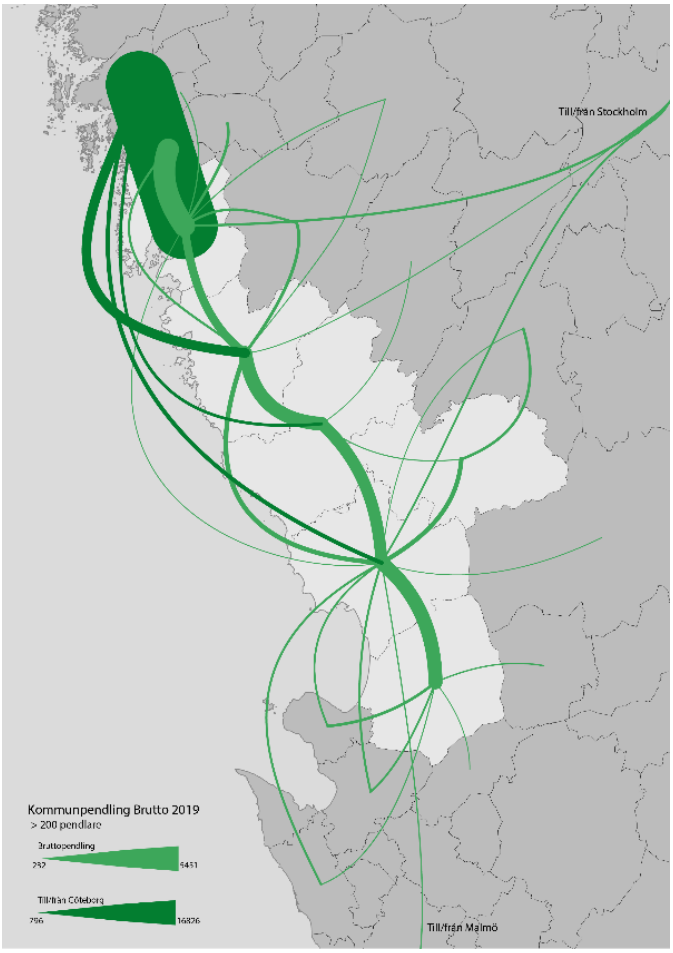
I Hallands sex kommuner bor cirka 336 000 invånare. Av dem bor nästan 75 procent längs kusten, väster om E6:an och Västkustbanan. Halland kännetecknas av korta avstånd då länet är en del av flera arbetsmarknader. De korta avstånden är också ett resultat av en ortstruktur med flera förhållandevis jämbördiga kommunhuvudorter som gör att det finns flera tydliga målpunkter i länet. De korta avstånden skapar goda förutsättningar för hela Halland att utvecklas.



Det finns flera starka pendlingsrelationer inom och utanför Halland, huvudsakligen längs med kusten. De starka pendlingsrelationerna är en direkt följd av att de gemensamma arbetsmarknaderna växer över tid. Den inomregionala pendlingen är framför allt stark mellan kommuner som gränsar till varandra, men det framgår också att alla kommuner utom Kungsbacka har starka pendlingsrelationer med Halmstad.

Det mellanregionala utbytet och rörligheten mellan Halland och Västra Götalandsregionen är idag stort och utmaningen är att kunna tillgodose resbehoven så att de kan genomföras på ett hållbart sätt. Över 35 000 personer pendlar mellan Halland och Västra Götaland. Den goda tillgängligheten till Göteborgs arbetsmarknad är en av förklaringarna till den höga förvärvsfrekvensen i Halland och Halland bidrar till kompetensförsörjningen i Västra Götalandsregionen genom sin närhet till detta storstadsområde.

Pendlingsutbytet med västra Skåne är inte lika utvecklat som utbytet mellan Göteborgsområdet och Halland, men här finns en stor potential. Genom öppningen av tunneln genom Hallandsåsen och det planerade dubbelspåret mellan Ängelholm och Maria utökas kapaciteten och restiderna sänks. Utbytet mellan Halland och Helsingborg samt vidare mot Malmö och övriga Öresundsregionen kan stärkas och utökas. Det tredje största pendlingsutbytet är med Stockholms län. Förbindelserna med Stockholm är viktiga för hallänningen men även för de många huvudstads- och huvudkontorsfunktioner som finns i huvudstaden.



Halland är en integrerad del i Sydvästsverige där den halländska utvecklingen, som under lång tid varit god, är beroende av en rörlig och flexibel arbetsmarknad som främjas genom samverkan mellan aktörer på alla nivåer. Genom att utveckla infrastrukturen i Halland utvecklar vi samtidigt viktig nationell och internationell infrastruktur som främjar kunskapsutbyte, näringslivets utveckling och förstorade arbetsmarknader. Halland befinner sig i samma kontext och geografi som sina grannregioner vilket innebär att investeringar utanför länsgränsen är en förutsättning för samhällsutveckling inom länet.

Digitalisering kommer att påverka och förändra transporterna och kraven på transportsystemet. Nya behov i infrastrukturen kommer att uppkomma och utvecklingen behöver fortsatt följas. Samtidigt brottas transportsektorn med att minska sina utsläpp av i första hand växthusgaser, vilka idag uppgår till cirka en tredjedel av de totala utsläppen i Sverige. I Halland står transportsektorn för hela 67 procent av koldioxidutsläppen i länet (2019:22 Energi- och klimatstrategi för Hallands län, Länsstyrelsen Halland). Därför behöver infrastrukturen, som en del i den gröna omställningen, utvecklas och rustas för framtiden.

Halland - en del i en större växande geografi

För att skapa förutsättningar för en fortsatt positiv utveckling på kommunal, regional och nationell nivå behöver vi planera strategiskt för hållbar tillväxt i både Halland och Sydvästsverige. Västkuststråket i allmänhet, och Västkustbanan i synnerhet, knyter ihop två av tre nationella tillväxtmotorer. Men de är också viktiga förbindelser till den danska huvudstaden och för hela stråket mellan Hamburg och Oslo.

I Halland finns det fler förvärvsarbetande som bor i länet än det finns arbetstillfällen. Pendlingen till kringliggande län är därmed stor, där storstadsregionen i och runt Göteborg är den starkt dominerande arbetsorten. Drygt 32 000 hallänningar har sin arbetsplats utanför den halländska regiongränsen. Närheten till Göteborg-Mölndal spelar en viktig roll i Hallands utveckling.

Framför allt Kungsbacka, men också Varberg, drar nytta av närheten till rikets andra största stad. Befolkningstillväxten är som starkast här och driver på utvecklingen inom konsumenttjänsterna. Samtidigt har såväl kontorstjänsterna som de producerande verksamheterna ökat i länet, vilket indikerar att Hallands attraktivitet inte bara är för boende utan även för verksamheter i vid bemärkelse.

Halland ligger i ett geografiskt gynnsamt läge i Västkuststråket, vilket förbinder två nordiska huvudstäder, Oslo och Köpenhamn samt vidare mot Hamburg. Samtidigt inkluderar stråket två av tre svenska storstäder, Göteborg och Malmö. Den planerade Fehmarn-Bält-förbindelsen, tillsammans med de fasta förbindelserna över Öresund, kommer att stärka stråkets betydelse ytterligare, med ökad kapacitet och kortare restid till Hamburg och vidare ut i Europa.

Det transeuropeiska transportnätverket TEN-T pekar ut det för Europa allra viktigaste nätet för person- och godstransporter. TEN-T innebär att länderna måste koordinera sig för att skapa fungerande transporter genom Europa. Brister i infrastrukturen i transportnätverket ska åtgärdas och kapaciteten öka. Till nätverket hör Västkustbanan, E6, en sjömotorväg i Kattegatt samt hamnarna i Halmstad respektive Varberg. Den fortsatta utvecklingen av TEN-T-nätet är viktigt såväl för Halland och Sydvästsverige som för Europa.

I Sverige har tillväxten varit som störst längs kusten från Göteborg ner till Malmö. Stråket bidrar till tillväxten i Sverige och Norden och goda kommunikationer spelar en stor roll i detta. En framtida Fehrman-Bältförbindelse, de nya förbindelserna över Öresund, en färdigställd Västlänk och tunneln genom Hallandsåsen når sin fulla potential först när flaskhalsar utmed hela Västkustbanan byggts bort. Därför är infrastrukturinvesteringar i Halland och Sydvästsverige av stor nytta i både en nationell och internationell kontext.

Sydvästsverige, tillsammans med de internationella relationerna som blir starkare över tid, kan betraktas som ett sammanhängande område. Antalet arbetsmarknadsregioner i Sverige har halverats de senaste trettio åren vilket tydligt visar att rörligheten ökat. Genom minskade restider och attraktiva resmöjligheter kan dagens arbetsmarknadsregioner än mer kopplas samman. Om restiden kortas ned och tillgängligheten ökar kan hela Sydvästsverige bli en funktionell region.

Transportsystemet är starkt bidragande till regional utveckling

Utveckling av infrastrukturen har en stor betydelse för fortsatt tillväxt och regional utveckling. Investeringar, vilka hanteras både i den nationella- och regionala infrastrukturplanen, behövs för att kunna utveckla Halland och hela Sydvästsverige Infrastrukturens betydelse är identifierad i den halländska strategin för hållbar tillväxt och beskrivs ingående såväl i trafikförsörjningsprogrammet som i den regionala systemanalysen för transportsystemet. Västkuststråket med Västkustbanan och E6:an är det högst prioriterade stråket i Halland med en internationell, nationell och regional funktion.

Ett Halland i tillväxt innebär att fler ska förflytta sig och understryker behovet av ett transportsystem som kan tillgodose de ökade resbehoven på ett hållbart sätt. Att utvecklingen av det växande Halland planeras i takt med investeringar i infrastrukturen som gynnar ett hållbart resande är av stor vikt.

För att Halland ska kännetecknas av attraktiva boendemiljöer behöver de regionala- och lokala bostadsmarknaderna möta både behov och efterfrågan. En förutsättning

för detta är miljövänliga och energieffektiva transportsätt för att nå skolor, arbetsplatser, aktiviteter, friluftsliv och andra viktiga målpunkter. Det är utifrån dessa aspekter som den regionala och nationella infrastrukturplanen är förutsättningsskapande för bostadsbyggande i Halland och Sydvästsverige. I denna utveckling bidrar utvecklingen av infrastrukturen till ett bostadsbyggande i allmänhet och ett bostadsbyggande i kollektivtrafiknära lägen i synnerhet.

Näringslivet är beroende av god framkomlighet i hela transportsystemet och det bor och arbetar människor i hela Halland. Det ställer krav på ett transportsystem som fungerar i hela länet och som även i framtiden är robust och tillförlitligt. Systemet behöver också underhållas så att det inte försämras.

Infrastrukturen skapar alltså förutsättningar för näringslivets utveckling, ett ökat bostadsbyggande och bidrar till kunskapsutbyte och matchning av kompetens.
De nationella och regionala infrastrukturbehoven är mycket stora i ett växande län och en väl avvägd prioritering är nödvändig. Planmedlen räcker inte till för att täcka de stora åtgärdsbehov som finns.



Mål och vision - Halland bästa livsplatsen

Regionala mål för infrastrukturen

Hallands geografiska läge, mitt i ett starkt växande Sydvästsverige, ställer krav på att infrastrukturen hanterar det ökade transportbehovet med en växande befolkning. Med en väl fungerande infrastruktur skapas goda kommunikationsmöjligheter och hög tillgänglighet. Västkustbanan, likt övriga transportsystemet, har bidragit stort till Hallands positiva utveckling. Den regionala infrastrukturplanen ska utgå ifrån de tre hållbarhetsdimensionerna och i det arbetet är infrastrukturen ett medel för att minska resornas miljöpåverkan, skapa tillgänglighet och utveckla hela Halland.

Det övergripande styrdokumentet i Halland är Regional utvecklingsstrategi 2035 (RUS) med visionen Halland - bästa livsplatsen. Hallands strategi för hållbar tillväxt 2021 - 2028, bygger på RUS och har målet:

- Hållbar tillväxt byggd på konkurrenskraft, grön omställning samt ett attraktivt och inkluderande samhälle

I strategin för hållbar tillväxt finns strategiska val och prioriteringar. De prioriteringar som har en tydlig koppling till infrastrukturen och transportsystemets utveckling är knutna till målet om Hög attraktivitet och ska baseras på att:

- Fortsätta utveckla Halland som funktionell och tillgänglig region
- Ett samhällsbygge som möjliggör attraktiva livsmiljöer
- Öka takten mot minsta möjliga klimatpåverkan
- Stärka utvecklingen mot en grön omställning
- Vidareutveckla former för samplanering i samhällsplaneringen

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2021 - 2025

Region Hallands ambition, som kollektivtrafikmyndighet i Halland, är att skapa en attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling. På lång sikt är målet att resandet ska öka och vara attraktivt. Hallands Trafikförsörjningsprogram 2021 - 2025 har målet att kollektivtrafikens marknadsandel av det totala resandet ska vara minst 30 % år 2030.

Utvecklingen av kollektivtrafikens infrastruktur är en viktig del av trafikutvecklingen i länet. Att hållplatser, bytespunkter och stationer har bra väderskydd, väntytor, belysning och är väl underhållna är avgörande för att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv och vara ett alternativ till bilen. Det är också viktigt att framkomligheten för kollektivtrafiken är god. Om kollektivtrafiken, genom till exempel ett eget körfält eller signalljusprioritet, får bättre framkomlighet än biltrafiken, ökar konkurrenskraften och benägenheten att välja kollektivtrafik.

Utveckling av tågtrafiken är nära knuten till utveckling av infrastrukturen och i trafikförsörjningsprogrammet redovisas vilka investeringar som krävs för att uppnå önskad trafikering på kort sikt till 2026 och på lång sikt till 2030 - 2050.



Trafikförsörjningsprogrammet pekar ut vikten att ha med ”hela resan-perspektivet” i planeringen och att underlätta för resenärer att ta sig till hållplatserna oavsett om det sker med bil, cykel eller gång. Prioritering av investeringar i hållplatsobjekt sker i samråd mellan Hallandstrafiken, kommunerna och Trafikverket. I Hallandstrafikens hållplatshandbok beskrivs principerna för arbetet med busstrafikens hållplatser samt krav på utformning av hållplatserna i länet. Infrastrukturåtgärder ska prioriteras utifrån tre kriterier; antal påstigande resenärer, att hållplatserna ingår i de huvudlinjer som trafikerar i utpekade kollektivtrafikstråk och trafiksäkerhet.

Det finns ett antal mål i trafikförsörjningsprogrammet som har bäring på infrastrukturplanen; Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen för att uppnå koldioxidneutralitet. Beläggningen i fordonen i den linjelagda kollektivtrafiken ska vara god för ett bättre resurs- och energiutnyttjande. För en mer resurs- och energieffektiv busstrafik bör framkomlighetsåtgärder prioriteras i form av exempelvis bussgator, bussfiler och signalprioritering.

En viktig aspekt är att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Tillgängliga hållplatser, bytespunkter och stationer skapar möjligheter för personer med funktionsnedsättning att kunna resa med kollektivtrafiken. Samtliga fordon i kollektivtrafiken ska vara tillgängliga och hela resan ska uppfattas som trygg och säker. I trafikförsörjningsprogrammet finns tydliga mål för arbetet med tillgänglighetsanpassning av hållplatser, både i stadsbusstrafiken och längs de regionala vägstråken.

Regional cykelplan 2020 - 2029

I Halland ska man vilja och kunna cykla och Region Halland har därför tillsammans med Trafikverket och kommunerna i Halland formulerat målet som den regionala cykelplanen i Halland ska uppnå; Ökad andel cykelresor i Halland till år 2029.

För att cykel som färdmedel ska nå sin fulla potential och för att nå det regionala cykelmålet, krävs det utbyggd infrastruktur anpassad för cykeln och även ett strategiskt arbete med cykelfrågor. Cykeln är, tillsammans med kollektivtrafiken, en betydande del i arbetet med ett hållbart transportsystem.

Den regionala cykelplanen består av två delar, en strategisk del och en del för infrastrukturplanering. I den strategiska delen pekas det ut mål och fokusområden samt insatser knutna till dessa som redogör för hur Region Halland, tillsammans med de halländska kommunerna, Trafikverket och andra aktörer kan arbeta med cykelfrågor på regional nivå. I cykelplanens del för infrastrukturplanering beskrivs de åtgärder som prioriteras på det regionala vägnätet under planperioden. Åtgärderna beskrivs och motiveras utifrån ett helhetsperspektiv där den gemensamma utgångspunkten är att cykelsträckan ska generera bra förutsättningar för samhällsutveckling. Åtgärderna som prioriteras medfinansieras med kommunala medel med 50 procent, om inget annat är överenskommet.

För att nå det övergripande målet i Halland med ökad andel cykelresor har fokusområden med tillhörande insatser tagits fram. Dessa är:

- Cykel som ett hållbart transportmedel
- Öka säkerheten för cyklister
- Ökad tillgänglighet till prioriterade målpunkter
- Samverkan kring kommunal, regional och nationell cykelplanering
- Samverkan kring turism- och rekreationscykling

Nationella mål för transportsystemet

Det transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för invånare och näringslivet i hela landet. Ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa ska bidra till att uppfylla det övergripande målet.

Funktionsmålet för tillgänglighet slår fast att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt att bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gående och cyklande ska förbättras.

Hänsynsmålet för säkerhet, miljö och hälsa innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det de nationella miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa. I september 2016 fattade regeringen beslut om en nystart för Nollvisionen och 2020 antogs ett nytt transportpolitiskt etappmål för trafiksäkerheten. Målet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafik, sjöfart respektive luftfart 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.

Miljöpolitikens inriktningsmål, det så kallade generationsmålet, är att lämna över ett samhälle till nästa generation, där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Generationsmålet beskriver inriktningen på den samhällsomställning som behöver ske inom en generation för att vi ska nå miljökvalitetsmålen. Till skillnad från miljökvalitetsmålen, som beskriver de miljötillstånd som krävs för en hållbar utveckling. Utöver generationsmålet finns de 16 nationella miljökvalitetsmålen med preciseringar samt etappmål.

Agenda 2030

Agenda 2030 är en agenda för förändring mot ett hållbart samhälle där infrastrukturen har en viktig roll. De 17 globala målen berör alla de tre hållbarhetsdimensionerna: social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Målen är integrerade och odelbara, framgång krävs inom alla områden för att målen ska kunna uppnås. Hållbara transporter utgör inte ett eget mål i agendan dock är det ett integrerat perspektiv i flera av de globala målen, såväl direkt som indirekt. Transportsystemet är essentiellt för att uppnå de flesta, om inte alla av de globala målen. De mål eller delmål som den regionala infrastrukturplanen särskilt bidrar till att uppfylla är:



Mål 3: Hälsa och välbefinnande med tillhörande delmål 3.4: Minska antalet dödsfall till följd av icke smittsamma sjukdomar och främja mental hälsa. 3.6 Minska antalet dödsfall och skador i trafiken och 3.9 Minska antalet sjukdoms- och dödsfall till följd av skadliga kemikalier och föroreningar

God hälsa är en grundläggande förutsättning för människors möjlighet att nå sin fulla potential och att bidra till samhällets utveckling. Transportsystemet har en viktig funktion i att uppnå mål 3. Kollektivtrafikresenärer går eller cyklar mer än bilresenärer vilket leder till mer fysisk aktivitet för kollektivtrafikresenärer än bilresenärer vilket kan ge positiva folkhälsoeffekter. Flera studier visar på en ökning av gång och cykel i samband med kollektivtrafikresandet jämfört med bilresandet. När fler väljer kollektivtrafiken innebär det färre bilar på vägarna vilket minskar risken för trafikolyckor och minskade klimatutsläpp. Ett välutvecklat och säkert transportsystem bidrar till att minska antalet dödsfall och skador i trafiken. Om infrastrukturen möjliggör för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter minskas föroreningar och människors hälsa förbättras.



Mål 7: Hållbar energi för alla med tillhörande delmål 7.3 Fördubbla ökningen av energieffektivitet

En stor andel våra utsläpp av växthusgaser kommer från sättet vi utvinner, omvandlar och använder fossil energi, men förnybara energilösningar blir billigare, mer tillförlitliga och effektivare varje dag. Satsningar på ett transportsystem som är energieffektivt, kapacitetsstarkt och hållbart bidrar till att uppnå målet.

Mål 9: Hållbar industri, innovationer och infrastruktur med tillhörande delmål 9.1 Skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer



En fungerande och stabil infrastruktur är grunden för alla framgångsrika samhällen. För att möta framtida utmaningar som vi människor och vår planet står inför måste våra industrier och infrastrukturer göras mer inkluderande och hållbara. Det handlar om att bygga ut tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig infrastruktur av hög kvalitet, inklusive regional och gränsöverskridande infrastruktur. Detta för att stödja ekonomisk utveckling och människors välbefinnande med fokus på ekonomiskt överkomlig och rättvis tillgång för alla.

Mål 10: Minskad ojämlikhet.



Ett jämlikt samhälle bygger på principen om allas lika rättigheter och möjligheter oberoende av till exempel kön, etnicitet, religion, funktionsvariation, ålder och annan ställning. Ett hållbart transportsystem minskar ojämlikheter gällande transportmöjligheter och möjliggör människors förflyttning oavsett bakgrund eller förutsättningar.

Mål 11: Hållbara städer och samhällen med tillhörande delmål 11.2: Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla, 11.6: Minska städers miljöpåverkan samt 11a: Stärka den nationella och regionala utvecklingsplaneringen



Växande städer kan skapa nya möjligheter för ekonomisk tillväxt, men också bidra till sociala klyftor och påfrestningar på ekosystem. Städer och samhällen behöver planeras på ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart sätt. Satsningar på cykel och kollektivtrafiken tillgängliggör ett tryggt och hållbart transportsystem för alla och knyter samman olika områden och minskar miljöpåverkan genom färre fordon på vägarna.

Mål 13: Bekämpa klimatförändringarna.



Klimatförändringarna är ett verkligt hot och utsläppen av våra växthusgaser fortsätter att stiga. För att temperaturökningen ska vara möjlig att begränsa långt under två grader, och helst under 1,5 grader, behöver de globala växthusgasutsläppen snabbt minska för att senast under seklets andra hälft vara kring noll. Sker satsningar på ett hållbart transportsystem minskas utsläppen av växthusgaser i Halland.

En hållbar tillväxt i Halland

Region Hallands uppdrag att leda och samordna en hållbar tillväxt i Halland innebär att ta hänsyn till de tre hållbarhetsdimensionerna: ekonomisk-, social- och ekologisk hållbarhet. Dessa är ömsesidigt beroende av varandra. Hållbar utveckling och tillväxt bygger på dessa tre dimensioner:

• Den miljömässiga, ekologiska, dimensionen utgör ramen för en hållbar utveckling. Miljön ska skyddas, vilket bland annat innebär att utsläpp inte ska skada människor och att det naturliga kretsloppet ska respekteras.

• Den ekonomiska hållbarheten bygger på en balanserad ekonomisk tillväxt, utan negativa effekter för människor och med ett hållbart bruk av naturresurser. Ekonomisk hållbarhet handlar även om att tillgodose välfärd och främja en hållbar arbetsmarknad.

• Den sociala hållbarheten handlar om att skapa ett samhälle där alla individer får sina rättigheter respekterade. Oavsett behov och förutsättningar ska alla ges lika möjlighet till en livsmiljö där de kan utvecklas. Jämställdhet, jämlikhet, hälsa och integration är några viktiga faktorer i begreppet social hållbarhet.

För att skapa en hållbar utveckling behöver vi minska klimatutsläppen, öka bostadsbyggandet och skapa ett inkluderande och sammanhållande samhälle samtidigt som vi ska skapa tillväxt och sysselsättning. Transportsystemet kan bidra till att minska samtliga dessa samhällsutmaningar. Men det kräver samplanering mellan många aktörer som alla har olika ansvar. Ett utvecklat transportsystem bidrar till att skapa grundläggande tillgänglighet till samhället och bryta ned fysiska och sociala barriärer och på så sätt stärka integrationen. Transportsystemet kan bidra till att bryta utanförskapet, bidra till jämställdhet mellan kvinnor och män och bidra till folkhälsa. En ökad möjlighet till arbetspendling ger förutsättningar för regional utveckling, stärkt eller större arbetsmarknad och ökad sysselsättning för alla grupper i samhället. Om satsningar sker på bostadsbyggande i kollektivtrafiknära lägen kan attraktiviteten för en ort öka och fler bostäder byggas. Utifrån detta pekas följande inriktningar ut:

Inriktning för en ekonomisk hållbarhet

Den ekonomiska dimensionen av hållbarhet innebär att infrastrukturen ska bidra till en arbetsmarknadsförstoring och skapa förutsättningar för näringslivets utveckling. Detta bidrar till ekonomisk tillväxt. Infrastrukturen ska möta de behov som finns i Halland idag och framöver för att främja kommunal, regional och nationell utveckling. De infrastrukturella behoven i Halland är stora, så det är av stor vikt att prioritera åtgärder i infrastrukturen som tydligt bidrar till en hållbar samhällsutveckling.

Inriktning för en hållbar miljö

Den miljömässiga dimensionen på hållbarhet innebär att investeringar i infrastrukturen kan bidra till att minska användningen av fossila bränslen och ökad energieffektivitet. För att infrastrukturen ska bidra till utsläppsminskningar krävs det goda förutsättningar för att gå, cykla eller att åka kollektivt. Andra åtgärder för att minska utsläppen är att investera i förnyelsebara drivmedel för omställning av fordonsflottan samt att arbeta aktivt med steg 1- och 2 åtgärder.

Inriktning för en social hållbarhet

Den sociala hållbarheten handlar om att skapa ett samhälle där alla individer får sina rättigheter respekterade. Oavsett behov och förutsättningar ska alla ges lika möjlighet till en livsmiljö där de kan utvecklas, tillgodogöra sig kunskap och ha förutsättningar för en god hälsa. Det är idag stora dokumenterade skillnader mellan hur kvinnor och män använder transportsystemet och det finns könskodade normer för transporter. Ett väl planerat transportsystem behöver ta hänsyn till alla människors behov och rörelsemönster.

Transportsystemet har betydelse för individers möjlighet att delta i samhället, som tillgången till en diversifierad arbetsmarknad, tillgång till utbildningstillfällen och tillgången till samhällsservice som hälso- och sjukvård, butiker och kulturella- och rekreationsupplevelser. Kollektivtrafiken är särskilt viktig för vissa befolkningsgruppers möjlighet att delta i samhället till exempel kvinnor, ungdomar, äldre, jobbsökande, låginkomsttagare och boende på landsbygden.

En transportplanering med hänsyn till olika gruppers behov och förutsättningar kan antas positivt påverka individers förutsättningar att delta i samhället, vilket i sin tur bidrar till ökad integration och inkludering. Tillgänglighet utifrån ett socialt perspektiv handlar om att människors vardagliga rutiner och aktiviteter blir utgångspunkt i planeringen.

För att det praktiska vardagslivet ska fungera måste det vara lätt att nå, och röra sig mellan, olika målpunkter i vardagen. Idag sträcker sig människors vardagsliv ofta bortom det lokala. En god transportplanering stödjer och tar hänsyn till dessa behov. Konkret kan det handla om att analysera fördelningen av olika effekter som transportsystemet medför, med hänsyn till befolkningens mångfald genom att belysa olika befolkningsgruppers behov respektive socioekonomiska förutsättningar att ta del av de nyttor som transportsystemet ger upphov till. Det handlar exempelvis om tillgången till olika färdmedelsalternativ, lokalisering och utformning av hållplatser, turtäthet, enkelheten att kombinera olika trafikslag med mera.

Folkhälsa

Hälsa är ett av transportpolitikens hänsynsmål. Det innebär att transportsystemet, i den utsträckning det kan ske, ska bidra till ökad folkhälsa. För att kunna göra det krävs förståelse för vilka satsningar som är mest lämpade för att gynna fysisk aktivitet. Utredningar och projekt som innefattar kopplingen mellan kollektivtrafik och folkhälsa skulle kunna vara ett sätt arbeta. Det kan handla om att inventera nuläget, bytespunkternas utformning och läge, vägen till och från bytespunkterna samt att fortsätta att möjliggöra för god tillgång till kollektivtrafiksystemet.

I transportsammanhang sammankopplas hälsa ofta med ökad trafiksäkerhet, minskade buller- och luftföroreningar, samt möjligheten att göra hälsosamma val. Ett rörligt och aktivt liv kan till exempel stödjas genom tillgängliga, inbjudande och trafiksäkra gång- och cykelvägar till naturområden. Hur människor transporterar sig har också stor betydelse för hälsan. Med en välfungerande kollektivtrafik och ett sammanhängande gång- och cykelvägnät uppmuntras människor att välja mer hållbara och hälsosamma transportsätt.

Tillsammans utvecklar vi Halland

Transportsystemet ska bidra till en hållbar regional utveckling

Grunden och visionen för den regionala utvecklingen i Halland finns beskriven i Regional utvecklingsstrategi 2035. Det regionala tillväxtarbetet ska leda till en hållbar regional tillväxt och utveckling. En hållbar tillväxt och utveckling tar hänsyn till ekonomiska, sociala och miljömässiga faktorer. Utveckling av infrastruktur inom transportområdet är ett av de verktyg som bidrar till att utveckla Halland till bästa livsplatsen och till att nå målen i strategin för en hållbar tillväxt. Den regionala infrastrukturplanen ska bidra till att uppfylla de gemensamma mål som är utpekade i den halländska tillväxtstrategin; hög attraktivitet, stark konkurrenskraft och fler i arbete.

I arbetet med ”Regional systemanalys för transportsystemet, augusti 2020” förstärktes bilden av ett Halland som växer och hur transportsystemet kan bidra till en hållbar regional utveckling. Ett antal viktiga slutsatser drogs, vilka ligger till grund för prioriteringar och åtgärder i den regionala infrastrukturplanen. Det konstaterades att den goda tillväxten i Sydvästsverige ger ett ökat transportbehov och en ökad efterfrågan på transporter i Halland, där den största ökningen sker längs Västkuststråket.

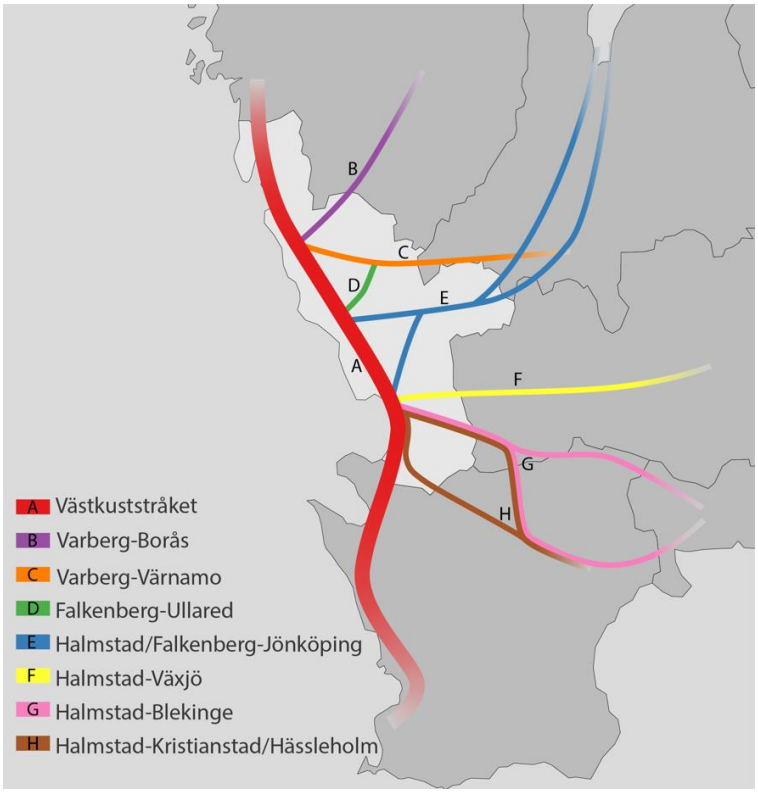
För näringslivets konkurrenskraft är ett robust och tillförlitligt transportsystem en förutsättning. Halland präglas av ett transportintensivt näringsliv och handeln och transporterna fortsätter att öka. Tillgängligheten i Västkuststråket, inåt landet och till hamnarna är viktiga för näringslivet. Generellt konstateras behov av kapacitetsåtgärder på Västkustbanan och av förbättrat underhåll på järnvägs- och vägnätet i länet.

Region Halland bidrar till Hallands utveckling, men det krävs mer än kollektivtrafik och infrastruktur för att bygga samhällen och driva utveckling. Samverkan och samarbete är en förutsättning för tillväxt. Fem strategiska planeringsinriktningar identifieras i systemanalysen, vilka ska bidra till Region Hallands uppfyllnad av nationella och regionala mål:

- Utvecklade former för samverkan och samplanering,
- Insatser för att öka det hållbara resandet,
- Vårda befintligt transportsystem,
- Stärka stråk och noder,
- Minska miljö- och klimatpåverkan.



I den regionala systemanalysen för transportsystemet identifierades åtta regionala transportstråk. De regionala transportstråken förbinder Halland med viktiga målpunkter på såväl kort som långt avstånd och i stråken återfinns de stora regionala och interregionala transportflödena. Sammantaget ger stråken en enkel beskrivning av det halländska transportsystemet ur såväl ett nationellt som regionalt perspektiv.



Regionala transportstråk

Samverkande insatser för att öka det hållbara resandet

För ett hållbart resande med minskad miljöbelastning och trängsel behöver fler resor ske med kollektivtrafik och cykel i stället för med bil. En ökad tillväxt ger ett ökat resbehov vilket gör att en satsning på utbudet av kollektivtrafiksystemet behöver gå hand i hand med insatser där flera aktörer har rådighet. Insatser som är särskilt viktiga handlar om att göra förbättringar för resenärens hela resa, från dörr till dörr. Det innefattar utveckling av kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter men också insatser för att öka möjligheten att ta sig med gång och cykel till och från hållplatser och bytespunkter. En annan insats är att ytterligare förbättra byten mellan olika trafikslag vilket kan handla om att bygga fler pendlarparkeringar, digitala lösningar eller att arbeta för ett sömlöst resande med smidiga biljettsystem.

Insatser och åtgärder med inriktning mot att stödja ett hållbart resande genom att påverka attityder och beteenden är fortsatt viktiga att arbeta med i bred samverkan. Det kan bidra till att nya resenärer börjar använda kollektivtrafiken och att marknadsandelen ökar. Insatser som främjar hållbart resande handlar också om att planera för nybyggnation av bostäder i närheten av stråk. När det byggs bostäder i kollektivtrafiknära lägen höjs ofta bostadsområdets attraktivitet. Det ökar underlaget för kollektivtrafiken vilket kan motivera ytterligare satsningar i kollektivtrafiksystemet.

En samplaneringsmodell för en planering i takt

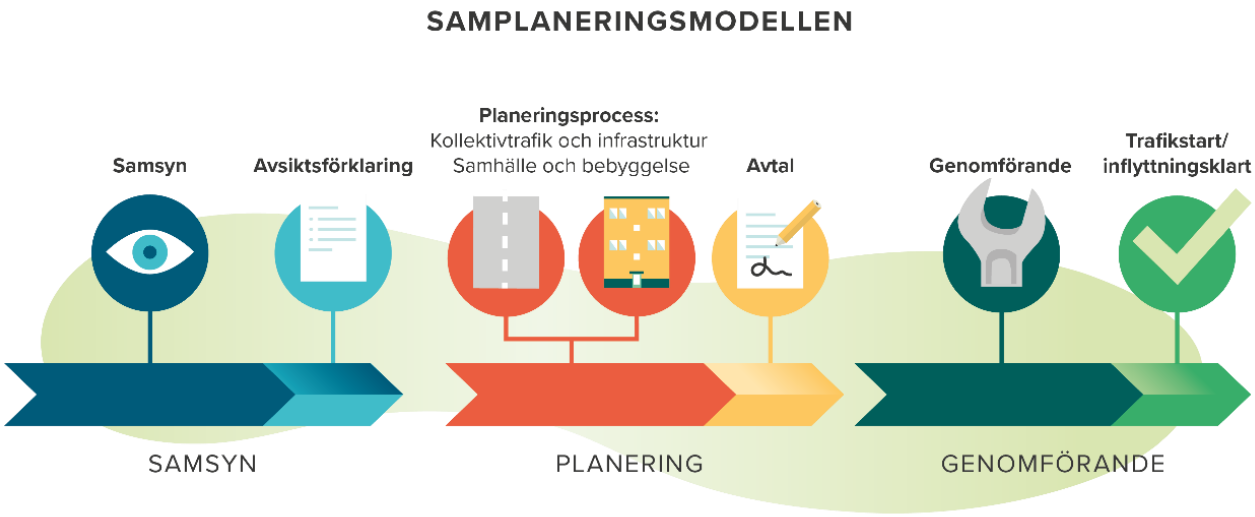
I ett växande län behöver samplaneringen utvecklas för att bidra till ett effektivt resursutnyttjande och så goda lösningar som möjligt för invånarna. Detta förutsätter ett nära samarbete mellan Region Halland, de halländska kommunerna, Trafikverket, Hallandstrafiken och grannregionerna.

Den halländska strategin för hållbar tillväxt pekar ut riktningen för att Halland ska bli en mer attraktiv, inkluderande och konkurrenskraftig region. Under målet Hög attraktivitet finns prioriteringen att utveckla formerna för samverkan och samplanering mellan infrastruktur, kollektivtrafik, samhälls- och bebyggelseplanering. I trafikförsörjningsprogrammet och den regionala systemanalysen för transportsystemet betonas också vikten av samspel mellan de olika planeringsprocesserna, för att planeringen av kollektivtrafik och infrastruktur ska bidra till en hållbar regional utveckling.

Större investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik ska vara nära knutna till samhällsutveckling och bostadsbyggande. Som ett led i att konkretisera och öka samplaneringen har en modell för samplanering tagits fram. Modellen beskriver processen för samplaneringsobjekt och ska användas vid större satsningar för att underlätta att kollektivtrafik- och infrastrukturplanering samt samhälls- och bebyggelseplanering går i takt. Med hjälp av modellen blir den gemensamma viljeinriktningen tydlig och den gemensamma planeringen kan påbörjas utan att alla bitar är på plats. Modellen bygger på tre faser; samsyn, planering och genomförande. Faserna regleras med en avsiktsförklaring och ett genomförandeavtal.

I den första fasen ska parterna enas och nå samsyn om det gemensamma åtagande de står inför. Denna fas kännetecknas av samtal och politisk beredning. När parterna är överens tecknas detta ned i en gemensam avsiktsförklaring. Avsiktsförklaringen blir även den gemensamma målbilden för den fortsatta planeringen. I den andra fasen startar planeringen. Planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen och samhälls- och bebyggelseplanering är kopplad till lagen om byggande av väg och järnväg respektive plan- och bygglagen. Parterna ska gemensamt och var för sig arbeta mot det som beskrivs i avsiktsförklaringen. Den tredje fasen är en fas med genomförande, vilken föregås av ett genomförandeavtal där kostnadsbärare med mera har reglerats. Investeringarna i infrastruktur och kollektivtrafik ska driftsättas och investeringar i samhälls- och bebyggelseplanering färdigställas.

Det är en gemensam utmaning för aktörer i och utanför Halland att möta de regionala behoven av en väl fungerande bostadsförsörjning, infrastruktur och kollektivtrafik. Den gemensamma samplaneringsmodellen är ett sätt att utveckla formerna för samverkan och samplanering där samhälls-, bebyggelse-, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering går hand i hand. Samplanering är en nyckelfaktor för att en hållbar regional utveckling ska kunna bli verklighet.



Den halländska samplaneringsmodellen

Organisation och samverkan

Region Halland

Region Halland har ett regionalt utvecklingsuppdrag att samordna och leda processer som bidrar till regional utveckling och tillväxt. Region Halland är länsplaneupprättare vilket innebär ansvar för den långsiktiga planeringen av infrastrukturen i länet, bland annat genom den regionala infrastrukturplanen. Att region Halland är både länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndighet ökar samordningsmöjligheterna mellan kollektivtrafikens utveckling och investeringar i infrastruktur i väg och järnvägssystemen.

Hallandstrafiken

Hallandstrafiken AB är ett helägt bolag av Region Halland och har som huvuduppgift att sköta den operativa planeringen av kollektivtrafiken i länet. Hallandstrafiken upphandlar och samordnar den regionala kollektivtrafiken i Halland på uppdrag av kollektivtrafikmyndigheten. Bolaget bereder även ärenden åt kollektivtrafikmyndigheten.

Trafikverket

Trafikverket är ansvarigt för investeringar, drift och underhåll av statliga, nationella och regionala, vägar och järnvägar. Dialogen, samarbetet och samplanering med Trafikverket är en viktig del i utvecklingen av både infrastruktur och kollektivtrafik och därmed också i utvecklingen av Halland. Trafikverket ansvarar för att ta fram den nationella planen för transportsystemet. I nationell plan beslutas om nyinvesteringar på väg och järnväg och där finns även medel till drift och underhåll.

Kommunerna i Halland

Kommunerna i Halland är viktiga aktörer i utvecklingen av Halland. Genom det kommunala planmonopolet har kommunerna ansvaret för hur bebyggelse- och samhällsplaneringen utformas lokalt. Respektive kommuns utveckling är bidragande till att sätta ramarna för vad som kan åstadkommas med infrastrukturen och ringar in vilka behov som finns. Infrastrukturplanering, tillsammans med kollektivtrafiken, bör integreras i samtliga delar av samhällsplaneringsprocessen och beaktas i tidiga skeden i kommunens planering. Det krävs samplanering för att lösningarna ska bli bra för invånarna vilket förutsätter nära samarbete mellan Region Halland, Trafikverket, Hallandstrafiken och kommunerna.

Samarbetet med kommunerna på politisk nivå sker genom fortlöpande dialog genom kommun-och regionledningsforum. Hallandstrafiken träffar kommunerna regelbundet på en mer operativ basis och har dialoger vid framtagandet av den årliga Kollektivtrafikplanen. Region Halland tillsammans med Hallandstrafiken anordnar regelbundet möten för kommunrepresentanter som arbetar med frågor som berör kollektivtrafik och infrastruktur genom Kollinfragruppen.

Angränsande regioner

Halland gränsar till Västra Götalandsregionen, Region Jönköpings län, Region Kronoberg och Region Skåne. Utveckling av den länsöverskridande infrastrukturen kräver samarbete med närliggande regioner och kollektivtrafikmyndigheter. Öresundstågssystemet är ett sådant exempel på samarbete, vilket är ett mellanregionalt och internationellt tågsystem i Öresundsregionen. Arbetspendlingen mellan Kungsbacka kommun och Västra Götalandsregionen är mycket omfattande. Region Hallands samverkan med Västra Götalandsregionen inom det Västsvenska paketet är ett tydligt exempel på hur infrastrukturinvesteringar utanför länet är av stor vikt för infrastrukturinvesteringar utanför länet är av stor vikt för Halland. Kollektivtrafikmyndigheterna i Halland och Västra Götaland har i en avsiktsförklaring angivit att intentionen är att det pågående samarbetet ska fortsätta för att minimera effekterna av länsgränsen samt underlätta planerings- och beslutsprocesser.

Regionsamverkan Sydsverige

Regionsamverkan Sydsverige, RSS, är ett samarbetsorgan för Sveriges sex sydligaste regioner: Region Blekinge, Region Halland, Region Jönköpings län, Region Kalmar län, Region Kronoberg och Region Skåne. Regionsamverkan Sydsverige arbetar för en långsiktigt hållbar tillväxt och utveckling i de sydligaste regionerna. Infrastruktur och kollektivtrafik är två av flera områden där samarbete pågår och i beslutade positionspapper har gemensamma ställningstaganden och prioriteringar tagits fram för utvecklingen av infrastrukturen och kollektivtrafiken i Sydsverige.

Greater Copenhagen

Greater Copenhagensamarbetet är ett näringslivspolitiskt partnerskap mellan Region Skåne och Region Halland i Sverige, Region Sjælland och Region Hovedstaden i Danmark och de tillhörande 85 kommunerna. Tillsammans arbetar de olika parterna för att skapa ökad tillväxt, växande arbetsmarknad och god livskvalitet för regionens totalt 4,4 miljoner invånare. Ett av målen är att bygga en region av internationell betydelse. Parterna arbetar bland annat med att stärka en gränslös kollektivtrafik genom gemensamma infrastrukturåtgärder som ska göra det lättare att resa inom Greater Copenhagen.

STRING

STRING, South Western Baltic Sea Transregional Area Implementing New Geography, är ett gränsöverskridande samarbete mellan regioner och städer i Sverige, Norge, Danmark och Tyskland, som Region Halland är en part av. Syftet med STRING är att stärka den regionala utvecklingen i tillväxtbältet Oslo – Göteborg – Halland – Malmö – Köpenhamn – Hamburg.



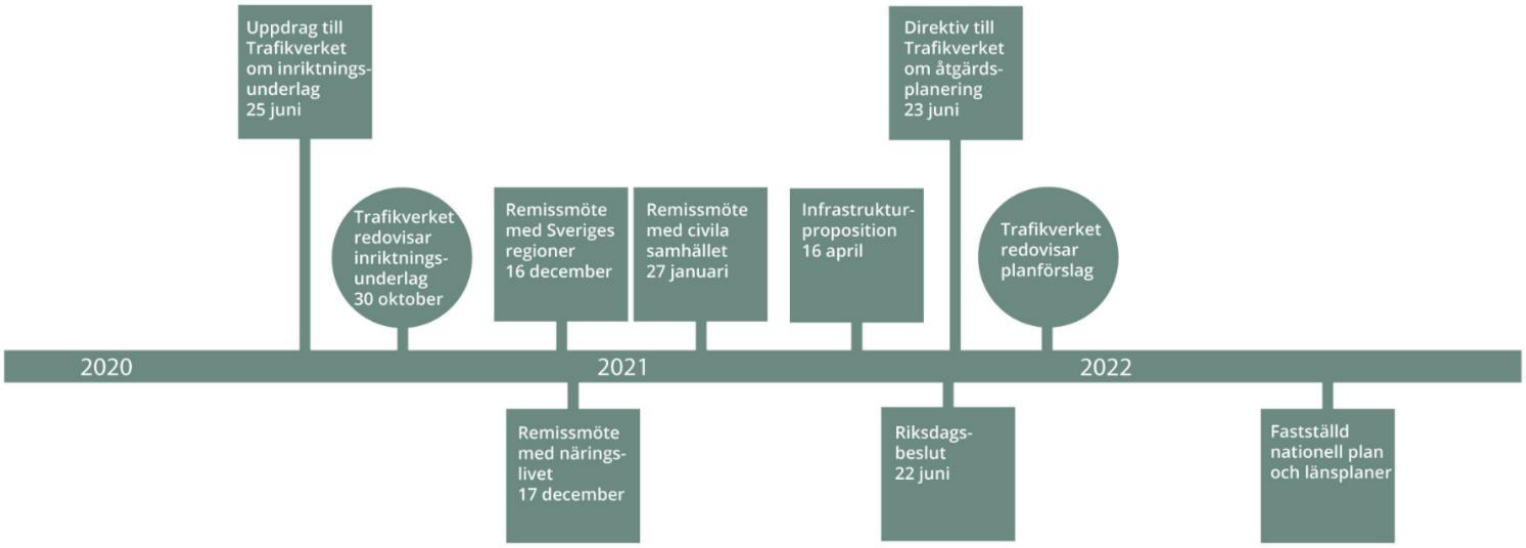
Internationella stråk inom samarbetet String

Förutsättningar och ramverk

Planprocess och uppdrag

Region Halland har ett regionalt utvecklingsuppdrag att samordna och leda processer som bidrar till regional utveckling. Som ett led i detta har Region Halland ett statligt uppdrag att ansvara för den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur i länet och att ta fram förslag till regional infrastrukturplan för Halland, i egenskap av länsplaneupprättare.

Inriktningsplaneringen för den kommande planeringsperioden 2022 - 2033 för den nationella och de regionala infrastrukturplanerna har pågått på nationell och regional nivå under 2020 och 2021. Trafikverket har tagit fram förslag till inriktningsunderlag som presenterats för regeringen och har därefter anordnat remiss- och dialogmöten. Region Halland har tagit fram en regional systemanalys för transportsystemet och inom Regionsamverkan Sydsverige har ett gemensamt positionspapper för infrastruktur med tillhörande prioriteringar beslutats. Inriktningsplaneringen följs i nästa steg av åtgärdsplaneringen som innebär att identifiera åtgärder som ska prioriteras i nationell och regional plan.



Process för planrevidering av nationell plan

Infrastrukturpropositionen

Riksdagen beslutade i juni 2021 om infrastrukturpropositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige, prop. 2020/21:151. Beslutet innehåller transportpolitiska mål och principer, principer för finansiering, planeringssystemet för transportinfrastruktur och den totala ekonomiska ramen för perioden 2022 - 2033. Infrastrukturpropositionen ligger till grund för åtgärdsplaneringen och framtagandet av nya nationella och regionala planer.

Den ekonomiska ramen för trafikslagsövergripande åtgärder i den statliga infrastrukturen för perioden 2022 - 2033 uppgår till 799 miljarder kronor, vilket är drygt 176,5 miljarder mer än nu gällande plan. Framför allt ökas utrymmet för drift

och underhåll, vidmakthållande, av landets järnvägar men även utrymmet för investeringar i den statliga transportinfrastrukturen har ökat.

Ramen delas in i utveckling och vidmakthållande med följande ekonomiska ramar:

Utveckling av transportsystemet	437 miljarder kronor
Statliga järnvägar, drift, underhåll och reinvestering	165 miljarder kronor
Statliga vägar, drift och underhåll	197 miljarder kronor

Den totala ramen på 799 miljarder innefattar även de regionala infrastrukturplanerna i hela landet, medel till stadsmiljöavtal samt ytterligare ett antal specifika utgiftsposter. De regionala länsplanerna tilldelas sammanlagt 42 miljarder kronor.

Direktiv för åtgärdsplaneringen

Med utgångspunkt i propositionen har regeringen den 23 juni 2021 lämnat direktiv till Trafikverket och länsplaneupprättarna, däribland Region Halland, att upprätta förslag till nationell plan respektive regionala infrastrukturplaner för perioden 2022 - 2033. Förslaget till nationell plan ska redovisas till regeringen senast den 30 november 2021 och de regionala planerna ska redovisas senast 30 april 2022.

De transportpolitiska målen, transportpolitiska principerna, fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt ska vara utgångspunkt för Trafikverket och länsplaneupprättarnas förslag till åtgärder. Dessutom ska infrastrukturpropositionen utgöra utgångspunkt för Trafikverket och länsplaneupprättarnas analyser och förslag till åtgärder. Även regionala systemanalyser för transportsystemet utgör en utgångspunkt för länsplaneupprättarna.

Samtliga samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder och typer av åtgärder i förslagen till nationell plan och länsplaner ska vara aktuella, kvalitetssäkrade, väl dokumenterade, finnas samlade och hållas tillgängliga för alla i anslutning till planförslagen från den tidpunkt då planförslagen skickas ut på remiss. Gränsen för ett namngivet objekt i nationell plan är en totalkostnad av 100 mkr och däröver. Under detta belopp kallas åtgärderna för trimning. Gränsen för ett namngivet objekt i de regionala planerna har i direktivet justerats upp från 25 mkr till 50 mkr.

Trafikverket och länsplaneupprättarna ska i åtgärdsplaneringen tillämpa det 6:e kapitlet i miljöbalken i syfte att kontinuerligt integrera miljöaspekter i den kommande planen, så att en hållbar utveckling främjas. Miljökonsekvenser ska därvid identifieras, beskrivas och bedömas.

I direktivet står bland annat att den regionala ramen ska användas för investeringar och förbättringsåtgärder av transportinfrastruktur i länet. Länstransportplanen ska redovisa hur medlen fördelas mellan trafikslagen och hur mycket medel som planerar att läggas på cykelinfrastruktur. Planen ska även beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till att nå de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen. Vid prioriteringen av åtgärder bör förutsättningar för att möta behovet av ökat bostadsbyggande och betydande industriinvesteringar redovisas.

Länsplanerna ska redovisa de namngivna objekt som beräknas ha en total kostnad av minst 50 miljoner kronor och som bedöms bli utförda under planperioden. Region Halland beslutar via planen om driftbidrag till regional flygplats.

Nationell och regional plan

Nationell plan

Riksdagen har slagit fast hur stor den ekonomiska ramen är för åtgärder i den statliga infrastrukturen under perioden 2022 - 2033. Den ekonomiska ramen fördelas över två områden: utveckling och vidmakthållande av transportsystemet. Utvecklingsmedlen fördelas i nästa steg till den nationella och de regionala planerna. Trafikverkets och regionernas arbete med att ta fram planförslag sker i en samordnad process och görs parallellt på nationell och regional nivå. Båda planerna ska vara trafikslagsövergripande.

Den nationella planen omfattar åtgärder som investeringar i järnvägar och nationella stamvägar samt drift och underhåll av vägar och järnvägar. I Halland omfattas alltså samtliga järnvägar av den nationella planen, Västkustbanan och de tre regionala banorna Viskadalsbanan, Halmstad-Nässjö Järnväg (HNJ) och Markarydsbanan. Av de större vägarna är E6, väg 25 och 26 nationella stamvägar. Investeringar i dessa järnvägar och vägar finansieras därmed av medel från nationell plan utifrån prioriteringar av Trafikverket och regeringen.

Exempel på pågående och kommande nationella beslutade projekt i och utanför länet som påverkar Hallands utveckling:

- Dubbelspår på Västkustbanan genom Varberg
- Dubbelspår på Västkustbanan mellan Ängelholm och Maria
- Dubbelspår på Västkustbanan mellan Maria och Helsingborg
- Ombyggnad av Halmstad C bangård etapp 3, resecentrum
- Åtgärder för längre, tyngre och större tåg. Sträckan Halmstad-Falkenberg
- Västsvenska paketet. Infrastruktur i Västsverige inkl. tågtunneln Västlänken
- Större reinvesteringar på Viskadalsbanan, HNJ-banan och Markarydsbanan
- Kattegattleden. Färdigställande av den första nationella turistcykelleden.

I direktivet beskrivs några särskilda satsningar där medel från den nationella planen kan komma att samfinansiera åtgärder i de regionala planerna. Det anges inga belopp för dessa särskilda utpekanden men medel kan komma att avlasta länsplanerna med följden att fler regionala åtgärder kan inrymmas. De nämnda satsningarna rör;

- Regionala vägar: Förkorta restider på landsbygd. Trafiksäkerhet.
- Cykelpott: En särskild pott till cykelåtgärder längs statliga allmänna vägar
- Stadsmiljöavtal: Utveckling och effektivisering av stadsmiljöavtalen
- Näringsliv: Hållbara transportlösningar som ökar intermodaliteten

Regional plan

Hallands län har fått en preliminär planeringsram för åren 2022 - 2033 på 1 370 miljoner kronor. Ramen har då justerats i förhållande till verkligt utfall av upparbetade planmedel för planperioden 2018 – 2021. Den slutliga fördelningen av ramen kommer att fastställas av regeringen under 2022.

Region Halland ska i den regionala planen prioritera och fördela dessa statliga medel på olika åtgärdsområden, utifrån de förutsättningar som finns beskrivna i direktivet för åtgärdsplaneringen. Trafikverket är den myndighet som har ansvar för att

genomföra åtgärderna i den regionala infrastrukturplanen. Kommunerna ansvarar för de åtgärder som beviljas statlig medfinansiering från planen.

Den regionala planen omfattar alla typer av investeringar i den statliga infrastrukturen som inte omfattas av nationell plan. Medlen avsätts till åtgärder på regionala vägar, samfinansiering av den nationella planen, kollektivtrafikåtgärder, cykelvägar, trafiksäkerhetsåtgärder, smärreåtgärder, statlig medfinansiering för åtgärder på kommunalt vägnät och bidrag till regional flygplats. För alla större investeringsåtgärder i nationell och regional plan ska samlade effektbedömningar (SEB) tas fram av Trafikverket. Dessa finns att ta del av på Trafikverkets hemsida under rubriken ”Samhällsekonomiskt beslutsunderlag”.

Vilka typer av investeringar som den regionala planen får innehålla framgår av förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur samt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera. I bilaga 2 sammanfattas de kategorier av investeringar som får rymmas i den regionala planen.

För Halland har vi en relativt god överblick över behov och brister i regionala och nationella stråk. Det har på senare år genomförts ett antal åtgärdsvalsstudier (ÅVS) för stråk, järnvägar, regionala vägar och tätorter med mera. Bland de stora åtgärdsvalsstudierna kan nämnas;

- Stråket Varberg – Göteborg
- Väg 158. Åtgärder med fokus på kollektivtrafik
- Väg 15. Åtgärder med inriktning mot trimning
- Väg 153 och 154. Stigningsfält och trimning
- Markarydsbanan. Mötesspår och stationer
- Viskadalsstråket. Väg 41 och Viskadalsbanan
- Väg 26. Nissastigen

Inför denna planomgång uppdaterades underlag för några av de regionala bristerna i form av samlade effektbedömningar. Utöver de större namngivna åtgärdsförslag från tidigare åtgärdsvalsstudier har Trafikverket inom ÅVS väg 158 räknats på en mittseparerad sträcka, 2+1-väg, i syfte att underlätta för kollektivtrafiken Det finns också uppdaterade underlag för väg 41 med fyra olika delsträckor som har bristande trafiksäkerhet.

Något som kan komma att påverka åtgärder på de regionala vägarna är Trafikverkets arbete med hastighetsförändringar på det statliga vägnätet som generellt sätt leder till ökad trafiksäkerhet, men med sänkningar av medelhastigheten men som följd. Möjligen kan den nämnda särskilda satsningen på att korta restider på landsbygd spela en roll här, med nationellt bidrag till förbättringar av trafiksäkerheten och exempelvis mitträckesväg med högre hastighet. Trafikverket planerar under det kommande året att starta en åtgärdsvalsstudie för nationell väg 25, från Halmstad till länsgränsen mot Kronoberg.

Planeringssystemet

Planeringen av åtgärder i det statliga transportsystemet sker i flera steg och är en process för vilken riksdagen och regeringen sätter ramarna.

Upplägget för nationell plan och regionala planer

Såväl den nationella planen som de regionala transportplanerna omfattar i regel tolv år och aktualiseras och förlängs vart fjärde år. Därmed behöver det finnas en långsiktighet och flexibilitet i planerna. Det är statliga medel som fördelas till den nationella och de regionala planerna, vars innehåll styrs av regeringens direktiv och slutligen även fastställs av regeringen. De första åren av planen innefattar i större utsträckning åtgärder som är långt gångna, namngivna och konkreta. De sista åren pekas brister och behov ut som behöver åtgärdas men också utredas mer innan de är färdiga för byggstart. Behov och brister som genom åtgärdsvalsstudier blir till konkreta åtgärder, kan komma att prioriteras i kommande planomgångar.

Trafikverkets planeringsprocess

Planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen genomförs i två steg. I det första steget, inriktningsplaneringen, utreds mål, ekonomiska ramar och inriktning för den kommande planeringsperioden. Analysen ligger till grund för den infrastrukturproposition som regeringen presenterar med förslag till planeringsram och inriktning för den aktuella planperioden. När riksdagen fattat beslut med anledning av propositionen följer det andra steget, åtgärdsplaneringen. Trafikverket och planeringsorgan på regional nivå upprättar i detta skede konkreta förslag till nya åtgärdsplaner. Regeringen fastställer såväl den nationella som de regionala planerna. De regionala planerna fastställs därefter även i respektive region.

Planeringen av transportinfrastrukturen i landet följer både en politisk och en lagstyrd ordning. Den politiska delen utgörs av de tidiga och långsiktiga/strategiska skedena av planeringen. Den politiska delen omfattar tidsmässigt cirka fyra år och avslutas med att regeringen fastställer den av Trafikverket föreslagna nationella transportplanen samt de 21 länstransportplanerna. För att namngivna åtgärder ska tas in i dessa planer ska de föregås av en förberedande studie, en åtgärdsvalsstudie.

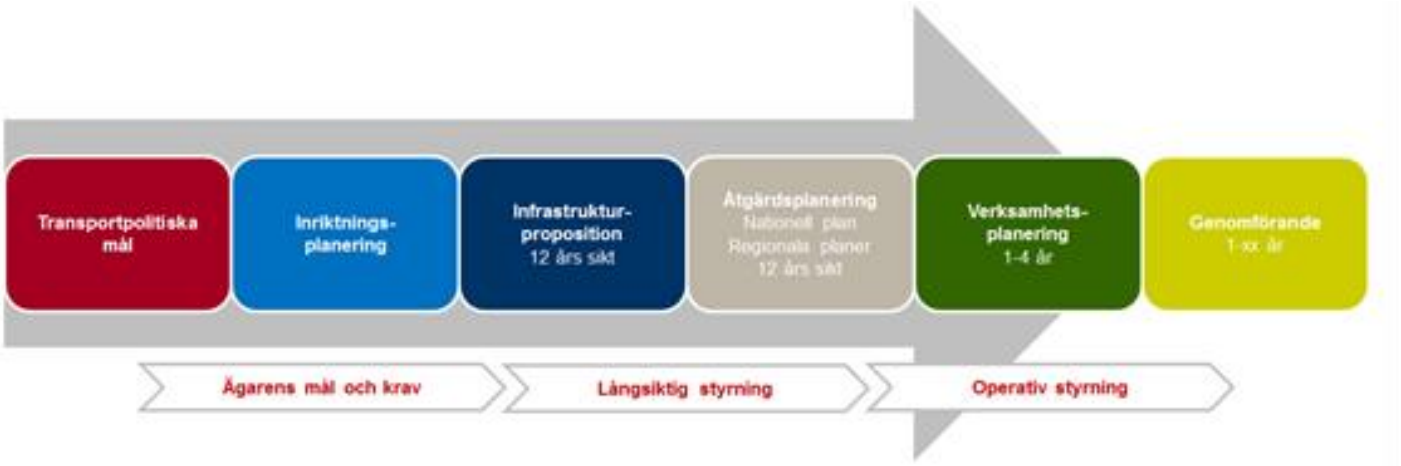


Bild. Regeringens planeringsprocess för transportsystemet

Planläggningsprocessen för åtgärder

Efter att planerna har fastställts tar genomförandet vid. Enligt väglagen och lag om byggande av järnväg ska planläggningsprocessen tillämpas för åtgärder som innebär byggande av väg eller byggande av järnväg. Begreppen definieras i väglagen och lag om byggande av järnväg som dels att anlägga en ny väg eller järnväg, dels att bygga om en väg eller järnväg.



Planläggningsprocessen för åtgärder

Åtgärdsvalsstudien är den första delen av planläggningsprocessen. Den behandlar vilka typer av åtgärder, oavsett trafikslag, som är möjliga att vidta för att lösa ett transportbehov. Syftet med en åtgärdsvalsstudie är att ge underlag för att bestämma vad som ska göras för att lösa transportbehovet. En funktionsutredning kan i vissa fall vara ett alternativ till en åtgärdsvalsstudie.

Trafikverket arbetar i åtgärdsvalsstudierna efter fyrstegsprincipen. Syftet med fyrstegsprincipen är att optimera det befintliga transportsystemet så långt som möjligt och att utreda om det finns andra åtgärderna än om- och nybyggnation av infrastruktur som kan lösa de brister som finns i transportsystemet. De två första stegen lägger tyngdpunkten på hållbart resande, som handlar om att bearbeta attityder och att framhålla och marknadsföra hållbara resval.



Fyrstegsprincipen

Ett väg- eller järnvägsprojekt som framkommer i åtgärdsvalsstudien eller funktionsutredningen ska planeras enligt en särskild process som styrs av lagar. Den leder slutligen fram till en vägplan respektive järnvägsplan. Arbetet med att ta fram en väg- eller järnvägsplan kallas för planläggning. I planläggningen utreds var och hur vägen eller järnvägen ska byggas, därefter ska en bygghandling tas fram. När väg- eller järnvägsplanen vunnit laga kraft övergår projektet i ett byggskede för att åtgärden ska verkställas.

Finansiering av åtgärder i transportinfrastrukturen

I Sverige finansieras transportinfrastrukturen huvudsakligen av staten och kommunerna. Vem som betalar beror på vem som har ansvaret för en väg eller järnväg – vem som är väghållare. Väghållare är antingen staten, kommunen eller en enskild väghållare, till exempel en samfällighetsförening. Majoriteten av antalet mil väg i Sverige är enskilda vägar, bestående av såväl mindre vägar på landsbygden som av mindre vägar för skogstransporter. De större vägar som binder samman olika delar av landet är i mycket stor utsträckning statliga. Av järnvägarna i landet är de flesta statliga, stickspår ut till olika industrier utgör generellt ett undantag.

Via den nationella och de regionala planerna för utveckling av transportsystemet tilldelar regeringen pengar för att bygga ny och underhålla den statliga transportinfrastrukturen. Pengarna hanteras av Trafikverket som har ansvaret för all statlig transportinfrastruktur.

Gemensamma finansieringsformer

- Samfinansiering:

Gemensam finansiering mellan nationell och regional plan, det vill säga endast statliga medel används. Exempelvis när medel från den regionala planen samfinansierar en åtgärd i den nationella planen.

- Medfinansiering:

Finansiering med icke-statliga medel till en åtgärd i nationell eller regional plan, exempelvis genom regionen, kommunen eller ett företag.

- Statlig medfinansiering:

Finansiering med statliga medel från nationell eller regional plan till åtgärder som genomförs av annan aktör än staten (Trafikverket). Exempelvis åtgärder på kommunalt vägnät.

Stadsmiljöavtal

Kommuner och landsting kan även söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallat stadsmiljöavtal, enligt *förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer*. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik eller cykeltrafik. Förutsättningar för stöd är också att motprestationer genomförs som bidrar till hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande. Stadsmiljöavtalen är inte en del av de regionala planerna.

Finansieringsprinciper och åtaganden

Sedan en lång tid tillbaka har med- och samfinansiering av statlig transportinfrastruktur förekommit i Halland. Trafikverket har ett generellt uppdrag att pröva möjligheterna till medfinansiering för statlig infrastruktur och det har blivit allt vanligare med gemensam finansiering i olika former. Utgångspunkten för urvalet av åtgärder är de transportpolitiska målen, bland annat att åtgärderna ska vara samhällsekonomiskt lönsamma. All sam- och medfinansiering ska utgå ifrån uppskattade nyttor hos medfinansiärerna.

Till åtagandena om sam- och medfinansiering av statlig infrastruktur bör läggas de andra åtaganden som kommuner och regioner gör för att transportsystemet ska fungera. Det kan vara kommunala investeringar i infrastruktur eller ny bebyggelse.

Ett stort åtagande för Region Halland är driften av den regionala kollektivtrafiken som kostar cirka tre till fyra gånger mer än medlen i den regionala planen per år. Såväl regionen som kommunerna arbetar tillsammans med Trafikverket med fyrstegsprincipen i åtgärdsvalsstudier för att hitta de mest effektiva lösningarna. Fyrstegsprincipen är ett viktigt verktyg för samplanering mellan Trafikverket, regionen och kommunerna samt för prioriteringen av åtgärder.

Medlen i den regionala planen räcker inte till att täcka det stora behov av åtgärder som finns. Med grund i parternas olika nyttor samt det begränsade utrymmet i planen finns idag följande finansieringsprinciper i Halland:

- Kommunerna har möjlighet att ansöka om statlig medfinansiering för åtgärder på kommunalt vägnät för trafiksäkerhets-, miljö- och kollektivtrafikåtgärder. Upp till 50 procent medfinansiering kan beviljas utifrån de årliga tillgängliga medlen i regional plan. Ansökan görs årligen till Trafikverket. För kollektivtrafikåtgärder går ansökan genom Hallandstrafiken.
- Utbyggnad av cykelvägar har både en regional och en lokal/kommunal nytta. Cykelvägarna finansieras därmed till 50 procent genom medel i regional plan och till 50 procent av berörd kommun, genom kommunal medfinansiering till statlig infrastruktur. Prioritering av utbyggnader av cykelvägar längs regionala vägar görs i samverkan inom arbetet med den regionala cykelplanen.

Övriga principer;

- Vid etablering av nya stationer finansieras inte stationshus och plattformar med tillhörande funktioner inom ramen för den regionala planen
- Åtgärder på regionala vägar kan initieras av andra aktörer än planupprättaren och den andra aktören finansierar i dessa fall åtgärden till 100 procent
- Åtgärder på regionalt vägnät till följd av kommunala exploateringar ska inte finansieras via planen

Åtaganden

Det finns redan gällande avtal, avsiktsförklaringar och överenskommelser som påverkar den kommande planeringsperioden för den nationell och regionala planen. Dessa åtaganden berör i första hand Region Halland. Trafikverket och de halländska kommunerna. Med grund i den halländska samplaneringsmodellen har avsiktsförklaringar tagits fram för olika samplaneringsobjekt; förberedelse för persontågtrafik på Markarydsbanan, ny tågstation i Väröbacka och ny uppställningsbangård på Halmstad C.

Följande nationella projekt har samfinansiering från regional infrastrukturplan 2022 – 2033;

- Halmstad C bangårdsombyggnad, etapp 3
- Ny uppställningsbangård Halmstad C *
- Ny mötesstation på Markarydsbanan i Knäred
- Förbättringar av plattformar längs Viskadalsbanan

** ska prövas i nationell plan*

Prioriteringar i planen

Den regionala infrastrukturplanen för Halland 2022 – 2033 har samhällsutveckling i fokus genom ökad samplanering, mer hållbart resande och tillväxt för länet och dess företag. De åtgärder som prioriteras i planen ska ha en tydlig regional och i vissa fall även nationell nytta.

I planen finns sex prioriteringar, vilka grundar sig i ”Regional systemanalys för transportsystemet, augusti 2020”. Inom varje prioritering finns en eller flera åtgärdsområden. Prioriteringarna kompletterar varandra och hänger i viss mån ihop.

Prioriteringarna i planen är följande:

- Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik
- En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling
- Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande
- Ett robust transportsystem för näringslivets transporter
- Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer
- Goda förbindelser med Stockholm

Fördelning av planmedel till olika åtgärdsområden

1 370 miljoner kronor har preliminärt tilldelats Region Halland att fördela inom ramen för planen för hela perioden 2022 - 2033, där huvuddelen av dessa medel redan är intecknade till olika pågående och planerade åtgärder. Hur dessa medel fördelas på olika åtgärdsområden och i tid framgår av fördelningstabellen. En större version av tabellen återfinns i bilaga 1.

Åtgärdsområden	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	Totalt
Större Järnvägsinvesteringar										**64**
Halmstad C uppställningsbangård						17				17
Ombyggnad Halmstad C etapp 3 resecentrum	20	10	10	7						47
Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder										**100**
Markarydsbanan mötesspår	3	3	7	2	15	17				47
Viskadalsbanan	1	2	22							25
Ej fördelade medel							28			28
Större investeringar i regionala vägstråk										**567**
Utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle	17	58	155	159	75					464
Väg 153 stigningsfält	5	5	4	6	5	42	36			103
Mindre investeringar i det regionala transportsystemet										**501**
Kollektivtrafikåtgärder	6	6	6	6	6	6	12	12	12	72
Väg 153 och väg 154 trimmningsåtgärder					15	15	15	24		69
Cykel- och smärreåtgärder										360
- Varav cykel	14	13	14	13	14	13	27	27	27	162
- Varav smärreåtgärder	17	16	17	16	17	16	33	33	33	198
Statlig medfinansiering till åtgärder på kommunalt vägnät										**108**
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	5	5	5	5	4	4	8	8	8	52
Kollektivtrafikåtgärder	6	6	6	6	4	4	8	8	8	56
Driftbidrag till regional flygplats										**30**
Halmstad flygplats	3	2	3	2	3	2	5	5	5	30
Summa utfall/prognos	97	126	249	222	158	136	172	117	93	**1 370**

Fördelningstabell. Planmedel fördelat på åtgärdsområden över 12-årsperioden 2022 – 2033

Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik

Hallands tillväxt bygger på att fler ska kunna resa till och från arbetet och högre studier utan alltför stor miljöpåverkan. För näringslivet är det viktigt att det finns goda möjligheter till utbyte med andra företag och att transportera gods. Med tanke på Hallands geografiska läge, mitt i ett starkt växande Sydvästsverige, är den framtida utmaningen för Halland att kollektivtrafiken och infrastrukturen kan hantera det ökade transportbehovet utifrån en växande befolkning.

Västkuststråket är det högst prioriterade stråket och Västkustbanan ryggraden i det hållbara resandet i Halland och därmed en förutsättning för den halländska tillväxten. Flaskhalsar utmed hela Västkustbanan behöver byggas bort för att stärka den interregionala tillgängligheten. På de regionala banorna finns möjligheter att bättre knyta samman Halland med målpunkter i omkringliggande län. Investeringar på järnvägen är i första hand en nationell angelägenhet och ska finansieras genom nationell plan.

För att utveckla ett hållbart Halland behövs en integrerad samhällsutveckling och infrastrukturinvesteringar som baseras på behov som genererar samhällsnytta. Halland kännetecknas av en närhet som tillsammans med regionens läge skapar goda möjligheter att utveckla attraktiva boendemiljöer och näringslivsetableringar i hela Halland. Infrastrukturen är en bärande del i den utvecklingen. Genom att utveckla tågtrafiken så att kapaciteten och restiderna förbättras kommer arbetsmarknaderna att utvidgas och Halland kan i större utsträckning bidra till Göteborgs och Skånes bostadsmarknader. Det planeras för ett omfattande bostadsbyggande i Halland och flera bostadsbyggnadsprojekt planeras i stationsnära lägen. Med goda kommunikationer finns även möjligheter för nya företagsetableringar i länet.

Västkustbanan har en internationell, nationell och regional funktion i ett stråk som förbinder Oslo med Hamburg via Göteborg, Halland, Malmö och Köpenhamn. Västkuststråket med Västkustbanan är identifierat som det viktigaste stråket för Hallands utveckling och restiden bör därför minska mellan orterna utmed banan. Att en utbyggnad av dubbelspår på hela banan mellan Göteborg och Lund (Malmö) blir verklighet är en förutsättning för att kunna utnyttja Västkustbanans fulla potential. Riksdagen beslutade redan 1992 att bygga ut hela Västkustbanan till dubbelspår men än idag återstår att färdigställa tre enkelspårsträckor: Varberg-Hamra (dubbelspår genom Varberg med resecentrum), Ängelholm-Maria och Maria-Helsingborg

Det största och viktigaste projektet inom Hallands gränser är att bygga ut dubbelspår på sträckan Varberg-Hamra. Att åtgärda den flaskhals som det befintliga enkelspåret utgör är en angelägen fråga på såväl internationell som nationell, regional och lokal nivå. Det innebär en utökad kapacitet, minskade restider och ökad robusthet på Västkustbanan samtidigt som mark frigörs i Varberg för stadsutveckling och byggandet av en helt ny stadsdel. Projektet byggstartades 2019 och den regionala samfinansieringen är redan är inbetald. Dubbelspåret väntas stå klart under 2024.

En annan betydande satsning är det Västsvenska paketet. Det innefattar en stor mängd infrastrukturprojekt av olika storlek, där den planerade järnvägstunneln Västlänken är det största projektet. Västlänken ger en ökad kapacitet in till och ut från noden Göteborg och Region Halland är därför en av medfinansiärerna av paketet. Region Halland har tidigare betalt in sin del av finansieringen.

Vid sidan av att fullfölja dubbelspårsutbyggnaden behövs fler förbigångsspår på Västkustbanan för att kunna bygga ut tågtrafiken och möta det stora resbehov som finns. Redan idag råder stor kapacitetsbrist i norra Halland och det resbehov som

finns kan inte tillgodoses. Västkustbanan ska kunna klara kommande trafikökningar för fjärrtåg med konkurrenskraftiga restider, regional- och pendeltåg med hög turtäthet och inte minst godståg. En hög robusthet för både person- och godstransporter är prioriterad och en ny mötesstation i Kungsbacka med tillhörande partiellt fyrspår är prioriterat av Region Halland. På sikt behövs fyrspår längs Västkustbanan mellan Kungsbacka – Göteborg.

För en god internationell tillgänglighet är Halland beroende av goda förbindelser till Landvetter och Copenhagen Airport. Copenhagen Airport nås idag via Västkustbanan medan Landvetter ännu saknar järnvägsförbindelse. En ny järnvägsförbindelse till Landvetter med station i Mölndal förbättrar tillgängligheten avsevärt och avlastar samtidigt Göteborg C.

Resecentrum och personbangårdar på Västkustbanan har även mycket stor betydelse för ett attraktivt och hållbart transportsystem. Personbangården på Halmstad C är hårt belastad och bristen försvårar införandet av tågtrafik på Markarydsbanan mellan Halmstad och Hässleholm och även fler turer med ytterligare tågsystem på Västkustbanan. Det finns en stor drift- och underhållsskuld på järnvägarna i Sverige, inte minst på de regionala banorna. I Halland behövs stora reinvesteringar på Viskadalsbanan, Markarydsbanan och Halmstad-Nässjö järnväg. Konsekvensen blir annars hastighetssänkningar och längre restider med sämre konkurrenskraft för kollektivtrafiken. Den trafik som Region Halland tillsammans med sina grannregioner vill driva, förutsätter att staten tar sitt ansvar och sköter drift, underhåll och reinvesteringar.

I trafikförsörjningsprogrammet finns beslut på att Region Halland ska verka för att starta upp regionaltågstrafik på Markarydsbanan. En överenskommelse om ett framtida trafikeringsupplägg har träffats mellan Region Halland, Region Kronoberg och Region Skåne. Regionaltågstrafik på Markarydsbanan bidrar till att bättre knyta ihop sydöstra Sverige med den svenska västkusten och Göteborg. Bristen på mötesmöjligheter har identifierats för att kunna erbjuda en robust tågtrafik som ska tillgodose resbehov för arbets- och studiependling.



Samplanering med infrastrukturinvesteringar och ortsutveckling i Laholms kommun är viktigt och satsningar på nya bostäder görs i stationsorterna Veinge och Knäred. Markarydsbanans nytta är också nationell, då banan är en omledningsbana för annan trafik. För att kunna införa persontrafik på Markarydsbanan krävs också åtgärder på Halmstad C i syfte att öka kapacitet och möjlighet till uppställning av tåg.

Genom att korta restiden mellan Varberg och Borås, två växande kommunhuvudorter som också är några av Västsveriges största städer, kan utbytet mellan städerna öka. För att Viskadalsbanan ska bidra till att skapa en större arbetsmarknad och ökad tillgänglighet krävs investeringar på banan, bland annat behövs det på lite längre sikt nya mötesspår. Även Viskadalsbanan har en tydlig nationell nytta då banan kan användas som omledning förbi Göteborg. Kapacitetshöjande åtgärder på banan förutsätter dock reinvesteringar och underhåll.

Reinvestering är viktigt även längs HNJ-banan för att kunna bibehålla en god standard och robusthet. En pågående stråkstudie ska bidra till att kartlägga framtida behov och förutsättningar för utveckling i stråket mellan Halmstad-Hyltebruk.

På järnvägen är såväl investeringar som drift och underhåll ett nationellt ansvar. Inom ”Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik” finns samfinansieringsobjekt, vilket förutsätter att även staten prioriterar dessa åtgärder.

Prioriteringen innefattar:

- Bangårdsombyggnad Halmstad C, resecentrum, etapp 3.
- Ny omloppsnära uppställningsbangård Halmstad C.
- Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder.

I planen avsätts 164 miljoner kronor till fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik perioden 2022 - 2033.

Ombyggnad Halmstad C

I planen avsätts 47 miljoner kronor till ombyggnad av Halmstad C bangård under perioden 2022 - 2033.

Halmstad är en viktig knutpunkt i regionen och en nod i järnvägssystemet. Den bristande kapaciteten på Halmstad C utgör en begränsning för Västkustbanan i stort och kapaciteten är inte tillräcklig för att hantera den av Trafikverket prognosticerade tågtrafiken. Dagens utformning utgör även ett hinder för att genomföra den planerade tågtrafik som finns beskriven i Region Hallands trafikförsörjningsprogram. En ombyggnad behövs även för att skapa en säkrare stationsmiljö och ett attraktivare och samlat resecentrum för ett hållbart resande. Ombyggnaden medger även stadsutveckling genom säkrare och genare förbindelser mellan stadsdelar på båda sidor av järnvägen.

I Halmstad tätort planeras för många nya bostäder i stationsnära lägen, till exempel inom Stationsstaden Halmstad som har ett strategiskt läge med hamn, flygplats och flera större vägar och järnvägar som möts. På senare år har ett flertal transportintensiva företag valt att förlägga verksamheter i och närheten av staden.

I trafikförsörjningsprogrammet ”Kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling i Halland 2035” finns planer på utökad trafik på Västkustbanan och införande av regionaltågstrafik på Markarydsbanan. Detta förutsätter dock att Halmstad C byggs

om. Regeringens ambitioner om en överflyttning av gods från väg till järnväg för en minskad klimatpåverkan förutsätter också att kapaciteten och robustheten i järnvägssystemet är god. Västkustbanan trafikeras redan idag av stora godsflöden och är en av de järnvägssträckor där en överflyttning skulle kunna ske.

Ombyggnad av Halmstad C är den tredje etappen i att skapa ett samlat resecentrum för kollektivtrafiken i Halmstad. Halmstad kommun och Region Halland har gemensamt finansierat etapp 1 och 2, vilket omfattar ombyggnad av region- och stadsbussterminalen. Etapp 3 samfinansieras via den regionala planen med 47 miljoner kronor. Den totala kostnaden för hela projektet räknas till drygt 700 miljoner, inklusive nytt ställverk.

Åtgärderna innebär en ombyggnation av Halmstad C i syfte att tillskapa ytterligare kapacitet, flexibilitet, ökad robusthet och säkerhet, förbättrad tillgänglighet och förbättrade resecentrumfunktioner för nationell, regional och lokal nytta. I huvudsak är åtgärderna följande:

- En ny plattform vid spår 5,
- Bredare och längre mittplattformar mellan spår 1 och 2 samt mellan spår 3 och 4,
- En ny gångtunnel under spårområdet med anslutningar till mittplattformarna via trappor och hissar.

Ny omloppsnära uppställningsbangård Halmstad C.

I planen avsätts 17 mkr till samfinansiering av en ny uppställningsbangård.

Utifrån den stora åtgärdsvalsstudie som gjorts för att kartlägga behov och brister i Halmstad järnvägssystem, har det identifierats ett antal investeringsåtgärder som är viktiga att gå vidare med. En av dessa åtgärder är ett nytt uppställningsspår för persontåg då de nuvarande uppställningsmöjligheterna inte svara upp mot behovet och påverkar kapaciteten på Västkustbanan. Bangården är tänkt att placeras intill nuvarande godsbangård och benämns av Trafikverket som ”Uppställningsbangård för omloppsnära service”. Det finns behov av cirka 2 000 meter spår för uppställning och service. Åtgärden beräknas ge en betydande regional nytta även om ansvaret för att tillhandahålla uppställning huvudsakligen ligger på Trafikverket.

Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder

I planen avsätts 100 miljoner kronor till samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder under perioden 2022 - 2033.

Åtgärderna ska ha en tydlig regional nytta och medlen avsättas till samfinansiering av kapacitetshöjande åtgärder, så som bland annat förbigångs- och mötesspår.

Behovet av ett mötesspår för att få till en attraktiv och pålitlig regionaltågstrafik på Markarydsbanan är en prioriterad åtgärd inom detta åtgärdsområde. En förutsättning för investeringar i kapacitetshöjande åtgärder är att en samfinansiering med nationell transportplan kan komma till stånd och att staten tar sitt ansvar och sköter drift, underhåll och reinvesteringar på de berörda banorna.

En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling

Kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet behöver stärkas för att främja en mer hållbar regional utveckling. Genom att fler väljer kollektivtrafiken kan klimatpåverkan minska och resmöjligheterna öka. Utvecklingen av kollektivtrafiken ska fokuseras till kollektivtrafikstråken där det finns förutsättningar för att kollektivtrafiken långsiktigt kan utgöra ett attraktivt alternativ till bilen. En väl utbyggd kollektivtrafik bidrar till ett mer inkluderande samhälle. En attraktiv och väl utbyggd kollektivtrafik kan även bidra till att skapa attraktivitet i mindre orter. Genom att fler väljer att resa kollektivt skapas också möjligheter att förbättra kollektivtrafikens utbud.

Utvecklingen av kollektivtrafikens infrastruktur är en viktig del av kollektivtrafikutvecklingen i länet. För att kunna skapa en attraktiv kollektivtrafik är det nödvändigt att ha en infrastruktur som är anpassad därefter. I det regionala trafikförsörjningsprogrammet har kollektivtrafikstråk identifierats utifrån tre kategorier av resor: lokala, regionala och interregionala. Kollektivtrafikstråken har bedömts och klassificerats utifrån befolkningsunderlag, arbetspendling och potential med flera andra parametrar. Utvecklingen av kollektivtrafikens infrastruktur behöver koncentreras till kollektivtrafikstråken, där resbehoven bedöms vara störst. En viktig och prioriterad åtgärd för att skapa en attraktiv kollektivtrafik är arbetet med att förbättra framkomligheten och sänka restiden.

God tillgänglighet till kollektivtrafiken genom hög standard på bytespunkter är en viktig förutsättning för kollektivtrafiken. I trafikförsörjningsprogrammet finns mål om att skapa en större bytespunkt med utökad resenärsservice i tätorter utmed kollektivtrafikstråken. Dessa större bytespunkter kan bidra till ett ökat resande samtidigt som det också kan stärka tätorternas attraktivitet. Till dessa bytespunkter behöver det skapas bra gång- och cykelvägar och erbjudas goda parkeringsmöjligheter för cykel och vid behov även bil. Genom att koppla ihop utbygganden av dessa bytespunkter med samhälls- och centrumutvecklingen i tätorterna kan kollektivtrafiken bidra till att stärka centrumet i tätorten. Inom prioriteringen ”Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer” finns tätorts- samt framkomlighetsåtgärder, vilka bidrar till att skapa förutsättningar till att stärka kollektivtrafikens attraktivitet på landsbygden.

Västkustbanan är ett mycket starkt kollektivtrafikstråk för såväl interregionala som regionala resor. Pendlingen mellan kommunhuvudorterna längs med Västkustbanan i Halland samt till och från Göteborg är mycket stor. Att skapa tillgänglighet till Oslo, Köpenhamn och Hamburg är viktigt sett ur ett regionalt tillväxtperspektiv. Även de regionala banorna, Viskadalsbanan, HNJ-banan och Markarydsbanan, har viktiga funktioner i att tillgodose resbehovet. Åtgärderna inom prioriteringen ”Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik” bidrar i stor utsträckning till kollektivtrafikens konkurrenskraft genom att möjliggöra ett utökat turutbud och sänkta restider.

Prioriteringen innefattar:

- Kollektivtrafikåtgärder på regionalt vägnät,
- Statlig medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder på kommunalt vägnät.

I planen avsätts 128 miljoner kronor till en attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling perioden 2022 - 2033.

Kollektivtrafikåtgärder på regionalt vägnät

I planen avsätts 72 miljoner kronor till kollektivtrafikåtgärder på regionalt vägnät under perioden 2022 - 2033.

Åtgärdsområdet innefattar följande investeringar:

- Om- och nybyggnationer av kollektivtrafikens bytespunkter
- Parkeringar för cykel och bil vid större bytespunkter

När kollektivtrafikens bytespunkter byggs eller byggs om ska de tillgänglighetsanpassas. Behovet av anslutande gång- och cykelväg samt parkeringar för cykel och bil ska ses över och eventuella åtgärder samordnas. Riktlinjen är att cirka 80 procent av medlen ska investeras i kollektivtrafikstråken, resterande 20 procent för bytespunkter som trafikeras av övriga linjer. För att en bytespunkt med utökad resenärsservice ska kunna genomföras krävs god framförhållning samt samplanering mellan kommunen, Hallandstrafiken och Region Halland, där kommunen är initiativtagare.

Inom åtgärdsområdet finns även möjligheter att genomföra framkomlighetsåtgärder för busstrafiken, vilka kan stärka kollektivtrafikens attraktivitet.

Statlig medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder på kommunalt vägnät

I planen avsätts 56 miljoner kronor till statlig medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder på kommunalt vägnät under perioden 2022 - 2033. Medfinansiering kan beviljas på upp till 50 procent. Kommunerna ansöker årligen till Hallandstrafiken.

Åtgärdsområdet innefattar följande investeringar:

- Om- och nybyggnationer av kollektivtrafikens bytespunkter,
- Parkeringar för cykel och bil vid större bytespunkter,
- Framkomlighetsåtgärder för busstrafiken.



.

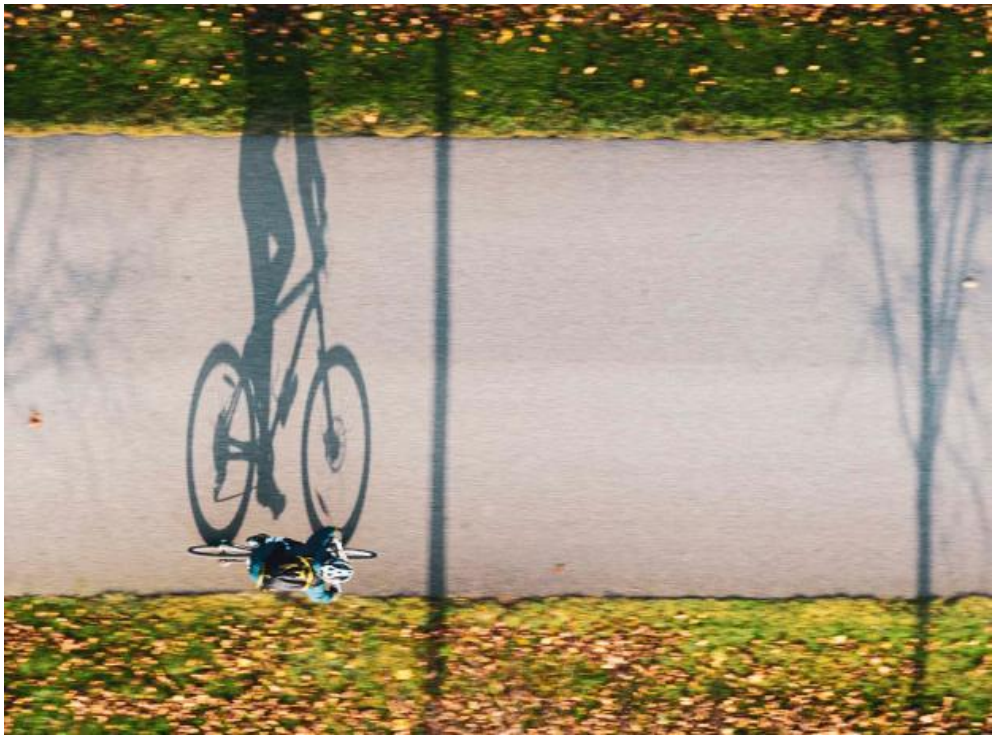
Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande

För att främja ett mer hållbart resande och minska klimatpåverkan behöver det ges bättre förutsättningar att cykla i Halland. Cykelinfrastruktur är en del i arbetet med utvecklingen av ett hållbart transportsystem och behöver beaktas som en del av samhällsplaneringen. Genom att se till att fler ska vilja och kunna cykla i Halland så förbättras tillgängligheten för de som inte har en bil att tillgå, det blir ett mer inkluderande samhälle. Den fortsatta utvecklingen av cykelturism, särskilt Kattegattleden, bidrar till att stärka näringslivets konkurrenskraft längs med leden. Samtidigt kan utvecklingen av cykelinfrastrukturen bidra till att skapa attraktivitet i såväl stads- som landsbygdsmiljöer och att minska trängseln.

Cykeln behöver stärkas som transportslag. Det finns inget sammanhållet cykelvägnät på samma sätt som det gör för väg- eller järnvägsnätet. På många håll saknas en bra och säker infrastruktur som möjliggör cykling till i första hand arbete eller studier. Byggandet av nya cykelvägsförbindelser ska koncentreras till de platser där en potential för ökad cykling finns.

Längs kusten i Halland, där 75 procent av hallänningarna bor, går den nationella turistcykelleden Kattegattleden. På leden finns ett antal sträckor med bristande trafiksäkerhet, vilka behöver byggas ut med separat cykelväg. Förutom att leden blir mer attraktiv för turister, vilket gynnar näringslivet längs med kusten, så innebär en fortsatt utveckling av leden även förbättrade pendlingsmöjligheter.

Cykelvägnätet behöver i större utsträckning knytas ihop med kollektivtrafiken för att möjliggöra byten och ett mer hållbart resande. Möjligheterna att cykla i de större städerna och på landsbygden behöver stärkas. Inom prioriteringen ”Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer” finns tätorts- samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder, vilka bidrar till att skapa förutsättningar till en ökad cykling i städer och på landsbygden. Utbyggnaden av cykelvägnätet i länet behöver kompletteras med satsningar på ändrade attityder och beteenden.



Prioriteringen innefattar:

- Cykelåtgärder på regionalt vägnät.

Cykelåtgärder på regionalt vägnät

I planen avsätts 162 miljoner kronor till cykelåtgärder på regionalt vägnät under perioden 2022 - 2033.

Åtgärdsområdet innefattar utbyggnad av nya cykelvägsförbindelser. Utbyggnad av cykelvägar finansieras till 50 procent av planen och till 50 procent genom kommunal medfinansiering. Med medfinansieringen inkluderad uppgår summan därmed till det dubbla.

Prioritering av de konkreta åtgärderna sker i den regionala cykelplanen, vilken aktualiseras och förlängs till följd av att den regionala planen antas. Medlen inrymmer såväl genomförandet av utpekade åtgärder Regional cykelplan 2020 – 2029 som en ny omgång av åtgärder utmed det regionala vägnätet. Även en sträcka av den nationella cykelturistleden Kattegattleden finns med bland cykelåtgärderna, mellan Stensjö – Ugglarp i Falkenbergs kommun. Vid utbyggnad av ny cykelväg längs med det regionala vägnätet ska även kollektivtrafikens bytespunkter ses över och eventuella åtgärder samordnas.

Ett robust transportsystem för näringslivets transporter

Näringslivet ställer allt högre krav på robustheten i transportsystemet. Ett robust transportsystem är en avgörande faktor för näringslivets konkurrenskraft, eftersom det underlättar transportplaneringen och innebär en ökad flexibilitet för densamma. Det är viktigt att transporterna i största möjliga utsträckning kommer fram som planerat och att konsekvenserna inte blir för stora vid trafikstörningar. Ett konkurrenskraftigt näringsliv med god tillväxt har också en positiv verkan för sysselsättningen.

Näringslivets transportbehov fortsätter att öka. Sveriges näringsliv är internationaliserat och genererar stora transportmängder. Utrikeshandeln förväntas också att öka i relation till den inhemska handeln de kommande åren. Näringslivets transporter är därmed komplexa och består av flera olika transportkedjor. Transporterna är trafikslagsövergripande och sker såväl på det mindre vägnätet som i de större stråken. God robusthet är därmed inte bara viktigt för vägtransporterna utan för hela transportsystemet. De investeringar som ligger inom prioriteringen *"Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik"* bidrar i stor utsträckning till att stärka robustheten på järnvägen. Järnvägstransporterna är dock i stor utsträckning långväga och för att järnvägen ska vara ett alternativ för de halländska företagen krävs att robustheten stärks i järnvägssystemet i stort och inte bara i Halland.

En god robusthet på vägnätet är av stor vikt eftersom de allra flesta transporter inom landet går med lastbil. Även de transporter som går på sjön och järnvägen behöver allt som oftast använda sig av vägnätet för att nå hela vägen från start till mål. Vägnätet kommer att vara centralt för näringslivets transporter även framöver och framkomligheten på vägnätet måste värnas, såväl i de starka stråken som på de mindre vägarna. Åtgärder inom prioriteringen *"Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer"* som gynnar framkomligheten på vägnätet bidrar i hög utsträckning till att förbättra robustheten i transportsystemet i Halland.

I de större transportstråken är kapacitetsbehoven som störst. Västkuststråket är ett centralt transportstråk för näringslivets transporter i Sverige, i vilket en stor del av den svenska importen och exporten passerar. Godstrafiken på Västkustbanan och lastbilsflödena på E6 är betydligt större än i samtliga andra regionala transportstråk. De mellanregionala flödena är tillika störst till och från Västra Götaland och Skåne. God framkomlighet och tillgänglighet i Västkuststråket är av stor vikt för näringslivets transporter i Sverige, inte bara för Halland. Längs med E6 finns behov av att åtgärda ett antal trafikplatser, framför allt i norr, för att värna en god funktion och framkomlighet på vägen.

Vägförbindelserna inåt landet knyter samman Halland med viktiga målpunkter såväl inom som utanför länet. Flera av de mer transportintensiva företagen i länet är beroende av dessa förbindelser för sina transporter och några av dem är dessutom lokaliserade utmed dessa vägar, så som Gekås, Derome och Stora Enso i Hyltebruk med flera. Väg 26 är en nationell stamväg som behöver åtgärdas inom ramen för den nationella planen, där sträckan Halmstad-Oskarström är prioriterad. God tillgänglighet och robusthet i de regionala transportstråken är av stor vikt för näringslivets transporter. Trafikverket har aviserat anpassning av hastighetsgränser på ett antal större vägar i länet. Det är viktigt att detta utreds närmre och att den interregionala tillgängligheten beaktas i dessa sammanhang.

Prioriteringen innefattar:

- Näringslivets transporter på väg 153 och 154.

Näringslivets transporter på väg 153 och 154

I planen avsätts 172 miljoner kronor till näringslivets transporter på väg 153 och 154 under perioden 2022 - 2029.

I detta ingår stigningsfält på väg 153 för cirka 103 mkr och trimningsåtgärder för 68 mkr. Cirka 2/3 av de totala medlen är tänkt att vara vikta åt väg 153 och 1/3 åt väg 154. Det huvudsakliga syftet med åtgärderna är att förbättra förutsättningarna för näringslivets transporter i de regionala transportstråken men de ska samtidigt beakta och kunna ta höjd för åtgärder som även stärker kollektivtrafiken.

Väg 153 och 154 förbinder Västkuststråket med Ullared och Värnamo. För transporterna till och från Ullared samt mellan Småland och Varberg är dessa stråk betydelsefulla och eftersom tillväxten för företagen i området är stark finns ett behov av åtgärder på dessa vägar för att säkerställa en god robusthet och framkomlighet för näringslivets transporter i synnerhet och på vägarna i allmänhet. Trafikflödena på vägarna motiverar en högre standard än vad vägarna har idag.

Väg 153 ingår i det regionala transportstråket Varberg-Värnamo med Ullared som en viktig knutpunkt längs med vägen. Väg 154 ingår i det regionala transportstråket Falkenberg-Ullared. Trafikmängderna såväl totalt som för lastbilstransporter är större på väg 153, som också har en lägre standard. Mellan Varberg och Ullared respektive Falkenberg och Ullared är busstrafiken väl utbyggd, där båda utgör starka kollektivtrafikstråk enligt det halländska trafikförsörjningsprogrammet.



Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer

Hög attraktivitet är ett av de tre målen i den halländska tillväxtstrategin. Både stad och land är viktiga för den regionala utvecklingen. Städernas roll som mötesplatser för hälsa, företagsamhet, innovationer och kultur, gör att de spelar en betydande roll för hela regionen som tillväxtmotorer och utveckling av konkurrenskraft. Genom förändrade boendemönster med ökad flyttning till den tätortsnära landsbygden stärks sambanden mellan stad och land. Ett fokus på att skapa mer attraktiva miljöer och förbättrad tillgänglighet i städer och på landsbygden kan i sin tur även påverka inflyttningen positivt, vilket skapar behov av fler bostäder och en större marknad för tjänster och företagande. Hallands framtida utmaning inom detta område är att fortsatt erbjuda attraktiva, hållbara och inkluderande boende- och livsmiljöer i såväl städer som på landsbygd.

En god tillgänglighet i transportsystemet bidrar till Hallands attraktivitet som region. Med en väl fungerande infrastruktur och kollektivtrafik skapas goda kommunikationsmöjligheter och hög tillgänglighet. För att skapa attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer behöver fokus därmed ligga både på en ökad tillgänglighet i transportsystemet och på åtgärder i städer och i landsbygdsmiljöer som genererar attraktivitet på de specifika platserna.

Framkomligheten i det regionala transportsystemet, i första hand i de regionala transportstråken, behöver stärkas för en ökad tillgänglighet och robusthet. Detta gynnar inte bara hallänningarnas resmöjligheter, det är även av stor vikt för det halländska näringslivets konkurrenskraft. Idag finns större brister i det nationella stamvägnätet på E6, framför allt vid trafikplatserna, samt väg 25 och 26. På det regionala vägnätet finns större brister på ett flertal större vägar: 15, 41, 153, 154 och 158. Vissa brister på väg 153 och 154 åtgärdas inom prioriteringen ”Ett robust transportsystem för näringslivets transporter”. I kollektivtrafikstråken kan det finnas möjligheter att genomföra framkomlighetsåtgärder som förbättrar kollektivtrafikens restider och därmed stärker dess konkurrenskraft gentemot bilen.

För att bidra till ett mer hållbart resande är det angeläget att förbättra tillgängligheten för oskyddade trafikanter på landsbygden. De flesta människor bor i tätorter och i tätorterna finns även de flesta målpunkterna för boende på landsbygden. I tätorterna kan ett flertal mindre åtgärder kombineras för att gynna gång, cykel och kollektivtrafik. Tätortsåtgärderna kan med fördel samordnas med berörd kommun för ytterligare utväxling.

Arbetet med en förbättrad trafiksäkerhet, i enlighet med Nollvisionen, har varit framgångsrikt och det finns ett stort behov av åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten i transportsystemet. Även klimat- och miljöpåverkan behöver minska för att en hållbar utveckling ska uppnås. Såväl trafiksäkerhets- som miljöåtgärder är dessutom i stor utsträckning positiva för de oskyddade trafikanterna och därmed det hållbara resandet.

Prioriteringen innefattar:

- Smärreåtgärder på regionalt vägnät,
- Statlig medfinansiering till trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät,
- Utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle.

I planen avsätts 714 miljoner kronor till attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer perioden 2022 - 2033.

Smärreåtgärder på regionalt vägnät

I planen avsätts 198 miljoner kronor till smärre åtgärder på regionalt vägnät under perioden 2022 - 2033.
Åtgärdsområdet innefattar följande investeringar:

- Framkomlighetsåtgärder
- Tätortsåtgärder
- Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder

Tätortsåtgärder och framkomlighetsåtgärder som syftar till att förbättra kollektivtrafikens attraktivitet i kollektivtrafikstråken kräver god framförhållning och samplanering mellan kommun, Hallandstrafiken och Region Halland.

Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder längs regionala vägstråk hämtas främst ur genomförda åtgärdsvalsstudier. Åtgärder på vägarna 153 och 154 beskrivs under prioriteringen Ett robust transportsystem för Näringslivets transporter.

Statlig medfinansiering till trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät

I planen avsätts 52 miljoner kronor till statlig medfinansiering till trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät under perioden 2022 - 2033. Medfinansiering kan beviljas på upp till 50 procent av en åtgärd. Kommunerna ansöker årligen till Trafikverket.

Åtgärdsområdet innefattar följande investeringar:

- Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder.

Prioritet ges till åtgärder som förbättrar för oskyddade trafikanter och barns situation i trafiken, till åtgärder med stor potential för cykling och till åtgärder som minskar antalet bullerutsatta personer.

Utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle

I planen avsätts 464 miljoner kronor till utbyggnad av väg 940, Rösan - Forsbäck.

Trafikförhållandena i Onsala har diskuterats sedan mitten av 1950-talet och befolkningen på Onsalahalvön har ökat under lång tid. Över 80 % av den arbetsföra befolkningen arbetar på annan ort, majoriteten i Kungsbacka, Göteborg och Mölndal. Behovet av en bra förbindelse är därmed stort och väg 940 är i sin nuvarande standard inte byggd för att hantera de trafikmängder som den belastas av idag. Dagens trafiksituation med stora flöden inne i tätorten är inte tillfredsställande.

För att åtgärda dagens problembild på Onsalavägen och möta framtida behov planeras anläggning av en cirka 7 kilometer ny väg utanför Onsala samhälle, från Rösan till Forsbäck där den ansluter till befintlig väg. I planen avsätts 464 miljoner kronor till *utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle* under perioden 2022 - 2033. Trafikverket fastställde 2016 vägplanen för väg 940 Rösan - Forsbäck men den överklagades. 2018 fastställde regeringen slutligen vägplanen.

Syftet med investeringen är att förbättra trafiksäkerhet och boendemiljö, minska barriäreffekten längs befintlig väg samt möjliggöra för fortsatt tillväxt i området. Vidare syftar åtgärden till att förbättra framkomligheten för alla trafikslag såsom gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och trafik från anslutande vägar.

I projektet ingår också gång- och cykelvägar, bytespunkter för buss samt cykelparkeringar vid bytespunkterna.

Kungsbacka kommun medfinansierar objektet genom att överta väghållaransvaret och betala samtliga ombyggnader på befintlig väg (enligt medfinansieringsavtal från 2009-10-19). Inriktningen är att utveckla den befintliga vägen för bland annat kollektivtrafik. Åtgärderna kommer att genomföras när den nya vägen är byggd.

Planeringen av åtgärden har tagit lång tid och byggstarten har skjutits upp, framför allt beroende på svårlösta artskyddsfrågor.



Goda förbindelser med Stockholm

Det är av stor vikt att arbeta för fortsatt goda och snabba förbindelser med Stockholm, utifrån de huvudstads- och huvudkontorsfunktioner som finns i Stockholmsregionen. Goda förbindelser med Stockholm förbättrar förutsättningarna för människor och företag att bo och verka i Halland och stärker Hallands attraktivitet. Därmed är det viktigt för näringslivets konkurrenskraft och till följd av det förstärks sysselsättningen.

Västkustbanan är ryggraden för det hållbara resandet i Halland och utgör den huvudsakliga förbindelsen med Stockholm, via Göteborg. Att fullfölja dubbelspårsutbyggnaden och se till att det finns tillräcklig kapacitet på Västkustbanan är viktigt för hela Hallands utveckling. Åtgärder som finns inom prioriteringen ”Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik” bidrar således även till att förbättra förbindelserna med huvudstaden. Vid sidan av goda förbindelser med tåg erbjuder flyget ett komplement, i första hand via Landvetter och Halmstad flygplats. Genom att ta tillvara digitaliseringens möjligheter finns även möjlighet till goda förbindelser med Stockholm utan faktiska transporter eller resor.

Prioriteringen innefattar:

- Driftbidrag till regional flygplats

Driftbidrag till regional flygplats

I planen avsätts 30 miljoner kronor för *driftbidrag till regional flygplats* under perioden 2022 - 2033, ett bidrag om 2.5 miljoner kronor årligen till Halmstad City Airport.

Som ett komplement till tåget är Halmstad flygplats viktig för södra Halland, med dagliga direktflyg till huvudstaden och de bytesmöjligheter som erbjuds där. Medlen går till att upprätthålla fortsatt goda förbindelser mellan Stockholm och Halland.

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 Halland 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. 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, Halmstad City Airport, har idag ett statligt driftbidrag uppgående till 2,5 miljoner kronor per år. Bidraget hanterats och administrerats av Trafikverket.



Process för framtagande av planen

Parallellt med framtagandet av den regionala infrastrukturplanen 2022 - 2033 har Region Halland haft avstämningar med de halländska kommunerna på både politisk- och tjänstemannanivå. Trafikverket är en viktig samarbetspart som har bistått med kompetens och synpunkter under arbetets gång och avstämningsmöten har även hållits med Länsstyrelsen.

Arbetet grundar sig i den regionala systemanalysen för transportsystemet som togs fram 2020. Under framtagandet av såväl systemanalysen som den regionala planen har avstämningar skett regelbundet med i första hand Kollinfragruppen, där kollektivtrafik- och infrastrukturansvariga i kommunerna, Region Halland och Hallandstrafiken deltar. Arbetet har även redovisats till kommunala tjänstemän inom Samhällsbyggnadschefsgruppen och ÖP-gruppen. Kommunerna har bjudits in till dialogmöten om planen inför remiss, där de har fått tillfälle att lämna synpunkter och berätta om sina utmaningar.

På politisk nivå har arbetet kontinuerligt stämts av med Regionstyrelsens tillväxtutskott respektive arbetsutskott, med början hösten 2020 och under hela 2021. Även Regionstyrelsen har fått information om planrevideringen. Därtill har arbetet presenterats inför Chefsgrupp Halland (CGH) och i Kommun- och regionledningsforum (KRF).

Regeringen fastslår preliminärt planen våren 2022. Därefter kan planen beslutas i regionfullmäktige.

Uppföljning och justeringar av antagen plan

Regionen följer årligen upp planens genomförande och sammanfattar utfallet i en redovisning, i samverkan med Trafikverket. Uppföljningen utgår ifrån de sex prioriteringarna i planen och hur genomförandet av planen bidrar till en hållbar regional utveckling. Budget och utfall kommer även att beskrivas övergripande, för att få en bild av hur medlen används.

Det är regionfullmäktige som fastställer planen utifrån den ekonomiska ram som staten fördelat till Halland. I planen framgår vilka åtgärder som ska genomföras under vilka år. Genomförandet behöver vara flexibelt och kunna hantera tids- och kostnadsförändringar av projekt. I de fall omfördelning av medel under pågående planperiod behöver beslutas, exempelvis med anledningar av förseningar, är det regionstyrelsen som har möjlighet att fatta beslut inom totalt givna planramar.

Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivning

Region Halland har upphandlat Trivector Traffic AB att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) av förslaget till regional plan. Uppdraget har formulerats efter samråd med berörda parter. Syftet med samrådet är att identifiera de miljöaspekter som har störst betydelse för byggande av transportinfrastruktur.

Miljöbedömningen i planen sker på en övergripande nivå och på frågeställningar som är relevanta att bedöma i ett tidigt ske. Det är planens åtgärdsområden som miljöbedöms – hur påverkar de olika åtgärdsområde de utvalda miljömålen, det övergripande klimatmålet om nettonollutsläpp av växthusgaser år 2045 samt klimatmålet för transportsektorn om minskning av växthusgasutsläppen med 70 procent till år 2030.

Planens inriktning och innehåll ska också värderas mot sex av målen i Agenda 2030: nr 7 Hållbar energi för alla, nr 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur, nr 10 Minskad ojämlikhet, nr 11 Hållbara städer och samhällen, nr 13 Bekämpa klimatförändringarna och nr 15 Ekosystem och biologisk mångfald.

Det praktiska arbetet med bedömning av betydande miljöpåverkan går ut på att bryta ner de utpekade målen i aspekter och bedömningskriterier. De olika aspekterna/kriterierna delas i sin tur in i **fyra fokusområden**: **Klimat**, **Hälsa**, **Landskap** samt **Resurser tillgängliga för människan**. Bedömning görs för respektive åtgärdskategori i länsplanen. I tabellen redovisas en samlad bedömning av det nya planförslaget 2022 – 2033 samlade påverkan på det fyra fokusområdena.

Fokusområde	Bedömning		Tillfredsställande underlag
Klimat	Positiv	Negativ	OOO
Hälsa	Positiv		OO
Resurser tillgängliga för människan	Ingen påverkan	Underlag saknas	O
Landskap	Negativ		O

Den samlade bedömningen blir:

Klimat: Åtgärderna har såväl positiv som negativ påverkan och en sammanvägd bedömning är svår att göra. Vägåtgärderna går generellt i negativ riktning medan övriga åtgärder generellt går i positiv riktning.

Hälsa: Åtgärderna ger generellt sett en positiv påverkan.

Resurser: Åtgärderna har till stor del ingen påverkan men det är svårt att göra en rättvisande bedömning då det i många fall saknas underlag.

Landskap: Åtgärderna ger sammanvägt en negativ påverkan, främst på grund av de större vägobjekten.

Nationella miljökvalitetsmål: Planförslaget går i varierande riktning avseende de nationella miljökvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen. Planen bidrar i positiv riktning avseende frisk luft och bara naturlig försurning, både positiv och negativ riktning avseende begränsad klimatpåverkan, ingen förändring avseende god bebyggd miljö och levande sjöar och vattendrag, och negativ riktning avseende rikt växt- och djurliv.

Hållbarhetsaspekter Agenda 2030: Planförslaget går i positiv riktning för de flesta hållbarhetsaspekterna inom Agenda 2030 som är relevanta för miljöbedömningen. Planen bidrar i både positiv riktning avseende aktiv mobilitet, buller, luftkvalitet och trafiksäkerhet, i både positiv och negativ riktning avseende klimatpåverkan, och i negativ riktning avseende biologisk mångfald.

Etappmål trafiksäkerhet: Planförslaget går i positiv riktning avseende etappmålet inom trafiksäkerhet avseende antal omkomna och svårt skadade i trafiken.

Etappmål klimat: Planförslaget går i både positiv och negativ riktning avseende etappmålet inom klimat.

När det slutliga planförslaget antas ska en särskild sammanfattning tas fram som beskriver;

- hur miljöaspekterna har integrerats i planen eller programmet,
- hur hänsyn har tagits till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter,
- skälen för att planen eller programmet har antagits i stället för de alternativ som övervägts, och
- vilka åtgärder som planeras för att övervaka och följa upp den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför. Lag (2017:955).

Bilaga 1: Fördelningstabell. Planmedel fördelat på åtgärdsområden över 12-årsperioden 2022 - 2033

Åtgärdsområden	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	Totalt
Större Järnvägsinvesteringar										**64**
Halmstad C uppställningsbangård						17				17
Ombyggnad Halmstad C etapp 3 resecentrum	20	10	10	7						47
Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder										**100**
Markarydsbanan mötesspår	3	3	7	2	15	17				47
Viskadalsbanan	1	2	22							25
Ej fördelade medel							28			28
Större investeringar i regionala vägstråk										**567**
Utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle	17	58	155	159	75					464
Väg 153 stigningsfält	5	5	4	6	5	42	36			103
Mindre investeringar i det regionala transportsystemet										**501**
Kollektivtrafikåtgärder	6	6	6	6	6	6	12	12	12	72
Väg 153 och väg 154 trimmningsåtgärder					15	15	15	24		69
Cykel- och smärreåtgärder										360
- Varav cykel	14	13	14	13	14	13	27	27	27	162
- Varav smärreåtgärder	17	16	17	16	17	16	33	33	33	198
Statlig medfinansiering till åtgärder på kommunalt vägnät										**108**
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	5	5	5	5	4	4	8	8	8	52
Kollektivtrafikåtgärder	6	6	6	6	4	4	8	8	8	56
Driftbidrag till regional flygplats										**30**
Halmstad flygplats	3	2	3	2	3	2	5	5	5	30
Summa utfall/prognos	97	126	249	222	158	136	172	117	93	**1 370**

Bilaga 2: Förordning om länsplaner

Vilka typer av investeringar som den regionala planen får innehålla framgår av förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur samt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera.

Följande investeringar kan innefattas i de regionala planerna:

- Investeringar i statliga vägar som inte ingår i det nationella stamvägnätet,
- Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
- Åtgärder i andra icke statliga finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen,
- Driftbidrag till icke-statliga finansierade flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen,
- Investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket om en nationell plan för transportinfrastruktur,
- Byggandet och drift av enskilda vägar,
- Åtgärder till vilka bidrag kan lämnas enligt förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar mm, vilket innefattar bland annat:
  - Byggande av väg- och gatuanläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
  - Byggande av spåranläggning för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
  - Byggande av stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser och andra liknande anläggningar för trafikanternas behov vid regionalt kollektivt resande,
  - Transportinformatik eller fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator,
  - Åtgärder för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade resenärer etcetera.

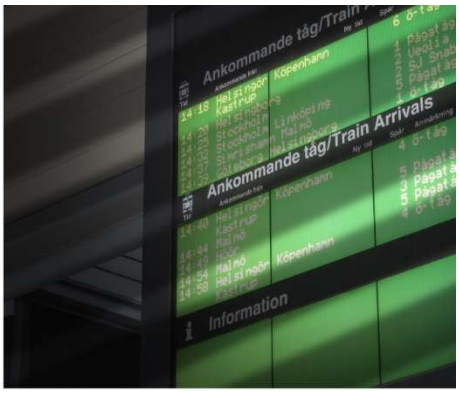
Bilaga 3: Miljökonsekvensbeskrivning för regional infrastrukturplan Halland 2022 - 2033

Se separat dokument

Miljökonsekvensbeskrivning

för Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033









Dokumentinformation

Titel:	Miljökonsekvensbeskrivning för Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033
Serienummer:	2021:109
Projektnummer:	21117
Författare:	Kristoffer Levin Pernilla Hyllenius Mattisson
Medverkande:	Olivera Puljic Olivia Dahlholm
Kvalitets-granskning:	Pernilla Hyllenius Mattisson
Beställare:	Region Halland, kontaktperson: Jan Törnell, jan.tornell@regionhalland.se

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2021-07-16		Beställare
0.91	2021-08-25		Beställare
0.92	2021-08-31		Beställare
1.0	2021-09-22		Beställare

Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · SE-222 36 Lund / Sweden
Telefon +46 (0)10-456 56 00 · info@trivector.se

Förord

Trivector fick i maj 2021 i uppdrag av Region Halland att ansvara för framtagande av en miljökonsekvensbeskrivning av Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033. Följande rapport är en miljökonsekvensbeskrivning som gäller som bilaga till remissversionen av länsplanen. Uppdraget har från Trivectors sida processletts av Pernilla Hyllenius Mattisson. Medverkat har också Kristoffer Levin, Oliviera Puljic och Olivia Dahlholm gjort. Beställarens arbetsgrupp har bestått av Jan Törnell och Björn Johansson.

Lund 2021-08-31

Sammanfattning

En strategisk miljöbedömning ska genomföras om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan. Den ska resultera i en miljökonsekvensbeskrivning av det planförslag som tas fram och ska genomföras så att lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken[1] uppfylls. Detta är en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) av Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033. MKB:n gäller för remissversionen av länsplanen.

Länsplanen för Halland (Transportinfrastruktur för en hållbar utveckling i Halland) tas fram av Region Halland på uppdrag av regeringen utifrån de transportpolitiska målen, regionala mål och visioner, det nationella direktivet samt propositionen och inriktningsunderlaget. En avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen har tagits fram som innebär att Region Halland i samråd med länsstyrelsen, länets kommuner och andra myndigheter har identifierat vilka mål och miljöaspekter som är viktigast att behandla samt vilket geografiskt område och vilket eller vilka tidsperspektiv som miljöbedömningen ska behandla.

Det praktiska arbetet med bedömning av betydande miljöpåverkan går ut på att bryta ner de utpekade målen i aspekter och bedömningskriterier. De olika aspekterna/kriterierna delas i sin tur in i **fyra fokusområden**: **Klimat**, **Hälsa**, **Landskap** samt **Resurser tillgängliga för människan**. Bedömning görs för respektive åtgärdskategori i länsplanen. I tabellen redovisas en samlad bedömning av det nya planförslaget 2022-2033´s samlade påverkan på det fyra fokusområdena.

Fokusområde	Bedömning		Tillfredsställande underlag
Klimat	Positiv	Negativ	OOO
Hälsa	Positiv		OO
Resurser tillgängliga för människan	Ingen påverkan	Underlag saknas	O
Landskap	Negativ		O

Den samlade bedömningen blir:

- **Klimat:** Åtgärderna har såväl positiv som negativ påverkan och en sammanvägd bedömning är svår att göra. Vägåtgärderna går generellt i negativ riktning medan övriga åtgärder generellt går i positiv riktning.
- **Hälsa:** Åtgärderna ger generellt sett en positiv påverkan.
- **Resurser:** Åtgärderna har till stor del ingen påverkan men det är svårt att göra en rättvisande bedömning då det i många fall saknas underlag.

[1] https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808

- **Landskap:** Åtgärderna ger sammanvägt en negativ påverkan, främst på grund av de större vägobjekten.

Betydande miljöpåverkan från olika åtgärdskategorier

Sammanfattning av betydande miljöpåverkan från olika åtgärdskategorier:

- Järnvägsinvesteringar bidrar generellt sett i positiv riktning till flera av fokusområdena. Dock leder en del av dessa åtgärder till en viss negativ landskapspåverkan genom intrång och störning.
- Större väginvesteringar leder i negativ riktning inom framför allt klimat och landskap. Det beror på att dessa åtgärder bedöms stärka bilens konkurrenskraft och bidra till ökade vägtransporter. Väginvesteringarna leder till påverkan på landskapsbild, samt bidrar till barriärer, intrång och störning.
- Smärre åtgärder bidrar generellt till att öka tillgängligheten, trafiksäkerheten och konkurrenskraften för gång, cykel och kollektivtrafik och bidrar positivt till hälsa.
- Inom fokusområdet ”Resurser tillgängliga för människan” har många av åtgärdsområdena varit svårbedömda.

Vid anläggning av ny infrastruktur fås alltid en påverkan på 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. Vid anläggning av nya vägar fås en stor klimatpåverkan även i bruksskedet av anläggningen genom den ökade trafik som den nya vägen ger. Detta innebär att den negativa effekten förstärks över tid. 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 gång-, cykel- eller kollektivtrafik. Det innebär att klimatpåverkan från byggandet efterhand vänds till en positiv klimateffekt som blir större i ett längre tidsperspektiv.

Riktningsbedömning avseende nationella mål

Nationella miljökvalitetsmål: Planförslaget går i varierande riktning avseende de nationella miljökvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen. Planen bidrar i positiv riktning avseende frisk luft och bara naturlig försurning, både positiv och negativ riktning avseende begränsad klimatpåverkan, ingen förändring avseende god bebyggd miljö och levande sjöar och vattendrag, och negativ riktning avseende rikt växt- och djurliv.

Hållbarhetsaspekter Agenda 2030: Planförslaget går i positiv riktning för de flesta hållbarhetsaspekterna inom Agenda 2030 som är relevanta för miljöbedömningen. Planen bidrar i både positiv riktning avseende aktiv mobilitet, buller, luftkvalitet och trafiksäkerhet, i både positiv och negativ riktning avseende klimatpåverkan, och i negativ riktning avseende biologisk mångfald.

Etappmål trafiksäkerhet: Planförslaget går i positiv riktning avseende etappmålet inom trafiksäkerhet avseende antal omkomna och svårt skadade i trafiken.

Etappmål klimat: Planförslaget går i både positiv och negativ riktning avseende etappmålet inom klimat.

Innehållsförteckning

1.	**Inledning**		**3**
	1.1	Trafikslagsövergripande planer 2022-2033	3
	1.2	Strategisk miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning	4
	1.3	Tidplan	5
2.	**Mål och bedömningsmetod**		**6**
	2.1	Den strategiska miljöbedömningens allmänna inriktning	6
	2.2	Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen	6
	2.3	Styrande nationella och regionala mål	7
	2.4	Bedömningsgrunder	9
	2.5	Analysmetoder	11
3.	**Nulägesbeskrivning**		**12**
	3.1	Klimat	12
	3.2	Hälsa	13
	3.3	Resurser tillgängliga för människan	14
	3.4	Landskap och natur	14
4.	**Bedömning av betydande miljöpåverkan**		**15**
	4.1	Större järnvägsinvesteringar	18
	4.2	Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder	20
	4.3	Större investeringar i regionala vägstråk	22
	4.4	Mindre investeringar i det regionala transportsystemet	24
	4.5	Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät	26
	4.6	Driftbidrag till regional flygplats	28
5.	**Samlad med bedömning av planförslag**		**30**
	5.1	Samlad bedömning av nytt planförslag	30
	5.2	Skillnaderna i den nya planen jämfört med den gamla	31
	5.3	Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan	32
	5.4	Bedömning av måluppfyllelse	33
	5.5	Tidsperspektiv 2030 och 2050	35
Bilaga 1 – Sammanfattning av Regional transportinfrastrukturplan			**38**
Bilaga 2 – Samrådsredogörelse – avgränsning av miljöbedömning och MKB			**40**

1. Inledning

1.1 Trafikslagsövergripande planer 2022-2033

Det finns en framtagen process som styr planeringen av infrastrukturen på nationell och regional nivå. Processen innebär att Trafikverket och länsplaneupprättarna (Regionerna samt Gotlands kommun) vart fjärde år får i uppdrag av regeringen att ta fram en nationell transportplan respektive regionala transportinfrastrukturplaner. Transportinfrastrukturplanerna sträcker sig över tolv år men ersätts av en ny reviderad plan varje mandatperiod, vart fjärde år. De nya planer som nu tas fram kommer att gälla för perioden 2022-2033.

Den nationella transportplanen omfattar investeringar i det statliga stamväg- och järnvägsnätet samt drift och underhållsåtgärder på statliga vägar och järnvägar. En länsplan omfattar investeringar i det statliga regionala vägnätet med riksvägar och länsvägar, samt statlig medfinansiering till kommunala och enskilda vägar. Upprättandet av länsplaner regleras i förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Länsplanen för Halland (Transportinfrastruktur för en hållbar utveckling i Halland) tas fram av Region Halland på uppdrag av regeringen utifrån de transportpolitiska målen, regionala mål och visioner, det nationella direktivet samt propositionen och inriktningsunderlaget. Ramen för Hallands regionala infrastrukturplan är på 1 370 miljoner. Länsplanen för Halland i sin helhet sammanfattas i bilaga 1.

1.2 Strategisk miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

En strategisk miljöbedömning ska genomföras om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan. Den ska resultera i en miljökonsekvensbeskrivning av det planförslag som tas fram och ska genomföras så att lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken[2] uppfylls. En länstransportplan innebär alltid en betydande miljöpåverkan enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar och miljöbedömningar.[3]

Strategisk miljöbedömning av länstransportplaner omfattar en process med:

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 MKBn 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).

En miljökonsekvensbeskrivning ska innehålla:

- En sammanfattning av planens innehåll.
- En 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.
- En sammanfattning av de överväganden som har gjorts bakom val av alternativ.
- En redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför.
- En sammanfattning av punkterna ovan.

Själva 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.

[2] https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808

[3] https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-1998905-om_sfs-1998-905

1.3 Tidplan

Samtliga län ska redovisa sin länsplan för regeringen senast 30/4 2022. Trafikverket ansvarar för att ta fram ett förslag till nationell plan, som redovisas till regeringen (och därtill remitteras) 30/11 2021. 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 plan. I samband med remitteringen av länsplanen kommer miljökonsekvensbeskrivningen att vara på samråd.

Länsplaneupprättarna ska redovisa sina planer till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 30 april 2022.

Följande tidplan gäller för Region Hallands hantering av länsplanen:

- 21/9 2021: Beslut att skicka ut remissutgåvan, Tillväxtutskottet/Regionstyrelsens arbetsutskott
- 24/9 - 26/11 2021: Remisstid för regional infrastrukturplan inkl. miljökonsekvensbeskrivning
- Våren 2022: Beslut i Regionstyrelsen
- Försommar 2022: Regionfullmäktige fastställer regional infrastrukturplan Halland.

2. Mål och bedömningsmetod

2.1 Den strategiska miljöbedömningens allmänna inriktning

Både den nationella transportplanen och den regionala infrastrukturplanen omfattar transportsystemets infrastruktur. Det innebär att det primärt inte är en plan som styr hur det ska trafikeras och med vilken frekvens. Planen påverkar trafikeringen endast i begränsad omfattning. Trafikverkets prognoser för trafikutvecklingen bygger på historiska data samt beslutad politik. Region Hallands ambitioner för kollektivtrafikens utveckling har fastställts av regionfullmäktige i trafikförsörjningsprogrammet.

Miljöbedömningen av planen ska vara övergripande och inte innehålla sådana bedömningar som bättre avgörs i kommande skede av planeringen - när projekten konkretiseras. Fokus i miljöbedömningen av den regionala infrastrukturplanen bör i stället ligga på frågeställningar som är relevanta att belysa i ett tidigt skede och som kanske inte kan lösas lika ändamålsenligt senare i det enskilda projektet. Planen delas upp i olika åtgärdsområden och det är helheten som ska bedömas. Planens samlade miljöeffekter kan inte summeras ihop av delarna.

Den regionala infrastrukturplanen syftar å ena sidan till att peka ut prioriteringar på strategisk nivå, vilket gör det svårt att bedöma detaljerade effekter av olika åtgärder. Bedömningarna kommer då att handla om att tillvarata positiva miljöeffekter samt att identifiera risker för negativ miljöpåverkan och försöka styra om dessa i en mer hållbar riktning i ett så tidigt skede som möjligt. Å andra sidan pekar planen ut prioriterade projekt/objekt, vilket ibland gör att tydliga miljöeffekter i viss mån kan identifieras. Att beskriva miljöpåverkan på varje objekt utifrån målbilden är svårt och görs bäst i samband med projektspecifika miljökonsekvensbeskrivningar.

2.2 Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen

En avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen har tagits fram som innebär att Region Halland i samråd med länsstyrelsen, länets kommuner och andra myndigheter har identifierat vilka mål och miljöaspekter som är viktigast att behandla samt vilket geografiskt område och vilket eller vilka tidsperspektiv som miljöbedömningen ska behandla. Syftet med avgränsningen är att koncentrera arbetet med miljöbedömningen på de frågor som är mest relevanta för den regionala infrastrukturplanen samt de miljöaspekter som har störst betydelse. Samrådsunderlaget sammanfattas i sin helhet i bilaga 2.

2.3 Styrande nationella och regionala mål

Den regionala transportinfrastrukturplaneringen ska uppfylla en rad olika mål och visioner. Här beskrivs de som har specifikt bäring på miljö. De mål som beskrivs nedan är de som pekats ut som mest betydelsefulla att bedöma måluppfyllelse för i avgränsningen.

Nationella mål

Transportpolitiska mål

Det transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för invånare och näringslivet i hela landet. Ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa ska bidra till att uppfylla det övergripande målet.

Hänsynsmålet för säkerhet, miljö och hälsa innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det de nationella miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Miljökvalitetsmål

Miljöpolitikens inriktningsmål, det så kallade generationsmålet, är att lämna över ett samhälle till nästa generation, där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Generationsmålet beskriver inriktningen på den samhällsomställning som behöver ske inom en generation för att vi ska nå miljökvalitetsmålen, till skillnad från miljökvalitetsmålen som beskriver de miljötillstånd som krävs för en hållbar utveckling. Utöver generationsmålet finns de 16 nationella miljökvalitetsmålen med preciseringar samt etappmål.

Etappmål klimat

Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Ska klimatmålet nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

Etappmål trafiksäkerhet

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.

Mål i Agenda 2030

Agenda 2030 är en agenda för förändring mot ett hållbart samhälle där infrastrukturen har en viktig roll. De 17 globala målen berör alla de tre hållbarhetsdimensionerna: social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Målen är integrerade och odelbara, framgång krävs inom alla områden för att målen ska kunna uppnås. Hållbara transporter utgör inte ett eget mål i agendan. Transportsystemet är dock

essentiellt för att uppnå de flesta, om inte alla av de globala målen. Region Halland har i avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen pekat ut sex mål som den regionala infrastrukturplanen särskilt bidrar till, se Figur 2-1.

Trafikverket har inom ramen för ”Tillgänglighet i ett hållbart samhälle – Målbild 2030” omsatt Agenda 2030-målen i ett transportplaneringssamhang och lyft fram 10 prioriterade hållbarhetsarbetsaspekter, både ekologiska och sociala, se Figur 2-1[4]. Det är dessa hållbarhetsaspekter som är integrerade i bedömningsgrunderna. Utifrån den avgränsning som gjorts av vilka Agenda 2030-mål som är särskilt relevanta har det också i denna miljökonsekvensbeskrivning gjorts en avgränsning av de hållbarhetsaspekter som ingår i den strategiska miljöbedömningen, se Tabell 2-1, där hållbarhetsaspekter med speciellt fokus på social och ekonomisk hållbarhet har avgränsats bort.



Figur 2-1 Agenda 2030-mål som pekats ut som särskilt relevanta för den regionala transportinfrastrukturplaneringen i Halland omsatt i hållbarhetsaspekter i transportsystemet. Hållbarhetsaspekter med speciellt fokus på social och ekonomisk hållbarhet ingår inte i denna miljökonsekvensvensbeskrivning.

[4] Trafikverket, oktober 2019. Tillgänglighet i ett hållbart samhälle – Målbild 2030.

2.4 Bedömningsgrunder

Som utgångspunkt för bedömning av betydande miljöpåverkan samlas samtliga relevanta mål i en målhierarki, se Tabell 2-1. Det praktiska arbetet med bedömningen går ut på att bryta ner de olika målen i bedömningskriterier. Dessa kriterier är ett verktyg för att definiera hur effekter och konsekvenser kopplat till de mål som finns sammanställda i avsnitt 2.2 kan bedömas och beskrivas. På så sätt skapas en länk mellan den praktiska bedömningen av effekterna av en viss åtgärd eller åtgärdskategori och de övergripande målen.

De olika aspekterna/kriterierna delas in i **fyra fokusområden**: **Klimat**, **Hälsa**, **Landskap** samt **Resurser tillgängliga för människan** (baserat på Trafikverkets indelning/sortering av miljöaspekter i Miljöbalken[5]). I nedanstående tabell redovisas hur respektive fokusområde kopplar till mål och bedömningskriterier.

[5] https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/arbetssatt-och-metoder-for-miljo-i-vag--och-jarnvagsprojekt/miljobedomning-och-miljobeskrivning/

Tabell 2-1 Sammanfattning av bedömningsgrunder

FOKUSOMRÅDE	MÅL				BEDÖMNINGASPEKTER/KRITERIER	
Fokusområde	**Transportpolitiska mål och preciseringar**	**Tillgänglighet Målbild 2030 Agenda 2030**	**Miljökvalitetsmål**	**Övriga nationella mål**	**Aspekter**	**Bedömningskriterier**
Klimat	Funktionsmålet tillgänglighet: Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras	Aktiv mobilitet Klimatpåverkan			Robust planering	Andel gång- & cykelresor
						Andel kollektivtrafikresor
	Hänsynsmålet miljö: Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.	Klimatpåverkan	Begränsad klimatpåverkan	Etappmål klimat till 2030	Trafikens klimatpåverkan	Efterfrågan på biltransporter
						Energianvändning per fordonskilometer inom resp. trafikslag
					Infrastrukturens klimatpåverkan	Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll
Hälsa		Buller	God bebygd miljö		Buller	Antal personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden
						Antal exponerade för höga bullernivåer
						Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljökvalitet
		Aktiv mobilitet			Aktivt resande	Fysisk aktivitet i transportsystemet
						Tillgänglighet för barn, personer med funktinsnedsättningar och äldre till utbud och aktiviteter
						Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter
		Luftkvalitet	Frisk luft/ Bara naturlig försurning		Luft	Transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)
			Frisk luft			Halter av emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10) i tätorter med åtgärdsprogram för MKN
						Antalet personer exponerade för halter över MKN
		Trafiksäkerhet		Etappmål trafiksäkerhet till 2030	Trafiksäkerhet	Dödade och allvarligt skadade motortrafikanter (inklusvie MC, men ej mopedister)
					Trafiksäkerhet	Dödade och allvarligt skadade GCM-trafikanter
Resurser tillgängliga för människan			Levande sjöar och vattendrag Giftfri miljö		Vatten - Ekologiska värden	Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt
			God bebyggd miljö		Förorenade område	Betydelse för förorenade områden
					Skyddsvärda områden	Betydelse för skyddsvärda områden
					Skyddsvärda områden	Betydelse för bakgrundshalt metaller
					Skyddsvärda områden	Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar
					Skyddsvärda områden	Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede
Landskap					Landskap - form och skala	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär
		Biologisk mångfald	Rikt- växt och djurliv		Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för mortalitet (risk för djur att dö i trafik)
					Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för barriärer
					Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för störning
					Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för intrång i livsmiljöer
					Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden

2.5 Analysmetoder

Samlade effektbedömningar

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 emissioner av CO2-ekvivalenter, partiklar, NOx samt en samhällsekonomisk värdering av emissionerna.[6] Detta har dock inte sammanställts för planen som helhet, eftersom endast cirka häften av planens samlade utrymme binds upp genom namngivna objekt. Samhällsekonomiska bedömningar från Trafikverket saknas avseende åtgärder inom åtgärdsområden, det vill säga ej namngivna objekt. 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.

Kvalitativa analysmetoder

Med undantag för namngivna objekt där en samlad effektbedömning funnits tillgänglig har en egen översiktlig expertbedömning avseende varje åtgärdskategoris betydande miljöpåverkan genomförts.

[6] Den samhällsekonomiska analysen baseras på trafikutvecklingstal enligt Trafikverkets basprognoser.

3. Nulägesbeskrivning

I detta kapitel görs en kortfattad beskrivning av nuläget avseende de fokusområden som är relevanta för planen.

3.1 Klimat

Inrikes transporter står för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Om även sjöfart och flyg räknas med är andelen ca 40 procent. Av inrikes transporter står vägtrafiken för drygt 90 procent av utsläppen[7]. Utsläppen av växthusgaser från transporter minskade med 2,2 procent 2019 jämfört med föregående år trots en ökande trafik. Minskningarna kommer från att allt större andel biobränslen och mer effektiva fordon[8]. Transportsektorns andel av de totala klimatutsläppen har dock ökat under de senaste decennierna samtidigt som många andra sektorer har gjort en snabbare omställning.

Utsläppen av koldioxid i Halland domineras av transportsektorn, p.g.a. dess stora beroende av fossil energi. Transportsektorn stod för 73 procent av koldioxidutsläppen i Halland, och cirka 45 procent av de totala utsläppen av klimatgaser (räknat som koldioxidekvivalenter) år 2016. Personbilar stod för 65 procent av transportsektorns koldioxidutsläpp. Lastbilar och bussar stod tillsammans för 33 procent. Utrikes flyg och utrikes sjöfart ingår inte i redovisningen. Både bilinnehavet och antalet körda mil med bil per person i Halland är något högre än för landet som helhet år 2017. Den genomsnittliga hallänningen kör cirka 10 procent längre med bil än genomsnittssvensken.[9]

En reduktion enligt klimatmålen innebär därmed en stor utmaning för länet. För att nå klimatmålet om nettonollutsläpp av klimatgaser 2045 krävs omfattande åtgärder, såsom att fossila bränslen fasas ut, att transportsystemet blir effektivare och att styrmedel för klimatsmart konsumtion införs.[10]

Påverkan på klimatet är global. Detta innebär både att utsläppen från länets transporter ger en klimatpåverkan även utanför planens geografiska avgränsning och att länet påverkas av klimatpåverkande utsläpp som sker utanför länet. Utsläpp idag påverkar också klimatet under lång tid framåt.

[7] Transportsektorns utsläpp - Trafikverket hittas på: https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/energi-och-klimat/Transportsektorns-utslapp/

[8] Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter - Naturvårdsverket (naturvardsverket.se) https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/

[9] Energiläget i Halland 2016/2017 – en målstyrd energi- och klimatuppföljning, 2018

[10] Hallands län - Regional Utveckling och Samverkan i miljömålssystemet (rus.se)

3.2 Hälsa

Fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet påverkar vår hälsa positivt på många sätt och minskar risken för många sjukdomar och förtida död. Ökad fysisk aktivitet är också bra för människors generella välmående, såväl fysiskt som psykiskt. Tillgängligheten till bra cykel- och gång infrastruktur är viktig för att öka andelen aktiva resor. Kollektivtrafik anses också generellt öka andelen aktiva resor då de ofta kombineras med en gång- eller cykelresa.

Buller

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. Även vid bullernivåer under riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå anser sig omkring 10 procent som mycket störda av vägtrafikbuller i sin boendemiljö. Andelen stiger kraftigt vid högre nivåer. Bullernivån påverkas bland annat av trafikmängd, hastighet, andel tunga fordon och vägbeläggning.

Luft

I transportsektorn är det framför allt vägtrafiken som genererar utsläpp av hälso- och miljöfarliga ämnen. Nivåerna av utsläpp som genereras från avgasrören har dock minskat kraftigt under de senaste decennierna genom renare bränslen och motorer med effektivare reningsutrustning.

Partiklar är den typ av luftförorening som är mest studerad och som bedöms medföra störst hälsoproblem bland människor i svenska tätorter. De allra minsta partiklarna, så kallade ultrafina partiklar, PM2.5, bildas vid förbränning av flytande eller fasta bränslen. Mekaniska processer såsom vägslitage bildar grövre partiklar, PM10[11].

Luftkvalitén i Halland har förbättrats sedan 1990-talet men luftföroreningar orsakar fortfarande stora skador. En ny studie visar att hallänningar exponeras för betydligt högre halter av partiklar än landets befolkning i sin helhet. Halterna ligger runt eller något över miljökvalitetsmålet för PM10 i de större orterna och överskrids avseende PM2.5 i ett flertal områden, speciellt längs kusten. Detta kan kopplas till läget utmed västkusten, där påverkan av långväga transporterade partiklar är som störst.[12]

Trafiksäkerhet

Antalet omkomna och skadade i trafiken har sjunkit de senaste decennierna. I Halland har antalet dödade varit ungefär konstant det senaste decenniet, medan antalet svårt och lindrigt skadade har minskat. Olyckor med personbil dominerar bland både dödade och skadade i trafiken.[13]

[11] PM10 är vikten av alla partiklar som är mindre än 10 mikrometer som finns i en kvadratmeter luft. PM2,5 är vikten av alla partiklar som är mindre än 2,5 mikrometer. PM2,5 ingår därför även i PM10.

[12] Hallands län - Regional Utveckling och Samverkan i miljömålssystemet (rus.se)

[13] Transportstyrelsen, statistik för Halland 2010-2019.

3.3 Resurser tillgängliga för människan

Infrastrukturen innebär intrång i naturresurser i form av grundvattentillgångar, skogs- och odlingslandskap, samt användning av jordmassor. Delar av Halland har också jordbruksmark med hög bördighet. Att göra om jordbruksmark till bebyggelse eller infrastruktur är i princip en irreversibel process, vilket innebär att det inte går att få tillbaka marken till produktiv jordbruksmark. Barriärer innebär intrång i traditionella odlingslandskap. Skyddsvärda områden som kan påverkas av infrastrukturen och dess transporter är bland annat prioriterad och utpekad grönstruktur, Natura 2000-områden, speciellt skyddsvärda områden för biologisk mångfald, samt riksintressen för naturvård, kulturmiljövård, friluftsliv och kustzonen.

3.4 Landskap och natur

Barriäreffekter för djur, växter och människor

Både infrastrukturanläggningar och trafiken i sig påverkar möjligheten för djur, människor och växtliv att röra sig obehindrat i landskapet. För många djurarter utgör infrastrukturen en barriär som kan försvåra det genetiska utbytet inom eller mellan djurpopulationer, tillgången till födosöks- och reproduktionsområden samt skydd och dödlighet. Infrastrukturens storlek, trafikering och förekomst av viltstängsel påverkar barriäreffekten och förklarar delvis frånvaron av många vilda djurarter i mer tätbefolkade områden och högtrafikerade områden.

Växtliv

Infrastrukturens påverkan på växtlivet består av habitatförlust och fragmentering. Växtlivet påverkas också direkt av trafikrelaterade luftföroreningar såsom kväveoxider och ozon som kan påverka känsliga växter så att bladen skadas och produktionsförmågan minskar. Vidare påverkas marktillståndet av kväveoxidernas försurande effekt. Samtidigt som träden förses med extra kvävetillskott urlakas vissa metaller, så kallad markförsurning, vilket anses kunna påverka trädens rotsystem negativt. Halkbekämpning genom saltning har negativa effekter på vegetation längs vägnätet vilket kan leda till missfärgning i vägens närhet av tall- och granbarr med lokalt nedsatt virkesproduktion som följd.

Biologisk mångfald

Infrastrukturen påverkar den biologiska mångfalden både storskaligt och småskaligt. Infrastrukturen påverkar landskapets livsmiljöer, sambanden mellan dessa samt de ekologiska processer som skapar livsmiljöerna snarare än på enskilda arters behov. Möjligheten att göra relevanta avgränsningar avseende biologisk mångfald är direkt kopplad till kunskapen om landskapet – det vill säga det planeringsunderlag som finns framtaget, hur detta är utformat samt kompetensen att tolka hur landskapet kan påverkas av planerade åtgärder.

I lika hög grad som att bevara utsatta arter gäller det att förebygga att inte ännu fler arter kommer upp på listan över hotade arter som kräver särskilda åtgärdsprogram. Det kräver en sammanhängande struktur av land- och vattenbaserade biotoper med tillräckliga arealer och tillräckliga spridningskorridorer. Förändringar i landskapet leder inte bara till att fler arter blir hotade utan den biologiska mångfalden påverkas också av att nya arter invandrar till landskapet.

4. Bedömning av betydande miljöpåverkan

I detta kapitel redovisas bedömd positiv respektive negativ miljöpåverkan för respektive åtgärdskategori i det nya planförslaget. Investeringssumman i planförslaget 2022-2033 uppgår till 1 370 miljoner kronor fördelade på ett antal åtgärdsområden och åtgärdskategorier, se Tabell 4-1.

Tabell 4-1 Investeringssumma per åtgärdskategori i planförslag 2022-2033.

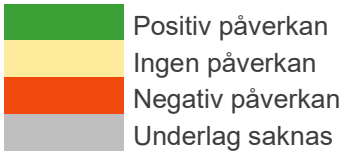
Åtgärdsområde	Investering (Mkr)
Större järnvägsinvesteringar	**64**
Halmstad uppställningsbangård	17
Ombyggnad Halmstad C etapp 3	47
Samfinansiering mindre järnvägsåtgärder	**102**
Markarydsbanan, ca 38% av kostnaden för mötesspår	47
Viskadalsbanan	25
Ej fördelade medel	30
Större investeringar i regionala vägstråk	**567**
Väg 153 stigningsfält	103
Utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle	464
Mindre investeringar i det regionala transportsystemet	**498**
Kollektivtrafikåtgärder statligt vägnät	72
Cykel- och smärreåtgärder statligt vägnät, varav	360
Cykelåtgärder	*162*
Smärreåtgärder	*198*
Väg 153 och väg 154 trimningsåtgärder	66
Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät	**109**
Trafiksäkerhets- & Miljöåtgärder kommunalt vägnät	52
Kollektivtrafikåtgärder kommunalt vägnät	57
Driftbidrag till regional flygplats	**30**
Summa utfall	**1 370**

Bedömning görs för respektive åtgärdskategori. För de objekt som är namngivna görs en separat bedömning för respektive objekt, 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 smärre åtgärder bestäms under planperioden och följer Trafikverkets verksamhetsplanering.

Visualisering

En visualisering av hur de olika åtgärdsinriktningarna påverkar de relevanta målen görs samlat i en matris. Matrisen visualiserar dels hur målen konkretiseras i

bedömningskriterier, dels hur respektive åtgärd i länsplanen bidrar antingen i positiv eller negativ riktning (i förhållande till kriterierna) i relation till satsade medel. Omfattningen av miljöpåverkan graderas i följande nivåer;



I Tabell 4-2 och framöver i detta kapitel redovisas bedömd positiv respektive negativ miljöpåverkan för respektive åtgärdskategori i planen, uppdelat på de fyra fokusområdena **Klimat**, **Hälsa**, **Landskap** samt **Resurser tillgängliga för människan.** Endast positiv eller negativ påverkan redovisas separat. I de fall påverkan är neutral eller svårbedömd tas detta upp. En samlad bedömning för hela planen finns i kapitel 5.

Tabell 4-2 Betydande miljöpåverkan för alla åtgärdskategorier i relation till investering.



4.1 Större järnvägsinvesteringar

Åtgärdskategorin ”Större järnvägsinvesteringar” innefattar följande åtgärder:

- Halmstad uppställningsbangård – ökad kapacitet för trafikering med Öresundståg, Pågatåg och Krösatåg.
- Ombyggnad Halmstad C – ökad kapacitet genom att flytta isär spår, bygga plattformar mm.

Åtgärdskategorin bedöms ha en övervägande positiv eller neutral miljöpåverkan, samtidigt som flera av fokusområdena är svårbedömda, se Tabell 4-3.

Tabell 4-3 Miljöbedömning för åtgärdskategorin ”Större järnvägsinvesteringar” i relation till investering.

FOKUSOMRÅDE	Åtgärdskategori	Större jvg-investering-ar	
	Bedömningskriterier / Prioriteringar	Uppställning Hstd C	Ombyggnad Hstd C
Klimat	Andel gång- & cykelresor		
	Andel kollektivtrafikresor		
	Efterfrågan på biltransporter		
	Energianvändning/fordonskm		
	Energi byggande, drift och underhåll		
Hälsa	Personer - bullernivåer > riktvärde		
	Personer - höga bullernivåer		
	Områden med hög ljudmiljökvalitet		
	Fysisk aktivitet i transportsystemet		
	Tillgänglighet för alla		
	Tillgängligheten med GCK		
	Totala emissioner av NOx och PM10		
	Nox/PM10 i tätorter med åtgärdspr.		
	Personer - halter över MKN		
	Dödade och allvarligt skadade MT		
	Dödade och allvarligt skadade GCM		
Resurser tillgängliga för människan	Vatten och vattenförhållandena		
	Förorenade områden		
	Skyddsvärda områden		
	Bakgrundshalt metaller		
	Bakgrundshalt sulfidjordar		
	Skyddsvärda områden - driftskede		
Landskap	Landskapets karaktär och kvaliteter		
	Mortalitet - djur		
	Barriärer		
	Störning		
	Intrång i livsmiljöer		
	Biologiska mångfalden		

Klimat

+	-
Åtgärderna inom detta område leder generellt sett i positiv riktning avseende klimat. Åtgärderna bedöms bidra till en ökad andel kollektivtrafikresande och en minskad efterfrågan på bilresor.	Åtgärderna ger ökad energianvändning i byggskedet och vid drift och underhåll.

Hälsa

+	-
Åtgärderna bedöms generellt leda i positiv riktning avseende hälsa. Framför allt bedöms åtgärderna leda till ökad fysisk aktivitet och ökad tillgänglighet för alla genom att tillgängligheten ökar med kollektivtrafik. Åtgärderna ger en positiv påverkan på luft, samt på trafiksäkerhet, framför allt för GCM-trafikanter.	

Påverkan på buller och luft har delvis varit svårbedömt för dessa åtgärder.

Resurser tillgängliga för människan

Åtgärdernas påverkan inom detta område har generellt varit svårbedömd.

Landskap

Åtgärderna tar ingen ny mark i anspråk och skapar inga nya barriärer. Påverkan på landskap bedöms därför vara neutral.

4.2 Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder

Åtgärdskategorin ”Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder” innefattar följande åtgärder:

- Markarydsbanan - Mötesspår för att möjliggöra persontåg.
- Viskadalabanan - Förbättra plattformar och resenärsservice
- Ej fördelade medel till smärre åtgärder för persontrafik på järnväg

Åtgärdskategorin bedöms ha en övervägande positiv eller neutral miljöpåverkan, se Tabell 4-4.

Tabell 4-4 Miljöbedömning för åtgärdskategorin ”Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder” i relation till investering.

FOKUSOMRÅDE	Åtgärdskategori	Samfinansiering av mindre jvg-investeringar		
	Bedömningskriterier / Prioriteringar	Markarydsbanan	Viskadalsbanan	Ej förd. medel
Klimat	Andel gång- & cykelresor			
	Andel kollektivtrafikresor			
	Efterfrågan på biltransporter			
	Energianvändning/fordonskm			
	Energi byggande, drift och underhåll			
Hälsa	Personer - bullernivåer > riktvärde			
	Personer - höga bullernivåer			
	Områden med hög ljudmiljökvalitet			
	Fysisk aktivitet i transportsystemet			
	Tillgänglighet för alla			
	Tillgängligheten med GCK			
	Totala emissioner av NOx och PM10			
	Nox/PM10 i tätorter med åtgärdspr.			
	Personer - halter över MKN			
	Dödade och allvarligt skadade MT			
	Dödade och allvarligt skadade GCM			
Resurser tillgängliga för människan	Vatten och vattenförhållandena			
	Förorenade områden			
	Skyddsvärda områden			
	Bakgrundshalt metaller			
	Bakgrundshalt sulfidjordar			
	Skyddsvärda områden - driftskede			
Landskap	Landskapets karaktär och kvaliteter			
	Mortalitet - djur			
	Barriärer			
	Störning			
	Intrång i livsmiljöer			
	Biologiska mångfalden			

Klimat

+	-
Åtgärderna inom detta område leder generellt sett i positiv riktning avseende klimat. Åtgärderna bedöms bidra till en ökad andel kollektivtrafikresande och en minskad efterfrågan på bilresor.	Åtgärderna ger ökad energianvändning i byggskedet och vid drift och underhåll.

Hälsa

+	-
Åtgärderna bedöms generellt leda i positiv riktning avseende hälsa. Den åtgärd som bedöms ge den mest positiva påverkan är Markarydsbanan som bidrar i positiv riktning avseende buller, fysisk aktivitet, tillgänglighet med kollektivtrafik, luft och trafiksäkerhet. Övriga åtgärder bidra i första hand till fysisk aktivitet, tillgänglighet med gång cykel och kollektivtrafik samt minskade utsläpp till luft medan påverkan på övriga områden svårbedömd	

Påverkan från åtgärden ”Ej fördelade medel” har generellt varit svårbedömd, eller leder i neutral riktning.

Resurser tillgängliga för människan

Åtgärdernas påverkan på detta område har generellt varit svårbedömd, eller leder i neutral riktning.

Landskap

+	-
	Utbyggnad av Markarydsbanan bedöms ge en negativ påverkan på mortalitet för djur, störning, intrång och biologisk mångfald.

Åtgärdernas påverkan på detta område har generellt varit svårbedömd, eller leder i neutral riktning.

4.3 Större investeringar i regionala vägstråk

Åtgärdskategorin ” Större investeringar i regionala vägstråk” innefattar följande åtgärder:

- Stigningsfält på väg 153 (ingår i paketet ”Näringslivets transporter på väg 153 och väg 154).
- Utbyggnad av väg 940, vilket innebär en cirka 7 kilometer ny väg utanför Onsala samhälle, från Rösan till Forsbäck.

Åtgärdskategorin bedöms ha en varierande miljöpåverkan, med en relativt jämn fördelning mellan positiv, negativ och neutral påverkan för olika fokusområden, se Tabell 4-5.

Tabell 4-5 Miljöbedömning för åtgärdskategorin ”Större investeringar i regionala stråk” i relation till investering.

FOKUSOMRÅDE	Åtgärdskategori	Större investeringar i regionala vägstråk	
	Bedömningskriterier / Prioriteringar	Väg 153 stigningsfält	Utbyggnad av väg 940 Onsala
Klimat	Andel gång- & cykelresor		
	Andel kollektivtrafikresor		
	Efterfrågan på biltransporter		
	Energianvändning/fordonskm		
	Energi byggande, drift och underhåll		
Hälsa	Personer - bullernivåer > riktvärde		
	Personer - höga bullernivåer		
	Områden med hög ljudmiljökvalitet		
	Fysisk aktivitet i transportsystemet		
	Tillgänglighet för alla		
	Tillgängligheten med GCK		
	Totala emissioner av NOx och PM10		
	Nox/PM10 i tätorter med åtgärdspr.		
	Personer - halter över MKN		
	Dödade och allvarligt skadade MT		
	Dödade och allvarligt skadade GCM		
Resurser tillgängliga för människan	Vatten och vattenförhållandena		
	Förorenade områden		
	Skyddsvärda områden		
	Bakgrundshalt metaller		
	Bakgrundshalt sulfidjordar		
	Skyddsvärda områden - driftskede		
Landskap	Landskapets karaktär och kvaliteter		
	Mortalitet - djur		
	Barriärer		
	Störning		
	Intrång i livsmiljöer		
	Biologiska mångfalden		

Klimat

+	-
Utbyggnad av väg 940 leder i positiv riktning avseende andel gång och cykelresor på grund av biltrafiken flyttas ut från tätorten.	Åtgärderna bedöms stärka bilens konkurrenskraft gentemot kollektivtrafiken och bidra till ökade vägtransporter. Utbyggnad av väg 940 bedöms leda till ökade utsläpp per fordonskilometer med bil på grund av högre hastighet. Åtgärderna ger ökad energianvändning i byggskedet och vid drift och underhåll.

Hälsa

+	-
Åtgärderna inom detta område bedöms ge minskade bullernivåer beroende på att de omfattar bullerskyddsåtgärder (väg 153) eller innebär att väg dras utanför tätort (väg 940). Utbyggnad av väg 940 bedöms bidra i positiv riktning avseende fysisk aktivitet och ökad tillgänglighet för alla genom att biltrafik flyttas ut från tätorten. Åtgärderna inom området bedöms bidra till ökad trafiksäkerhet.	Utbyggnad av väg 940 inkräktar på områden med hög ljudmiljökvalitet, samt bedöms bidra negativt avseende utsläpp till luft.

Resurser tillgängliga för människan

+	-
	Stigningsfält på väg 153 bedöms bidra negativt till störning eftersom ett Natura 2000-område berörs av breddning.

Åtgärdernas påverkan på detta område har generellt varit svårbedömd.

Landskap

+	-
	Utbyggnad av väg 940 bedöms generellt bidra avseende landskap. Stigningsfält på väg 153 bedöms bidra negativt till visuell landskapspåverkan och ökade barriärer genom breddning.

4.4 Mindre investeringar i det regionala transportsystemet

Åtgärdskategorin ” Mindre investeringar i det regionala transportsystemet” innefattar följande åtgärder:

- Kollektivtrafikåtgärder – ökad framkomlighet, tillgänglighetsanpassning och hållplatsåtgärder.
- Cykelvägsåtgärder
- Smärreåtgärder – trafiksäkerhetsåtgärder på statligt vägnät genom tätort, korsningsåtgärder, passager, hastighetssäkring.
- Trimningsåtgärder väg 153 och 154 – korsningsåtgärder, hållplatser, passager för oskyddade trafikanter (ingår i paketet ”Näringslivets transporter på väg 153 och väg 154).

Åtgärdskategorin bedöms ha en övervägande positiv eller neutral miljöpåverkan, samtidigt som flera av fokusområdena är svårbedömda, se Tabell 4-6.

Tabell 4-6 Miljöbedömning för åtgärdskategorin ”Mindre investeringar i det regionala transportsystemet” i relation till investering.

FOKUSOMRÅDE	Åtgärdskategori	Mindre investeringar i det regionala transportsystemet			
	Bedömningskriterier / Prioriteringar	Koll-åtgärder	Cykelåtgärder	Smärreåtgärder	Väg 153 & 154 trimning
Klimat	Andel gång- & cykelresor				
	Andel kollektivtrafikresor				
	Efterfrågan på biltransporter				
	Energianvändning/fordonskm				
	Energi byggande, drift och underhåll				
Hälsa	Personer - bullernivåer > riktvärde				
	Personer - höga bullernivåer				
	Områden med hög ljudmiljökvalitet				
	Fysisk aktivitet i transportsystemet				
	Tillgänglighet för alla				
	Tillgängligheten med GCK				
	Totala emissioner av NOx och PM10				
	Nox/PM10 i tätorter med åtgärdspr.				
	Personer - halter över MKN				
	Dödade och allvarligt skadade MT				
	Dödade och allvarligt skadade GCM				
Resurser tillgängliga för människan	Vatten och vattenförhållandena				
	Förorenade områden				
	Skyddsvärda områden				
	Bakgrundshalt metaller				
	Bakgrundshalt sulfidjordar				
	Skyddsvärda områden - driftskede				
Landskap	Landskapets karaktär och kvaliteter				
	Mortalitet - djur				
	Barriärer				
	Störning				
	Intrång i livsmiljöer				
	Biologiska mångfalden				

Klimat

+	-
Åtgärderna inom detta område bedöms ge en positiv påverkan på andelen cykelresor. De bedöms också minska efterfrågan på vägtransporter. Kollektivtrafikåtgärder på statligt vägnät och trimningsåtgärder på väg 154 bedöms bidra positivt till andelen kollektivtrafikresor. Smärreåtgärder bedöma bidra positivt till energianvändning de bidrar till jämnare och mer energisnål körning.	Åtgärderna ger ökad energianvändning i byggskedet och vid drift och underhåll.

Hälsa

+	-
Åtgärderna bidrar i positiv riktning avseende fysisk aktivitet och tillgänglighet för alla. Åtgärderna leder i positiv riktning vad gäller luftkvalitet och trafiksäkerhet.	

Cykel- och kollektivtrafikåtgärders påverkan på luft och trafiksäkerhet är svårbedömda, och alla åtgärdernas påverkan på buller är svårbedömda.

Resurser tillgängliga för människan

+	-
	Åtgärder på väg 154 bedöms bidra i negativ riktning vad gäller vatten och påverkan på skyddsvärda områden.

Åtgärdernas påverkan på detta område har generellt varit svårbedömd.

Landskap

+	-
	Cykelvägsåtgärder som innebär breddning eller nybyggnad bidrar i negativ riktning vad gäller barriärer. Åtgärder på väg 154 bedöms bidra i negativ riktning vad gäller visuell landskapspåverkan.

Åtgärdernas påverkan på detta område har generellt varit svårbedömd, eller leder i neutral riktning.

4.5 Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät

Åtgärdskategorin ” Mindre investeringar i det regionala transportsystemet” innefattar följande åtgärder:

- Kollektivtrafikåtgärder - ökad framkomlighet, tillgänglighetsanpassning och hållplatsåtgärder.
- Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder – trafiksäkerhetsåtgärder, passager, hastighetssäkring, bullerskydd mm.

Åtgärdskategorin bedöms ha en övervägande positiv eller neutral miljöpåverkan, samtidigt som flera av fokusområdena är svårbedömda, se Tabell 4-7.

Tabell 4-7 Miljöbedömning för åtgärdskategorin ”Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät” i relation till investering.

FOKUSOMRÅDE	Åtgärdskategori	Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät	
	Bedömningskriterier / Prioriteringar	Trafik-säkerhet- & miljö-åtgärder	Koll-åtgärder
Klimat	Andel gång- & cykelresor		
	Andel kollektivtrafikresor		
	Efterfrågan på biltransporter		
	Energianvändning/fordonskm		
	Energi byggande, drift och underhåll		
Hälsa	Personer - bullernivåer > riktvärde		
	Personer - höga bullernivåer		
	Områden med hög ljudmiljökvalitet		
	Fysisk aktivitet i transportsystemet		
	Tillgänglighet för alla		
	Tillgängligheten med GCK		
	Totala emissioner av NOx och PM10		
	Nox/PM10 i tätorter med åtgärdspr.		
	Personer - halter över MKN		
	Dödade och allvarligt skadade MT		
	Dödade och allvarligt skadade GCM		
Resurser tillgängliga för människan	Vatten och vattenförhållandena		
	Förorenade områden		
	Skyddsvärda områden		
	Bakgrundshalt metaller		
	Bakgrundshalt sulfidjordar		
	Skyddsvärda områden - driftskede		
Landskap	Landskapets karaktär och kvaliteter		
	Mortalitet - djur		
	Barriärer		
	Störning		
	Intrång i livsmiljöer		
	Biologiska mångfalden		

Klimat

+	-
Åtgärderna inom detta område bedöms generellt bidra positivt vad gäller klimat.	Åtgärderna ger ökad energianvändning i byggskedet och vid drift och underhåll.

Hälsa

+	-
Åtgärderna bidrar i positiv riktning vad gäller påverkan på fysisk aktivitet och tillgänglighet för alla. Åtgärderna leder generellt i positiv riktning vad gäller luftkvalitet och trafiksäkerhet. Åtgärderna bedöms ha en positiv påverkan på bullernivåer.	

Resurser tillgängliga för människan

Åtgärdernas påverkan på detta område har generellt varit svårbedömd.

Landskap

Åtgärdernas påverkan på detta område har generellt varit svårbedömd.

4.6 Driftbidrag till regional flygplats

Åtgärdskategorin ”Driftbidrag till regional flygplats” innefattar följande åtgärder:

- Driftbidrag till Halmstad flygplats (Halmstad CityAirport)

Åtgärdskategorin bedöms ha en övervägande neutral miljöpåverkan, se Tabell 4-8.

Tabell 4-8 Miljöbedömning för åtgärdskategorin ”Driftbidrag till regional flygplats” i relation till investering.

FOKUSOMRÅDE	Åtgärdskategori	Drift-bidrag
	Bedömningskriterier / Prioriteringar	Driftbidrag Hstd flygplats
Klimat	Andel gång- & cykelresor	
	Andel kollektivtrafikresor	
	Efterfrågan på biltransporter	
	Energianvändning/fordonskm	
	Energi byggande, drift och underhåll	
Hälsa	Personer - bullernivåer > riktvärde	
	Personer - höga bullernivåer	
	Områden med hög ljudmiljökvalitet	
	Fysisk aktivitet i transportsystemet	
	Tillgänglighet för alla	
	Tillgängligheten med GCK	
	Totala emissioner av NOx och PM10	
	Nox/PM10 i tätorter med åtgärdspr.	
	Personer - halter över MKN	
	Dödade och allvarligt skadade MT	
	Dödade och allvarligt skadade GCM	
Resurser tillgängliga för människan	Vatten och vattenförhållandena	
	Förorenade områden	
	Skyddsvärda områden	
	Bakgrundshalt metaller	
	Bakgrundshalt sulfidjordar	
	Skyddsvärda områden - driftskede	
Landskap	Landskapets karaktär och kvaliteter	
	Mortalitet - djur	
	Barriärer	
	Störning	
	Intrång i livsmiljöer	
	Biologiska mångfalden	

Klimat

+	-
	Åtgärden bidrar i negativ riktning avseende klimat eftersom den syftar till att upprätthålla flygtrafiken med hög klimatpåverkan.

Hälsa

+	-
	Åtgärden bidrar i negativ riktning avseende bullernivåer och utsläpp till luft.

Resurser tillgängliga för människan

Åtgärden leder i neutral riktning.

Landskap

Åtgärden leder i neutral riktning.

5. Samlad med bedömning av planförslag

I detta kapitel följer en samlad bedömning av planförslaget utifrån olika aspekter:

- I kapitel 5.1 redovisas en samlad bedömning av det nya planförslaget beaktat respektive åtgärds investeringskostnad.
- I kapitel 5.2 redovisas skillnaden mellan det nya planförslaget 2022-2033 och föregående planperiod 2018-2029, det vill säga en redovisning av hur fördelningen mellan olika åtgärdsområden ser ut och vad detta innebär i form av riktningsförändring för betydande miljöpåverkan.
- I kapitel 5.3 görs en beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan.
- I kapitel 5.4 görs en bedömning av i vilken riktning som planen går i förhållande till styrande mål (se kap 2.2).
- I kapitel 5.5 görs slutligen en beskrivning av hur betydande miljöpåverkan påverkas av tidsperspektiv för bedömningen.

5.1 Samlad bedömning av nytt planförslag

I Tabell 5-1 redovisas en samlad bedömning av i länsplanens, det vill säga det nya planförslaget 2022-2033, samlade påverkan på det fyra fokusområdena. Den samlade bedömningen blir:

- **Klimat:** Åtgärderna har såväl positiv som negativ påverkan och en sammanvägd bedömning är svår att göra. Vägåtgärderna går generellt i negativ riktning medan övriga åtgärder generellt går i positiv riktning.
- **Hälsa:** Åtgärderna ger generellt sett en positiv påverkan.
- **Resurser:** Åtgärderna har till stor del ingen påverkan men det är svårt att göra en rättvisande bedömning då det i många fall saknas underlag.
- **Landskap:** Åtgärderna ger sammanvägt en negativ påverkan, främst på grund av de större vägobjekten.

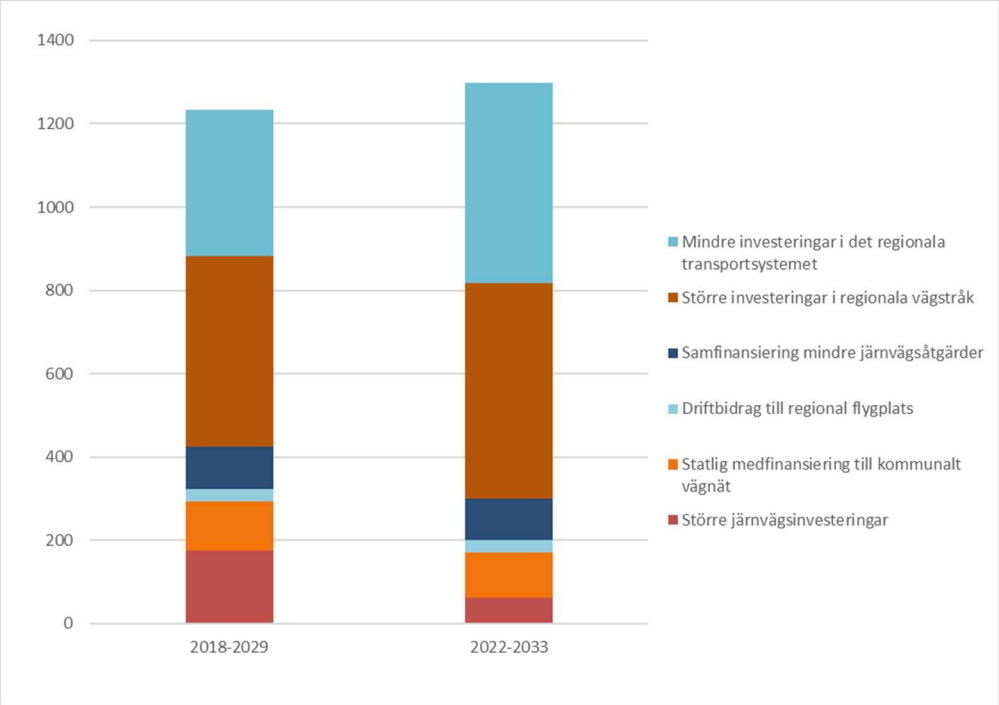
Tabell 5-1 Samlad bedömning av alla åtgärderna i planförslag 2022-2033 beaktat respektive åtgärds investeringskostnad, följt av nivån på underlaget vid bedömningen.

Fokusområde	Bedömning		Tillfredsställande underlag
Klimat	Positiv	Negativ	OOO
Hälsa	Positiv		OO
Resurser tillgängliga för människan	Ingen påverkan	Underlag saknas	O
Landskap	Negativ		O

5.2 Skillnaderna i den nya planen jämfört med den gamla

Den totala investeringen i planförslaget för den nya planperioden (2022-2033) är något större än gällande planperiod (2018–2029), se Figur 5-1. De stora skillnaderna mellan de två planperioderna är:

- I det nya planförslaget satsas en mindre summa på större järnvägsinvesteringar. Detta beror på att länsplanens andel av den stora satsningen på dubbelspår förbi Varberg är avbetald.
- En större summa satsas på större väginvesteringar, vilket beror på kostnadsfördyringar och behov av trafiksäkerhetsåtgärder.
- En större summa i den nya planperioden satsas också på smärre åtgärder på det statliga vägnätet, främst cykelvägar.



Figur 5-1 Investering (miljoner kronor) i nuvarande plan (2018-2019) och planförslaget (2022-2033) uppdelat på olika åtgärdsinriktningar.

Klimat

En större summa i det nya planförslaget satsas på åtgärder som går i en negativ riktning vad gäller klimat. Detta beror till stor del på att de namngivna regionala vägobjekten, som har en negativ klimatpåverkan framför allt vad gäller påverkan på mängden fordonstrafik, har drabbats av kostnadsökningar.

Hälsa

Det nya planförslaget går i en neutral riktning vad gäller hälsa. En skillnad jämfört med tidigare plan är att en större summa satsas på väg 940 som påverkar områden med hög ljudmiljökvalitet och ökar utsläppen till luft. I gengäld satsas

en större summa på åtgärder som går i en positiv riktning vad gäller fysisk aktivitet och tillgänglighet för alla inklusive gång, cykel och kollektivtrafik.

Resurser tillgängliga för människan

Det nya planförslaget går i en svagt negativ riktning framför allt eftersom en mindre summa satsas på större järnvägsinvesteringar. De större järnvägsinvesteringarna har en positiv påverkan framför allt eftersom dubbelspår genom Varberg omfattade sanering av förorenad mark i den tidigare planen, en effekt som nu försvinner.

Landskap

Det nya planförslaget går i en svagt negativ riktning eftersom en större summa satsas på utbyggnad av väg 940, som generellt bedöms bidra negativt avseende landskap, genom visuell landskapspåverkan, barriärer, intrång och störning.

5.3 Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan

Miljöåtgärder längs det statliga vägnätet ingår i den Nationella planen och kan leda till förmildrande eller positiv påverkan på miljön genom vattenskydd, bullerskydd, passager för djurliv och det rörliga friluftslivet mm.

Det enskilda objekt som ger den största negativa miljöpåverkan är väg 940. Det har framför allt en negativ påverkan på klimat och landskap. I objektet ingår en rad kompensatoriska åtgärder. Bland annat har Trafikverket tagit fram skyddsåtgärder för flera olika arter, bland annat groddjur och fåglar[14]. Utformning av vägen har anpassats för att minimera påverkan på landskapet. Kompensatoriska åtgärder ingår bland annat också inom potterna trafiksäkerhet och miljö där bullerskyddsåtgärder ingår.

Förutom det stora objektet väg 940 går majoriteten av övriga medel i planen till åtgärder som förebygger eller hindrar en betydande miljöpåverkan avseende fokusområdena klimat och hälsa.

[14] https://www.trafikverket.se/nara-dig/Halland/vi-bygger-och-forbattrar/vag-940-onsalavagen-om-och-nybyggnad/nyhetsarkiv-vag-940-onsalavagen/2019/byggstarten-av-nya-onsalavagen-skjuts-fram-ett-ar/

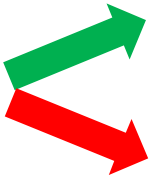
5.4 Bedömning av måluppfyllelse

I Tabell 5-2 till Tabell 5-5 redovisas i vilken riktning som länsplanen (planförslag 2022-2033) går i relation till de nationella miljökvalitetsmålen, till målen i Agenda 2030, etappmålet om inom trafiksäkerhet avseende antal omkomna i trafiken och etappmålet inom klimat. Notera att bedömningen endast gäller de mål som har avgränsats, se kapitel 2. För Agenda 2030-målen görs en bedömning i förhållande till de hållbarhetsaspekter som målen har omsatts i.

Nationella miljökvalitetsmål

Planförslaget går i varierande riktning avseende de nationella miljökvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen. Planen bidrar i positiv riktning avseende frisk luft och bara naturlig försurning, både positiv och negativ riktning avseende begränsad klimatpåverkan, ingen förändring avseende god bebyggd miljö och levande sjöar och vattendrag, och negativ riktning avseende rikt växt- och djurliv, se Tabell 5-2.

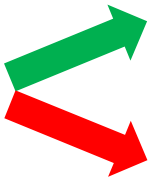
Tabell 5-2. Bedömning av i vilken riktning som länsplanen (planförslag 2022-2033) går mot avseende de nationella miljökvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen.

Mål	Bedömning	Kommentar
Begränsad klimat-påverkan		Både positiv och negativ påverkan från olika åtgärder. Större investeringar i regionala vägstråk påverkar generellt i negativ riktning med övriga åtgärder generellt leder i positiv riktning.
God bebyggd miljö		Neutral påverkan från många åtgärder och i många fall ett ej tillfredställande underlag för bedömning.
Frisk luft		En stor satsning på järnvägsinvesteringar och smärre åtgärder bidrar sammanvägt till minskade utsläpp från vägtransporter, dels genom överflyttning, dels genom lägre hastigheter.
Bara naturlig försurning		En stor satsning på järnvägsinvesteringar och smärre åtgärder bidrar sammanvägt till minskade utsläpp från vägtransporter, dels genom överflyttning, dels genom lägre hastigheter.
Levande sjöar och vatten-drag		Neutral påverkan från många åtgärder och i många fall ett ej tillfredställande underlag för bedömning.
Rikt växt- och djurliv		Sammanvägd negativ påverkan på grund av ökade intrång, störning och barriärer från såväl väg- som järnvägsåtgärder.

Hållbarhetsaspekter i Agenda 2030

Planförslaget går i positiv riktning för de flesta hållbarhetsaspekterna som är relevanta för miljöbedömningen. Planen bidrar i både positiv riktning avseende aktiv mobilitet, buller, luftkvalitet och trafiksäkerhet, i både positiv och negativ riktning avseende klimatpåverkan, och i negativ riktning avseende biologisk mångfald, se Tabell 5-3.

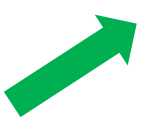
Tabell 5-3. Bedömning av i vilken riktning som länsplanen (planförslag 2022-2033) går mot de hållbarhetsaspekter (Agenda 2030) som är relevanta för miljöbedömningen.

Mål	Bedömning	Kommentar
Aktiv mobilitet		Merparten av åtgärderna bidrar till att öka andelen gång- och cykelresor samt att öka tillgängligheten med gång och cykel till utbud och aktiviteter. Detta bedöms gälla även vägobjekten som omfattar satsningar som skapar en mer trafiksäker trafikmiljö för oskyddade trafikanter.
Klimat-påverkan		Både positiv och negativ påverkan från olika åtgärder. Större investeringar i regionala vägstråk påverkar generellt i negativ riktning medan övriga åtgärder generellt leder i positiv riktning.
Buller		Åtgärderna i planen leder i en svagt positiv riktning. Framför allt är det de större vägobjekten som bidrar positivt då de omfattar bullerskydd och bidrar till att väg dras utanför tätbebyggt område.
Luftkvalitet		En stor satsning på järnvägsinvesteringar och smärre åtgärder bidrar sammanvägt till minskade utsläpp från vägtransporter, dels genom överflyttning, dels genom lägre hastigheter.
Trafiksäkerhet		Åtgärderna i planen bidrar i positiv riktning vad gäller dödade och allvarligt skadade, vilket gäller samtliga åtgärdsområden. Detta beror på att ökad trafiksäkerhet, får såväl motoriserad trafik som GCM-trafikanter, är en integrerad del av de flesta åtgärdsområden.
Biologisk mångfald		Sammanvägd negativ påverkan på grund av ökade intrång, störning och barriärer från såväl väg- som järnvägsåtgärder.

Etappmål trafiksäkerhet

Planförslaget går i positiv riktning avseende etappmålet inom trafiksäkerhet avseende antal omkomna och svårt skadade i trafiken, se Tabell 5-4.

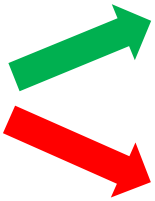
Tabell 5-4. Bedömning av i vilken riktning som länsplanen (planförslag 2022-2033) går mot avseende etappmålet inom trafiksäkerhet.

Mål	Bedömning	Kommentar
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.		Planförslaget bedöms bidra i en positiv riktning vad gäller dödade och allvarligt skadade. Trafiksäkerhet är idag en integrerad del av infrastrukturplaneringen. Smärre åtgärder i potter för trafiksäkerhet och gång- och cykelåtgärder har som huvudsyfte att bidra till ökad trafiksäkerhet, i första hand för oskyddade trafikanter. Även de större vägobjekten ger trafiksäkerhetsvinster. Ombyggnaden av väg 940 innebär exempelvis mötesseparering, med mycket goda trafiksäkerhetseffekter.

Etappmål klimat

Planförslaget går i både positiv och negativ riktning avseende etappmålet inom klimat, se Tabell 5-5.

Tabell 5-5. Bedömning av i vilken riktning som länsplanen (planförslag 2022-2033) går mot avseende etappmålet inom klimat.

Mål	Bedömning	Kommentar
Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.		Bedömningen av åtgärderna i planförslaget är att de ger såväl positiv som negativ påverkan. Större investeringar i regionala vägstråk påverkar generellt i negativ riktning medan övriga åtgärder generellt leder i positiv riktning. Att göra en sammanvägd bedömning är dock svårt. I relation till gällande plan (2018-2029) går planförslaget i negativ riktning. Det innebär inte primärt att utsläppen från de åtgärder som ingår ökar utan på grund av att de namngivna regionala vägobjekten, som har en negativ klimatpåverkan framför allt vad gäller påverkan på mängden fordonstrafik, har drabbats av kostnadsökningar. Kostnadsfördyringarna tränger därför undan möjligheten att investera i andra åtgärder, med en potentiellt mer positiv klimateffekt.

5.5 Tidsperspektiv 2030 och 2050

Planen omfattar investeringar till och med 2033. 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.

Som tidigare nämnts innebär bedömningen av betydande miljöpåverkan att en åtgärd går i positiv eller negativ riktning i förhållande till de uppsatta kriterierna. Med denna metod som utgångspunkt är det således inte möjligt att göra en bedömning av den absoluta effekten, till exempel i form av utsläpp eller på dödade/svårt skadade och hur denna effekt skiljer sig beroende på tidsperspektiv.

Prognosperioden i samband med samhällsekonomiska kalkyler är vanligtvis 15 år för mindre åtgärder och 40 eller 60 år för större åtgärder. Detta innebär att det är under denna tidsperiod som effekter kan tillgodoräknas. Effekten av en åtgärd sträcker sig alltså ganska långt fram i tiden och för stora åtgärder betydligt längre än till 2050.

Vid anläggning av ny infrastruktur fås alltid en påverkan på 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. Vid anläggning av nya vägar fås en stor klimatpåverkan även i bruksskedet av anläggningen genom den ökade trafik som den nya vägen ger. Detta innebär att den negativa effekten förstärks över tid. 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 gång-, cykel- eller kollektivtrafik. Det innebär att klimatpåverkan från byggandet efterhand vänds till en positiv klimateffekt som blir större i ett längre tidsperspektiv.

Hur stor del av planens satsningar som planeras att vara genomförda till år 2030 och därmed kan börja ge effekt efter själva byggfasen framgår av Tabell 5-6.

Tabell 5-6. Andelen av förslag till plan som planeras att vara genomförda 2030 och 2050 inom respektive åtgärdsområde.

Åtgärdsområde	Investering (Mkr) genomförd till 2030	Investering (Mkr) genomförd till 2050
Större järnvägsinvesteringar		100%
Halmstad uppställningsbangård	100%	
Ombyggnad Halmstad C	100%	
Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder		
Markarydsbanan ca 38% av kostnaden mötesspår	100%	
Viskadalsbanan	100%	
Ej fördelade medel	100%	
Större investeringar i regionala vägstråk		
Väg 153 stigningsfält	100%	
Utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle	100%	
Mindre investeringar i det regionala transportsystemet		
Kollektivtrafikåtgärder	67%	
Cykel- och smärreåtgärder	67%	
Väg 153 och väg 154 trimningsåtgärder	75%	
Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät		
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	69%	
Kollektivtrafikåtgärder	72%	
Driftbidrag till regional flygplats	67%	

Utifrån denna tabell och resonemangen ovan kan följande slutsatser dras:

- Järnvägsinvesteringarna kommer att vara genomförda år 2030. Eftersom dessa ger en negativ effekt i samband med byggande men överlag positiv effekt på framför allt klimat och hälsa under bruksskedet kommer dess effekt att vara mer positiv i ett 2050-perspektiv.
- Större investeringar i regionala vägstråk kommer att vara genomföra 2030. Eftersom dessa ger negativ effekt både i samband med byggande och i bruksskedet på klimat och landskap kommer sannolikt den negativa effekten att förstärkas i ett 2050-perspektiv. En osäkerhetsfaktor i bedömningen är att i en framtid där en högre andel av fordonsflottan drivs med förnybara drivmedel, kommer klimatpåverkan från byggande och drift av anläggningen av infrastruktur att stå för en större del av transportsystemets klimatpåverkan.
- Mindre åtgärder inom åtgärdsområden genomförs kontinuerligt under planperioden och deras effekter skrivs ofta av under ett kortare tidsperspektiv. Åtgärderna har över lag positiv effekt framför allt på klimat och hälsa och effekten tenderar att förstärkas över tiden. Dessa åtgärder kan således säga ha mer positiv effekt i ett 2050-perspektiv.

Bilaga 1 – Sammanfattning av Regional transportinfrastrukturplan

Hallands geografiska läge, mitt i ett starkt växande Sydvästsverige, ställer krav på att infrastrukturen kan hantera det ökade transportbehovet som en växande befolkning innebär. Med en väl fungerande infrastruktur skapas goda kommunikationsmöjligheter och hög tillgänglighet. Infrastrukturen skapar förutsättningar för näringslivets utveckling, ett ökat bostadsbyggande och bidrar till kunskapsutbyte och matchning av kompetens. Att utvecklingen av det växande Halland planeras i takt med investeringar i infrastrukturen som gynnar ett hållbart resande är av stor vikt. Västkustbanan och det övriga transportsystemet i länet bidrar stort till Hallands positiva utveckling.

Region Halland har ett regionalt utvecklingsansvar och ska upprätta förslag till en regional infrastrukturplan. Detta planförslag omfattar perioden 2022 – 2033 och innebär i stort en uppdatering av tidigare plan, då merparten av medlen i planen redan är intecknade till pågående åtgärder. Den preliminära ramen för Regional infrastrukturplan Halland är på 1 370 miljoner kronor inklusive de medel som ej förbrukats under åren 2018 - 2021. I infrastruktursammanhang är detta begränsade medel och prioriteringar blir därför viktiga. Investeringar i infrastrukturen behövs för att fortsatt kunna utveckla Halland och hela Sydvästsverige. Dessa behov hanteras både i den nationella- och regionala infrastrukturplanen.

Den regionala infrastrukturplanen utgår ifrån de tre hållbarhetsdimensionerna och i det arbetet är infrastrukturen ett medel för att minska resornas miljöpåverkan, skapa god tillgänglighet och utveckla hela Halland. Planförslaget har ett tydligt fokus på samhällsutveckling och nyttor. I Hallands strategi för hållbar tillväxt finns mål och strategiska val som planen ska bidra till. Behoven av åtgärder i transportsystemet återfinns i den regionala systemanalysen för transportsystemet. Planen utgår även ifrån regeringens direktiv och är uppbyggd utifrån sex prioriteringar.

Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik
Hallands tillväxt bygger på att fler ska kunna resa till och från arbetet och högre studier utan alltför stor miljöpåverkan. För näringslivet är det viktigt att det finns goda möjligheter till utbyte med andra företag och att transportera gods. Genom att utveckla tågtrafiken så att kapaciteten och restiderna förbättras kommer arbetsmarknaderna att utvidgas och Halland kan i större utsträckning bidra till Göteborgs och Skånes bostadsmarknader. Samfinansiering av ombyggnad av Halmstad C inklusive en ny uppställningsbangård samt mindre järnvägsåtgärder ingår i denna prioritering.

En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling
Kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet behöver stärkas för att främja en mer hållbar regional utveckling. Genom att fler väljer kollektivtrafiken kan klimatpåverkan minska och resmöjligheterna öka. Utvecklingen av kollektivtrafiken ska fokuseras till kollektivtrafikstråken där det finns förutsättningar för att kollektivtrafiken långsiktigt kan utgöra ett attraktivt alternativ till bilen. Om- och nybyggnationer av kollektivtrafikens bytespunkter, parkeringar för cykel och bil vid större bytespunkter och framkomlighetsåtgärder ingår i denna prioritering.

Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande
För att främja ett mer hållbart resande och minska klimatpåverkan behöver det ges bättre förutsättningar att cykla i Halland. Genom att se till att fler ska vilja och kunna cykla i Halland så förbättras tillgängligheten för de som inte har en bil att tillgå, det blir ett mer inkluderande samhälle. Utvecklingen av cykelinfrastrukturen bidrar även till att skapa attraktivitet i såväl stads- som landsbygdsmiljöer och att minska trängsel. Utbyggnad av nya cykelvägsförbindelser utifrån utpekade fokusområden och åtgärder i Regional cykelplan, ingår i denna prioritering.

Ett robust transportsystem för näringslivets transporter
Näringslivet ställer allt högre krav på robustheten i transportsystemet. Ett robust transportsystem är en avgörande faktor för näringslivets konkurrenskraft, eftersom det underlättar transportplaneringen och innebär en ökad flexibilitet för densamma. Ett konkurrenskraftigt näringsliv med god tillväxt har också en positiv verkan för sysselsättningen. Åtgärder för att främja näringslivets transporter på väg 153 och 154 ingår i denna prioritering.

Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer
Hög attraktivitet är ett av de tre målen i Hallands strategi för hållbar tillväxt. Både stad och land är viktiga för den regionala utvecklingen. Ett fokus på att skapa mer attraktiva miljöer och förbättrad tillgänglighet i städer och på landsbygden kan i sin tur även påverka inflyttningen positivt, vilket skapar behov av fler bostäder och en större marknad för tjänster och företagande. Hallands framtida utmaning inom detta område är att fortsatt erbjuda attraktiva, hållbara och inkluderande boende- och livsmiljöer i såväl städer som på landsbygd. Framkomlighetsåtgärder, tätortsåtgärder, trafiksäkerhets- och miljöåtgärder samt utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle ingår i denna prioritering.

Goda förbindelser med Stockholm
Det är av stor vikt att arbeta för fortsatt goda och snabba förbindelser med Stockholm, utifrån de huvudstads- och huvudkontorsfunktioner som finns i Stockholmsregionen. Goda förbindelser med Stockholm förbättrar förutsättningar för människor och företag att bo och verka i Halland och stärker Hallands attraktivitet. Ett driftbidrag till den regionala flygplatsen i Halmstad ingår i denna prioritering.

Planmedel fördelat på prioriteringar



Prioriteringar	Summa (mkr)
Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik	164
En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling	128
Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande	162
Ett robust transportsystem för näringslivets transporter	172
Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer	714
Goda förbindelser med Stockholm	30
Totalt	1 370

BÄSTA LIVSPLATSEN
Region Halland

Datum
2021-06-30

Diarienummer
RS210304

Regionkontoret
Regional samhällsplanering
Björn Johansson
Bjorn.k.johansson@regionhalland.se

Samrådsredogörelse – avgränsning av miljöbedömning och MKB - Region plan för transportinfrastrukturen i Halland 2022-2033

Bakgrund
Region Halland tar fram och beslutar om regional plan för transportinfrastrukturen. I Miljöbalken, kap. 6, §1, finns bestämmelser om identifiering, beskrivning och bedömning av miljöeffekter vid planering av och beslut om planer och program (strategiska miljöbedömningar) och verksamheter och åtgärder (specifika miljöbedömningar). Syftet med en miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

I Miljöbalken kap. 6, §3, anges att en ”myndighet eller kommun som upprättar eller ändrar en plan eller ett program som krävs i lag eller annan författning ska göra en strategisk miljöbedömning, om genomförandet av planen, programmet eller ändringen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Enhetschefen för Regional samhällsplanering fattade 2021-04-07 ett beslut med denna innebörd.

Första steget i miljöbedömningen innebär att samråda med Länsstyrelsen, kommunerna och andra berörda myndigheter om behovet av miljöbedömning och miljöbedömningens avgränsning. Samrådet innebär att Region Halland vill rådgöra med andra parter om hur miljöbedömningen ska utformas och genomföras för att den ska leva upp till sitt syfte att främja en hållbar utveckling.

Ett förslag till avgränsning av miljöbedömningen togs fram inför samrådet och skickades till berörda. Muntliga presentationer av förslaget, med en bildserie som underlag, gjordes vid de möten som hölls med samrådsparterna.

Efter samrådstidens slut hade fyra yttranden inkommit. Nedan lämnas en redogörelse för lämnade synpunkter och hanteringen av dessa.

Lämnade yttranden

Länsstyrelsen i Hallands län
Länsstyrelsen instämmer i Region Hallands bedömning att den regionala infrastrukturplanen kommer att ha betydande miljöpåverkan och att en miljöbedömning ska upprättas.

Länsstyrelsen anser att Agenda 2030-målen 10 Minska ojämlikhet och 15 Ekosystem och biologisk mångfald är relevant att utvärdera i en MKB.

Miljökonsekvensbeskrivningen bör belysa hur satsningarna inom transportinfrastrukturen påverkar uppfyllandet av miljökvalitetsnormer. Länsstyrelsen erinrar om de senare årens höga flöden i vattendrag och översvämningar i länet. Dessa ökade flöden och stigande nivåer har även påverkat transportinfrastrukturen. Länsstyrelsen föreslår därför att miljöaspekten Vatten-flöden och nivåer bör lyftas från mindre till större betydelse i miljökonsekvensbeskrivningen.

Luft är också en miljöaspekt som föreslås få mindre betydelse i miljöbedömningen. Då transportinfrastrukturen i vissa lägen kan medföra stor påverkan på luft anser länsstyrelsen att även denna miljöaspekt bör lyftas till större betydelse.

Regionens hantering av synpunkterna
Regionen instämmer i länsstyrelsens synpunkt att inkludera Agenda2030-målen 10 Minska ojämlikhet och 15 Ekosystem och biologisk mångfald i utvärderingen. Dessa mål läggs till i listan över mål som ska utvärderas (sid 10 i avgränsningsdokumentet).

Regionen instämmer i länsstyrelsens synpunkt att hantera miljökvalitetsnormerna Vatten – flöden och nivåer samt Luft så att de ges större betydelse. De flyttas därför från mindre till större betydelse (sid 9 och 10 i avgränsningsdokumentet).

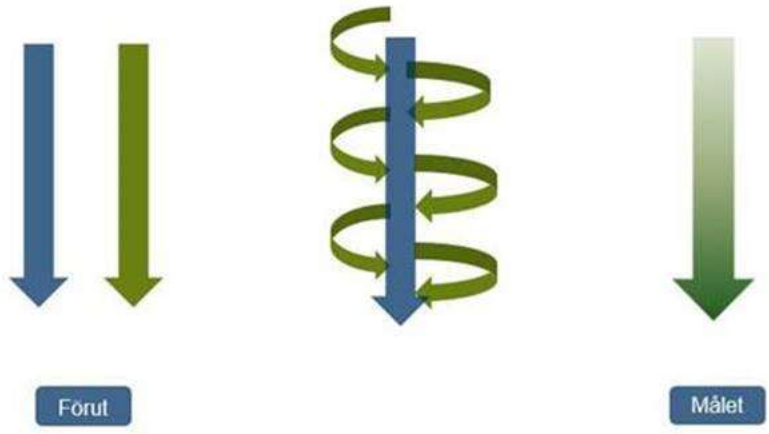
Trafikverket region Väst
Avgränsning i sak
Det är rimliga avgränsningar och uppdelningen i vad som föreslås få större resp. mindre betydelse och därför beskrivs djupare resp. mer summariskt i miljöbedömningen är relevanta avgränsningar. Möjligen att Luft borde ingå i den djupare analysen. Även den avgränsning ni gjort vad gäller vad planen värderas mot är rimlig.

Avgränsning i tid
Avgränsningen i tid 2033 och 2050 är relevant och den bortre gränsen är även den Trafikverket valt i sitt målbildsarbete med Agenda 2030.

Avgränsning i rum
Den rumsliga avgränsningen är Halland men även ett fokus på de utpekade stråken i systemanalysen är relevant och rimlig.

Regionens hantering av synpunkterna
Regionen instämmer i att miljöaspekten Luft ges större betydelse och flyttas därför från mindre till större betydelse (sid 9 och 10 i avgränsningsdokumentet).

Kungsbacka kommun
Juridiskt ska Strategisk miljöbedömning (MB 6 kap. 3 - 19 §§) göras för Planer och program. Från 1/1 2018 ska en miljöbedömning integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas (6 kap. 1 §). Detta innebär att man inte gör en bedömning av ett färdigt förslag och ännu mindre inte en avgränsning av miljöbedömningen av ett färdigt förslag. Miljöaspekterna ska föras in på vägen och berika planen så den blir mer hållbar (se bild).



Bifogad skrivning är ju en Avgränsning av miljöbedömningen så det är svårt att uttala sig om själva miljöbedömningen MEN utgående från att bedömningen kontinuerligt ska ge input till själva planen saknar jag den största bristen (se bild nedan) den som finns i norra Halland vad gäller pendlingsrörelser (och dess klimatpåverkan). Planen föreslår visserligen ett antal justeringar av spåren som kommer att förbättra kapaciteten på VKB i Kungsbacka men den totala bedömningen av vilka brister som behöver åtgärdas för transportsystemet ska bidra till klimatneutralitet 2045 saknas helt.

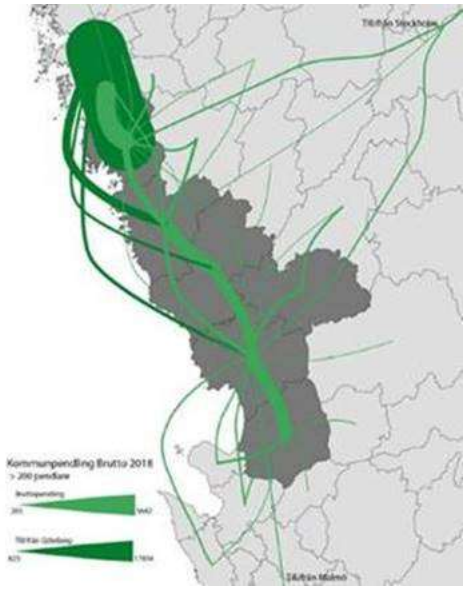
Infrastrukturinvesteringar genererar samhällsutveckling

Halland är ett person- och godstransportlän där flödena över kommun- och regiongränser ökar över tid

Halland består av flera lokala- och regionala arbetsmarknader – funktionen i dessa säkerställs genom att tillgängliggöra dessa

Västkustbanan är ryggraden i det halländska transportsystemet och bidrar till en hållbar samhällsutveckling i sydvästra Sverige

Fortsatta investeringar i västkustbanan är av stor vikt för att redan gjorda investeringar ska kunna generera sin fulla potential



Även om vi tittar på miljöbedömningen från 2017 (förra planen) ser jag inte hur man tagit hänsyn till den största bristen för klimatet. Den enda åtgärden som är negativ för klimatet (förutom åtgärder som fallit bort…) är goda förbindelser till Stockholm. Ser inte att den bedömningen som gjordes 2017 fångat problematiken med pendlingsströmmarna i norra Halland. Det man sannolikt gjort är att sett varje åtgärd (objekt) som ett led mot mindre utsläpp – men där man istället borde värderat hela planen och behov/brister. Då ny lagstiftning *om att integrera miljöaspekter i planering* Införts efter förra planen borde denna metod tillämpats på nu föreslagen plan. Om den har det syns det inte…

Resultat – exempel från 2017 års MKB

	BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN PÅ FOKUSOMRÅDE			
Prioritering i infrastrukturplanen	**KLIMAT**	**HÄLSA OCH LIVSKVALITET**	**LANDSKAP**	**RESURSER TILLGÄNGLIGA FÖR MÄNNISKAN**
Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik	Positiv	Positiv	Inte betydande	Inte betydande
En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling	Positiv	Positiv	Positiv	Inte betydande
Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande	Positiv	Positiv	Inte betydande	Inte betydande
Ett robust transportsystem för näringslivets transporter	Inte betydande	Inte betydande	Negativ	Negativ
Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer	Inte betydande	Positiv	Inte betydande	Inte betydande
Goda förbindelser med Stockholm	Negativ	Inte betydande	Inte betydande	Inte betydande
Åtgärder som faller bort från befintlig plan	Negativ	Inte betydande	Positiv	Positiv
Samlad bedömning	Positiv o negativ	Positiv	Positiv o negativ	Positiv o negativ

Regionens hantering av synpunkterna

- Från 1/1 2018 ska en miljöbedömning integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas (6 kap. 1 §). Detta innebär att man inte gör en bedömning av ett färdigt förslag och ännu mindre inte en avgränsning av miljöbedömningen av ett färdigt förslag. Miljöaspekterna ska föras in på vägen och berika planen så den blir mer hållbar.

Regionen instämmer i slutsatsen att miljöaspekterna ska föras in under hand som planen upprättas. Den tidsplan som råder för planens framtagande medger tyvärr inte att detta kan följas helt och hållet. Den konsult som upphandlats för att arbeta med miljöbedömning och MKB har i uppdrag att arbeta enligt lagens intentioner.

- Den största bristen som finns i norra Halland vad gäller pendlingsrörelser (och dess klimatpåverkan) saknas. Planen föreslår visserligen ett antal justeringar av spåren som kommer att förbättra kapaciteten på VKB i Kungsbacka men den totala bedömningen av vilka brister som behöver åtgärdas för transportsystemet ska bidra till klimatneutralitet 2045 saknas helt.

Förslaget till avgränsning redogör för hur arbetet med miljöbedömning ska ske och vilket fokus miljökonsekvensbeskrivningen ska ha. Hallands brister i infrastrukturhänseende och de åtgärder som föreslås utifrån dessa förhållanden framgår av systemanalys och planförslaget – som alltså inte är föremål för diskussion i detta skede. Det kan tilläggas att järnvägsåtgärder som utgångspunkt är ett statligt ansvar och återfinns i den nationella planen.

Falkenbergs kommun
Meddelade att kommunen inte har några synpunkter på förslaget till avgränsning.

Datum 2021-09-23

Diarienummer RS210304

Missiv remissversion Regional infrastrukturplan Halland 2022 - 2033

Till instanser för samråd

Ni inbjuds härmed att lämna synpunkter på förslag till Regional infrastrukturplan Halland 2022 – 2033 med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Eventuella synpunkter på planförslaget ska vara skriftliga och inlämnas senast den **26 november 2021**.

Synpunkterna skickas till regionen@regionhalland.se eller via post till Region Halland, Box 517, 301 80 Halmstad. Ange diarienummer: **RS210304**

Frågor under samrådstiden besvaras av Jan Törnell, jan.tornell@regionhalland.se, Infrastrukturstrateg, avd. Regional samhällsplanering.

Transportinfrastruktur för en hållbar utveckling

Region Halland har ett regionalt utvecklingsansvar och ska som länsplaneupprättare ta fram förslag till en regional infrastrukturplan. Detta planförslag omfattar perioden 2022 – 2033 och innebär i stort en uppdatering av tidigare plan, då merparten av medlen i planen redan är intecknade till planerade och pågående åtgärder. Den preliminära ramen är på 1 370 miljoner kronor inklusive de medel som inte har förbrukats under åren 2018 - 2021.
I infrastruktursammanhang är detta begränsade medel och prioriteringar blir därför viktiga.

Investeringar i infrastrukturen behövs för att fortsatt kunna utveckla Halland och i nästa steg hela Sydvästsverige. Dessa investeringar hanteras både i den nationella- och regionala infrastrukturplanen och med en väl fungerande infrastruktur skapas goda kommunikationsmöjligheter och hög tillgänglighet.

Infrastrukturen skapar förutsättningar för näringslivets utveckling, ett ökat bostadsbyggande och bidrar till kunskapsutbyte och matchning av kompetens. Det är av stor vikt att utvecklingen av ett växande Halland planeras i takt med investeringar i infrastrukturen som gynnar ett hållbart resande.

Adress: Region Halland, Box 517, 301 80 Halmstad
Besöksadress: Södra vägen 9
Telefon: 035-13 48 00 Fax: 035-13 54 44

E-post: regionen@regionhalland.se
Webb: regionhalland.se
Org. Nr: 232100–0015

Planförslaget med dess prioriteringar har ett tydligt fokus på samhällsutveckling och nyttor. I Hallands strategi för hållbar tillväxt finns mål och strategiska val som planen ska bidra till. Behovet av åtgärder i transportsystemet återfinns i den regionala systemanalysen för transportsystemet. Planen utgår även ifrån regeringens direktiv och är uppbyggd utifrån sex prioriteringar som i sin tur innefattar ett eller flera åtgärdsområden.

Prioriteringarna är;

· Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik,

· En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling,

· Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande,

· Ett robust transportsystem för näringslivets transporter,

· Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer,

· Goda förbindelser med Stockholm.

/ Avdelningen för regional samhällsplanering

Regionstyrelsen

Mikaela Waltersson
Regionstyrelsens ordförande

Jörgen Preuss
Regiondirektör

Sändlista

För samråd:
Falkenbergs kommun
Halmstad kommun
Hylte kommun
Kungsbacka kommun
Laholms kommun
Varbergs kommun

Trafikverket
Trafikverket Region Väst
Trafikverket Region Syd

Länsstyrelsen i Hallands län

Region Blekinge
Region Jönköpings län
Region Kalmar län
Region Kronoberg
Region Skåne
Västra Götalandsregionen

För kännedom och inbjudan att lämna synpunkter:
Göteborgs stad
Mölndals stad
Marks kommun
Svenljunga kommun
Gislaveds kommun
Ljungby kommun
Markaryds kommun
Örkelljunga kommun
Ängelholms kommun
Båstads kommun

Göteborgsregionens kommunalförbund
Boråsregionen - Sjuhärads kommunalförbund

Hallands hamnar
Falkenbergs hamn
Halmstad City Airport
Landvetter flygplats

Högskolan i Halmstad

Företagarna Halland
Svenskt näringsliv
Västsvenska handelskammaren
Sydsvenska handelskammaren

Sveriges Åkeriföretag Halland
Näringslivets transportråd
Tågoperatörerna
Bussbranschföreningen Väst

Försvarsmakten
Transportstyrelsen
Naturvårdsverket
Polisregion Väst

NTF Halland
Hela Sverige ska leva
LRF

Greater Copenhagen

LO-distriktet Västsverige
TCO Halland
SACO Halland

Regionala pensionärsrådet
Regionala funktionshinderrådet

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 135-150

Tid: 2021-11-02 kl. 08:30

Plats: Regionens hus sal C

§ 145

Remiss - Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033

Diarienummer: RJL 2021/1934

Beslut

Presidiet föreslår nämnden

- Godkänna föreliggande yttrande som svar till Region Skåne.
- Att yttrandet kompletteras med en text om stambanor och positionspapper.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerat förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033.

Beslutsunderlag

- Missiv daterad 2021-10-28
- Förslag till yttrande daterad 2021-11-16
- Remissversion av Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033

Yrkanden/förslag till beslut på sammanträde

Presidiet uppdrar att remissvaret kompletteras med hänvisning till formuleringen om nya stambanor i det gemensamma positionspapperet för RSS.

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutets antal sidor

1

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Remiss av Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Godkänner föreliggande yttrande som svar till Region Skåne.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerat förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033.

Information i ärendet

Planering av statlig transportinfrastruktur är en ständigt pågående process som intensifieras i samband med framtagande av nya långsiktiga planer. I juni 2021 gav regeringen i uppdrag till samtliga regioner att upprätta transportplaner för perioden 2022-2033 vilka ska redovisas till regeringskansliet senast 30 april 2022.

Beslutsunderlag

- Missiv daterad 2021-10-28
- Förslag till yttrande daterad 2021-11-16
- Remissversion av Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033

Beslut skickas till

Region Skåne

REGIONLEDNINGSKONTORET

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Erik Bromander
sektionschef

Region Skåne

Remiss av Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss.

Sammanfattning

Region Jönköpings län anser att Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033 ger en bra bild av förutsättningarna i länet och på ett tydligt sätt beskriver hur länet samlat ser på behovet av utveckling av transportinfrastrukturen

Synpunkter på förslaget

Region Jönköpings län anser att Regional transportinfrastrukturplan för Skåne på ett tydligt sätt beskriver de utmaningar och möjligheter som finns i länet. Det är positivt att planen innehåller en bild av de storregionala sambanden och en beskrivning av länsgränsöverskridande stråk.

Av de prioriterade objekten ser Region Jönköpings län extra positivt på de satsningarna som stärker kopplingen mellan länen.
Satsningarna på de nationella stråken och samfinansieringen av järnvägsåtgärder ses som mycket positiva för att förbättra tillgängligheten mellan länen och Region Jönköpings län välkomnar fler framtida satsningar på de gemensamma stråken.

Region Jönköpings län skulle dock önska att nya stambanor på ett tydligare sätt beskrivs i den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne samt att det i sammanhanget hänvisas till de gemensamma ställningstaganden som gjorts inom Regionsamverkan Sydsverige.

Hur medlen i planen i övrigt har prioriterats har Region Jönköpings län inga synpunkter på.

Regionledningskontoret
Box 1024
551 11 Jönköping

Telefon: 010-241 00 00
E-post: regionen@rjl.se
Hemsida: www.rjl.se

Organisationsuppgifter
Bankgiro: 5216-2849
Orgnr: 232100-0057

REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Marcus Eskdahl
Ordförande nämnd för Trafik, Infrastruktur och Miljö

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör



Regional transportinfrastrukturplan Skåne 2022–2033

REMISSVERSION 2021-09-23



Regional transportinfrastrukturplan Skåne 2022–2033

REMISSVERSION 2021-09-23

Välkommen till remissversionen av den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2022–2033.

Den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2022–2033 pekar ut riktningen och satsningarna som ska bidra till ett sammanbundet Skåne och skapa förutsättningar för mobilitet och tillgänglighet i hela regionen. Denna remissversion av planen har tagits fram av Region Skåne i nära dialog med Skånes kommuner, Trafikverket och andra berörda aktörer. Under denna flik hittar du en kort sammanfattning över planens intentioner och inriktning, en läsanvisning samt en kort introduktion till den regionala transportinfrastrukturplaneringen.

> “ Denna remissversion av den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne läses bäst digitalt på denna hemsidan. Alla beskrivningar, illustrationer och kartor är tillgängliga här, oavsett om hemsidan har öppnats på en mobiltelefon, surfplatta eller dator. Önskar man skriva ut planen finns en förenklad PDF-version tillgänglig längst ner på denna sidan som är anpassad för utskrift. ”

Tyck till om planen

Detta är en remissversion av den regionala infrastrukturplanen och berörda aktörer kan lämna synpunkter fram till 2022-01-09. Synpunkterna kommer arbetas in i planen och redovisas separat i en remissammanställning. Planen förbereds för antagande av Regionfullmäktige sommaren 2022.

Synpunkter på förslaget kan du lämna digitalt genom att skicka e-post till infrastruktur@skane.se, skriv diarienummer 2021-POL000307 samt avsändare i ämnesraden. Du kan också lämna synpunkter skriftligen till Region Skåne, 291 89 Kristianstad. Ange diarienummer 2021-POL000307 som referens.

Har du frågor?

Hör av dig till infrastruktur@skane.se om du undrar över något.



Sammanfattning



Namngivna regionala vägobjekt

1 653 miljoner kronor avsätts för finansiering av namngivna regionala vägobjekt. För de namngivna objekten prioriteras det regionalt viktiga vägnätet som stödjer det flerkärniga Skåne. Under planperioden prioriteras att färdigställa stråk och genomförandet av namngivna objekt i föregående plan 2018-2029. Genom att objekten har ökat i kostnader med över 500 miljoner blir utrymmet för nya objekt minimerat. Cirka 80 till

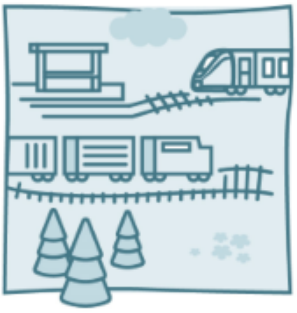
100 miljoner kronor till cykelåtgärder ingår i åtgärder kopplat till namngivna objekt. Namngivna objekt är kostnadsberäknade till över 50 miljoner kronor.



Kollektivtrafik

1 128 miljoner kronor avsätts för finansiering av kollektivtrafikåtgärder som fördelas mellan statliga vägar, statligt bidrag till kommunala vägar och storstadsavtal Malmö. Åtgärderna ska bidra till att uppfylla målet till ökad andel resor som görs i Skåne med kollektivtrafik och främja ett hållbart transportsystem. Satsningarna sker enbart vägnätet för bussar – åtgärder på järnväg finansieras inom Nationell plan och delvis genom samfinansiering i denna plan.

1 041 miljoner kronor är avsatta för samfinansiering av den Nationella planen för satsningar av stor regional betydelse. Genom samfinansiering av den Nationella planen ökar möjligheterna för Trafikverket att prioritera viktiga satsningar och åtgärder i Skåne, som annars kanske inte hade kunnat prioriteras. Syftet är att främja robustheten i Skånes järnvägsnät och öka kapaciteten för regionala tåg.



Samfinansiering av nationell plan



Cykelinfrastruktur

Totalt 778 miljoner kronor avsätts för finansiering av cykelvägar och uppgradering av befintlig cykelinfrastruktur. Satsningen innehåller fyra olika delar; byggande av nya statliga cykelvägar, statligt bidrag till kommunal cykelinfrastruktur, statligt bidrag till kommunala supercykelvägar samt standardhöjningar på befintliga cykelvägar på statligt vägnät . En utgångspunkt för prioriteringen är *Cykelstrategi för Skåne*.

385 miljoner kronor avsätts för finansiering av åtgärder som bidrar till ökad trafiksäkerhet och förbättrad miljö. Medlen fördelas mellan statliga vägar och statligt bidrag till kommunala vägar. Åtgärder som prioriteras inom potten är oftast mindre och enklare åtgärder som bidrar till att öka trafiksäkerheten, minska barriäreffekter av motorfordonstrafik samt andra miljöåtgärder för att minska motorfordonstrafikens negativa miljöpåverkan på människa och natur.

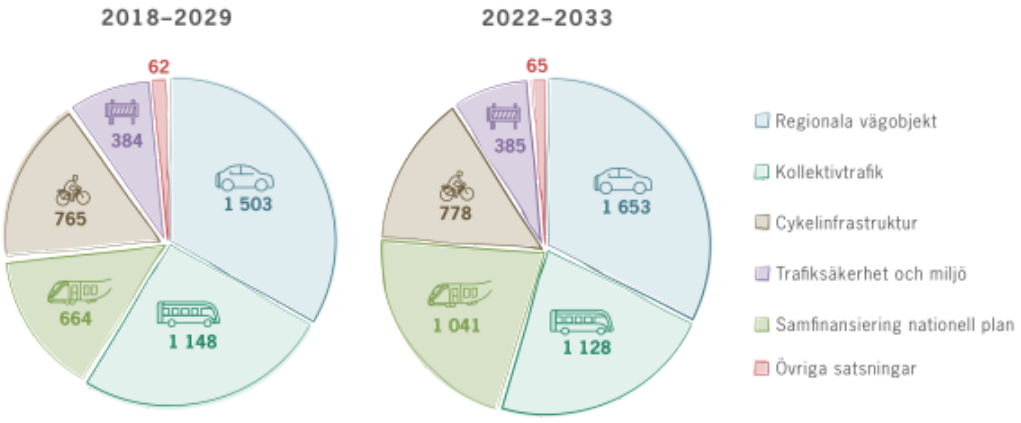


Trafiksäkerhet och miljö



Övriga satsningar

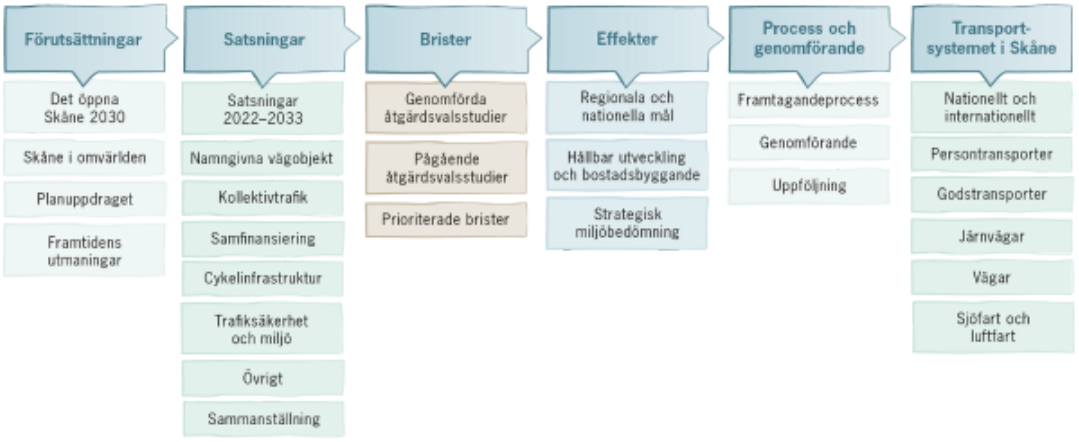
65 miljoner kronor avsätts för övriga satsningar. Här ingår satsningar som innehåller finansieringsmedel till enskilda vägar, driftbidrag till Skånes utpekade regionala flygplatser för persontrafik samt en symbolisk avsatt pott för så kallade steg 1 & 2-åtgärder.



Fördelning av den den totala ramen för satsningar på regional transportinfrastruktur. Nuvarande plan (2018–2029) samt förslag till ny plan (2022–2033).



Läsanvisning



Läsanvisning med indelning i flikar och rubriker.

Förutsättningar

Under Förutsättningar beskrivs utgångspunkterna för arbetet med framtagandet av planen. Här beskrivs Region Skånes övergripande mål och visioner under paraplyet "Det Öppna Skåne 2030", övrigt strategiskt underlag, hur den regionala transportinfrastrukturplanen styrs, framtidens transporter samt de övergripande utmaningarna för transportinfrastrukturens utveckling i Skåne.

Satsningar

Under Satsningar presenteras de åtgärder och insatser som den regionala transportinfrastrukturplanen pekar ut. Här beskrivs vad åtgärderna ska omfatta, uppskattade kostnader och när planeringen och entreprenader ska genomföras.

Brister

Fliken Brister pekar ut de viktigaste bristerna i det skånska transportinfrastruktursystemet. Här beskrivs hur dessa under

kommande planperiod bör utredas för att skapa ett fullgott planeringsunderlag för användning av exempelvis de utpekade potterna och för framtida regional transportinfrastrukturplan.

Effekter

Här beskrivs vilka effekter genomförandet av planen förväntas få utifrån ett brett hållbarhetsperspektiv samt utifrån de nationella transportpolitiska målen och Skånes regionala målsättningar. Under denna flik redovisas också den strategiska miljöbedömningen och miljökonsekvensbeskrivningen.

Process och genomförande

Hur den regionala transportinfrastrukturplanen har arbetats fram och vad som händer efter att planen har antagits samt hur Region Skåne, Trafikverket och andra berörda aktörer arbetar tillsammans med syfte att uppfylla planens intentioner och de utpekade satsningarna beskrivs här.

Transportsystemet i Skåne

Under denna flik går det att läsa mer om hur Skåne sitter ihop idag och vilka behov som finns för ett sammanbundet Skåne i framtiden.



Den regionala transportinfrastrukturen

Sedan år 1997 har Region Skåne det regionala utvecklingsansvaret för Skåne. Detta innefattar bland annat ansvar för att ta fram och fastställa en strategi för Skånes långsiktiga utveckling, men även att upprätta och fastställa planer för regional transportinfrastruktur. I rollen som regional kollektivtrafikmyndighet har Region Skåne också

ansvar för kollektivtrafikens utveckling, bland annat genom framtagande av ett trafikförsörjningsprogram för Skåne. Genom Skånetrafiken erbjuds hållbara resor till alla som bor, verkar och reser i Skåne.

Den regionala transportinfrastrukturplanen ska visa Skånes samlade infrastrukturåtgärder under planperioden 2022–2033 samt hur dessa bidrar till att nå de transportpolitiska målen och klimatmålen. Framtagande av planen har skett i dialog med Skånes kommuner, Trafikverket och Länsstyrelsen. Planen ska bidra till att möjliggöra infrastruktur till en hållbar utveckling av transportsystemet. Satsningar på järnvägsnätet och på Europavägarna som sker i Skåne beskrivs i den nationella planen. Den nationella planen finns att hämta på Trafikverkets hemsida från och med 30 november 2021.

Det är Trafikverket som är mottagare och som innehar uppdraget att genomföra den regionala transportinfrastrukturplanen. Trafikverket planerar i samråd med regionen och kommunerna hur de åtgärder som pekas ut i planen ska genomföras. Planeringsprocessen för exempelvis en ny cykelväg eller ett förlängt mötesspår på järnvägen är lång och kräver att man tar fram en planhandling, en så kallad vägplan eller en järnvägsplan. Läs mer om processen från planering till byggande på Trafikverkets hemsida.

Den regionala transportinfrastrukturplanen regleras av förordning (1997:263) och pekar ut vilka satsningar som ska göras under en 12-årsperiod för att utveckla regionens transportinfrastruktur. Planen revideras vart fjärde år. Förordningen anger vad planen får respektive måste omfatta. Samtidigt är planen också en handlingsplan med syfte att uppfylla målen i den regionala utvecklingsstrategin och transportstrategin. Transportinfrastrukturen är hela det statliga vägnätet förutom europavägarna och järnvägarna. Förutom utpekade satsningar på det statliga vägnätet har den regionala transportinfrastrukturplanen möjlighet att genom avtal samfinansiera övriga infrastruktursatsningar som ingår i den nationella planen, det vill säga järnvägssatsningar och utveckling av europavägar. Planen kan samtidigt delge medfinansiering till kommuner eller andra aktörer för att utveckla infrastrukturen på till exempel det kommunala vägnätet. Medel kan också användas som driftsbidrag till flygplatser i regionen samt underhåll av enskilda vägar.

Gällande regional transportinfrastrukturplan sträcker sig från 2018 till 2029 och innehåller satsningar på totalt 4 526 miljoner kronor i 2018 års prisnivå.

Mer om hur den regionala transportinfrastrukturplaneringen går till går att läsa under fliken *Process och genomförande*.



PDF

En förenklad PDF kommer finnas att ladda ner 23 september 2021. För bättre läsbarhet och möjlighet till interaktiva kartor, rekommenderas att planen läses digitalt.

PDF



Förutsättningar

Under denna fliken presenteras de allmänna förutsättningar som ligger till grund för planens inriktning och utpekade satsningar. Här beskrivs den regionala utvecklingsstrategin och tillhörande strategier och handlingsplaner som påverkar utvecklingen av Skånes transportinfrastruktur. Vidare beskrivs Skånes relation till omvärlden och de viktigaste samarbetena som finns inom transportinfrastrukturområdet. Under *Planeringsförutsättningar* går det att läsa vilka formella beslut som står till grund för framtagandet av den regionala transportinfrastrukturplanen och under *Framtidens utmaningar* presenteras de stora förändringar som transportinfrastrukturens utveckling står inför.

Det öppna Skåne 2030



Skånes regionala utvecklingsstrategi heter *Det öppna Skåne 2030* och är regionens mål- och visionsdokument som beskriver hur Skåne ska utvecklas. Region Skåne samordnar de regionala utvecklingsfrågorna i

Det öppna Skåne 2030 med tillhörande områdesstrategier, handlingsplaner och program.

Skåne och leder dessutom arbetet med att ta fram och utveckla den regionala utvecklingsstrategin. Allt arbete med regional utveckling ska utgå från dessa visionsmål och ska bidra till att uppfylla dessa.

Utvecklingsstrategin pekar ut sex visionsmål för Skånes utveckling:

- Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet
- Skåne ska vara en stark hållbar tillväxtmotor
- Skåne ska stärka mångfalden av goda livsmiljöer
- Skåne ska ha en god miljö och en hållbar resursanvändning
- Skåne ska utveckla framtidens välfärd
- Skåne vara globalt attraktivt

Den regionala utvecklingsstrategin är central i regionens arbete med att förbättra förutsättningarna för människor att bo och verka i Skåne. Utvecklingsstrategin är också en precisering av de nationella och internationella målsättningar som vi behöver arbeta med för att nå. Bland annat har Agenda 2030 och de 17 globala målen för hållbar utveckling beaktats i arbetet med framtagandet av den regionala utvecklingsstrategin.



Det öppna Skåne 2030

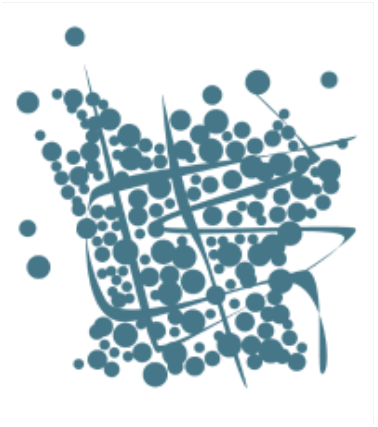
"Skåne är hållbart, vilket innebär att både människan och platsen mår bra. Skåne är en förebild i klimatarbetet och en motor för teknikutveckling och innovation där åtaganden enligt Parisavtalet är en drivkraft.

Här har alla människor likvärdiga möjligheter att förverkliga sina mål i livet. Att vara delaktig i samhället och engagera sig i den gemensamma framtiden är en självklarhet. Demokratin fungerar genom att ett brett spektrum av uppfattningar välkomnas.

Här finns livskvalitet, trygghet och framtidstro. Mångfalden är ett starkt signum, vilket innebär respekt för allas livsval och åsikter. I Det öppna Skåne rör sig människor fritt över gränserna mellan regioner och länder. Integrationen tillvaratar nya kompetenser för Skånes utveckling. Här finns något för alla: människor, upplevelser, arbete, kultur, rekreation, idrott, kapital, nya idéer, entreprenörskap, utbildning, god miljö, natur, dofter och smaker. Allt byggt på en grund av miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet, de tre hållbarhetsdimensionerna i FN:s Agenda 2030 som utgör grunden för hållbar utveckling."

Mer om Det öppna Skåne 2030

Regionplan för Skåne 2022–2040



Regionplanen är en strategisk plan som omfattar hela Skåne. Den ska visa Skånes samlade vilja och ge förutsättningar för utvecklingen av de fysiska strukturerna. Tillsammans med de kommunala översiktsplanerna utgör regionplanen en samlad bild över hur Skåne ska växa och utvecklas genom fysisk planering.
Regionplanen är det fysiska uttrycket av den regionala utvecklingsstrategin *Det öppna Skåne 2030* och kopplar samman det regionala utvecklingsarbetet med den kommunala översiktsplaneringen.

Målbilden för regionplanen är att agera som ett verktyg i arbetet med att utveckla Skåne som en flerkärnig arbetsmarknads- och bostadsregion för minskad klimatpåverkan och anpassning i ett förändrat klimat. Regionplanen ska bidra till att uppnå ett långsiktigt hållbart samhälle där biologisk mångfald och ekosystemtjänster är förutsättningar för den goda livsmiljön. Regionplan för Skåne är en gemensam grund som underlättar samordning av fysiska strukturer över kommungränserna och bidrar till att skapa ett sömlöst Skåne för invånarna. Det är ett arbete där Region Skåne och de skånska kommunerna tillsammans planerar det framtida Skåne i mellankommunala och regionala frågor.

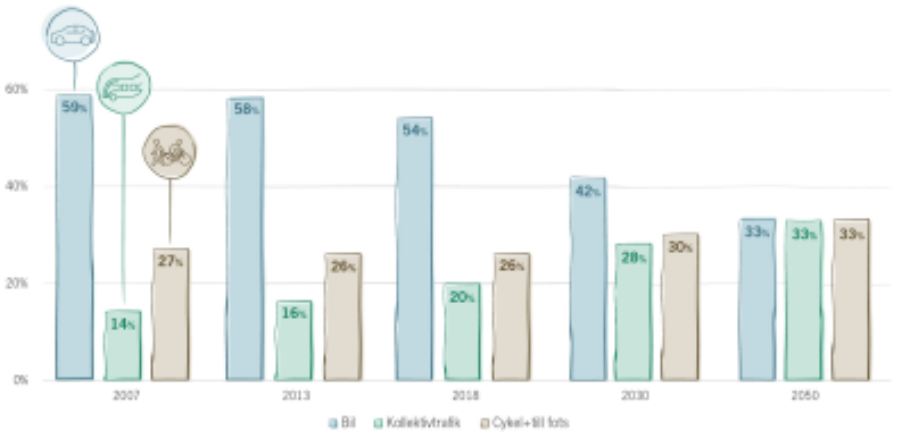
Under 2021 är Regionplan för Skåne under framtagande och går ut på granskning under hösten 2021. Mer information finns tillgänglig här.

Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050

Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 är den övergripande strategin som beskriver hur transportsystemet i Skåne ska utvecklas för att främja ett hållbart transportsystem. Strategin är vägledande för prioritering av satsningar baserade på den uppsatta färdmedelsfördelningen.

Strategin anger också en tydlig riktning för utvecklingen mot en hållbar omställning av transportsystemet.

Strategin för ett hållbart transportsystem pekar ut inriktningen för hur färdmedelsfördelningen i regionen ska se ut år 2030 respektive år 2050. Totalt ska andelen resor som sker med bil minska, samtidigt som andelen resor som sker antingen med kollektivtrafik, cykel eller till fots öka. Samtidigt kommer Skånes befolkning öka, vilket innebär att det kommer göras fler resor totalt sett. Antalet bilresor kommer därför i framtiden vara konstant, även om andelen minskar. För den regionala transportinfrastrukturplanen innebär detta att åtgärder som främjar resor med kollektivtrafik och med cykel samt åtgärder som bidrar till att öka valmöjligheterna till hållbara trafikslag ska prioriteras.

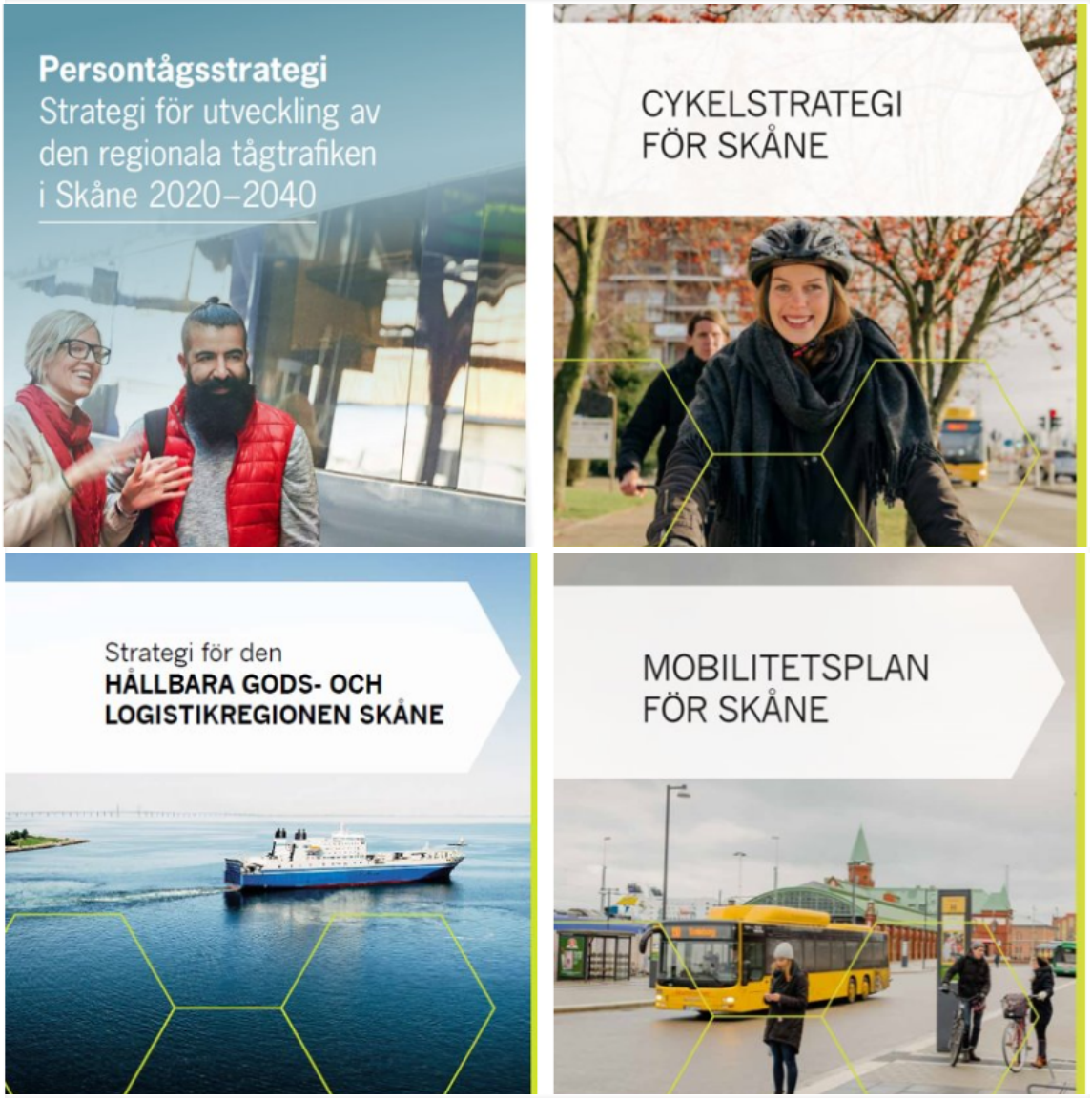


Andel resor med bil, kollektivtrafik samt cykel/till fots i Skåne 2007–2018 samt mål för färdmedelsfördelning år 2030 och 2050.

Där det i framtiden uppstår kapacitetsbrist i transportinfrastrukturen, ska kapacitetsökning ske huvudsakligen genom omprioritering som främjar yteffektiva färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik. Det innebär att dagens infrastruktur behöver användas på ett bättre sätt för att hantera framtidens behov av transporter och resor. Att bygga nya vägar eller att bredda befintliga vägar ska enbart ske för att öka kapaciteten eller skapa nya förutsättningar för kollektiv- och cykeltrafiken.

För att precisera inriktningen och de strategiska vägvalen för bland annat kollektivtrafiken, godstrafiken och cyklingen i

Skåne finns ett antal fördjupade strategier. Dessa strategier är framtagna i dialog och samverkan med regionens berörda aktörer inom området och syftar till att peka ut de områden som Skånes utvecklingsaktörer skall verka inom för att uppnå målen för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050.



Fördjupade strategier för utveckling av transportsystemet i Skåne.

Läs Cykelstrategin

Läs Persontågsstrategin

Läs Godsstrategin

Läs Mobilitetsplanen

Klimat- och energistrategi för Skåne

Klimat- och energistrategi för Skåne ska ge vägledning för regionens klimat- och energiarbete. Strategin slår fast att Skåne ska vara ledande i omställningen till ett samhälle med hög livskvalitet och minimal klimatpåverkan samt att Skåne ska verka för att regionen i framtiden är en fossilbränslefri och klimatneutral region. Transportsektorn i Skåne står för cirka en tredjedel av alla utsläpp av växthusgaser.

Strategin fastslår att de totala utsläppen av växthusgaser ska vara minst 80 procent lägre år 2030 jämfört med år 1990 och transportsektorns utsläpp ska vara 70 procent lägre år 2030 jämfört med år 2010. År 2030 ska också minst 30 procent av alla resor göras med cykel eller till fots samt andelen resor med kollektivtrafik vara minst 28 procent.

Läs Klimat- och energistrategin

Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030

Region Skåne upprättar tillsammans med Skånes kommuner och Trafikverket och övriga aktörer ett trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafikens utveckling. Programmets förutsättningar regleras i Kollektivtrafiklagen (2010:1065). Nuvarande program gäller för åren 2020–2030. Trafikförsörjningsprogrammets inriktning är ett viktigt underlag i åtgärdsplaneringen för att kunna genomföra rätt insatser som främjar kollektivtrafikens utveckling i regionen och uppfylla målet om en ökad andel resor med kollektivtrafik i framtiden.

Läs Trafikförsörjningsprogrammet



Skåne i omvärlden



Skåne är Sveriges tredje största region med nästan 1,4 miljoner invånare. Regionen gränsar till Halland, Kronoberg och Blekinge i norr samt till Danmark och Själland i väster. Skåne är kopplat till kontinenten med färjeförbindelser till Tyskland, Polen och Litauen samt till Bornholm. Skånes unika förbindelser med omvärlden skapar förutsättningar regionens transportinfrastruktur.

Skåne genomkorsas av Sveriges mest trafikerade järnväg, Södra stambanan, som förbinder norra Sverige med Skåne och norra Europa. Europavägarna E4, E6, E20, E22 och E65 passerar alla genom Skåne och utgör i Skåne noder för såväl lokal som nationell och internationell trafik. I Skåne ligger flera av Sveriges största hamnar, för såväl gods- som passagerartrafik. Skåne förbinds också med grannregionerna genom nationella turistcykelleder. I Skåne ligger Sveriges fjärde största flygplats och gränsar till Copenhagen Airport som är Europas trettonde största flygplats, sett till antalet resenärer år 2019.

Skåne är också en gränsregion och regionen samarbetar inom flera olika nätverk och internationella samarbeten för att främja utbyten, handel och skapa förutsättningar för transporter och resor. Detta innebär att det varje dag passerar en mångfald av människor och godstransporter genom Skåne med målpunkter såväl i Europa som resterande delar av Sverige och Norden. För att möjliggöra dessa transporter, och

samtidigt skapa ett motståndskraftigt system som fungerar även när delar av systemet är ur funktion, ställs stora krav på kapacitet och tillgänglighet i Skånes transportsystem. Öppnandet av Fehmarn Bältförbindelsen, en ny väg- och järnvägstunnel mellan Danmark och Tyskland, kommer att innebära en ökad tillgänglighet till norra Tyskland vilket i sin tur kommer öka trycket på Skånes transportinfrastruktur.

Mer om hur Skåne sitter ihop idag går att läsa under fliken *Transportsystemet i Skåne*.

Region Skåne ingår i flera tvärregionala och internationella nätverk och samarbeten som syftar till arbeta för en välfungerande och integrerad region.

Regionsamverkan Sydsverige

Regionsamverkan Sydsverige är ett samarbete mellan Region Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar län, Kronoberg och Skåne kring bland annat arbetsmarknad och kompetensförsörjning, bredband och digitalisering, infrastruktur och kollektivtrafik samt kultur. Samarbete sker på politisk nivå och tjänstemannanivå, där både styrande och oppositionspolitiker medverkar. Målsättningen är att skapa en grund för ökad tillväxt och hållbar utveckling i Sydsverige och Sverige. Regionsamverkan Sydsverige samverkar med staten, kommunerna, näringslivet och andra aktörer för att på bästa sätt ge förutsättningar för Sydsveriges och därmed för hela Sveriges utveckling. Infrastruktur, kollektivtrafik, bebyggelseplanering, näringslivsutveckling, forskning och innovationer hänger nära samman och samspelar för att gemensamma mål ska kunna nås och resurserna användas effektivt.

Mer om Regionsamverkan Sydsverige

Greater Copenhagen

Greater Copenhagen är en samarbetsorganisation för tillväxt och utveckling i Nordens största metropolregion med 4,4

miljoner invånare i Sydsverige och Östra Danmark. Geografiskt består regionen av Halland och Skåne i Sverige samt Själland med öar i Danmark, sammanlagt fyra regioner och 85 kommuner. Visionen är att Greater Copenhagen ska bli ett centrum för hållbar tillväxt och livskvalitet genom att erbjuda en rörlig, samarbetsinriktad och tillgänglig miljö. I Greater Copenhagens trafikcharter beskrivs vår gemensamma vision för hur en välfungerande, stabil och hållbar infrastruktur kan bidra till att stärka rörligheten, skapa hållbar ekonomisk tillväxt och bidra till grön omställning.

Mer om Greater Copenhagen



Positionspapper Regionsamverkan Sydsverige samt Trafikcharter Greater Copenhagen.



Planuppdraget

Den regionala transportinfrastrukturplanen styrs av en rad olika beslut från nationell nivå. Det är regeringen som fattar beslut om att ta fram ett inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen, lägger fram förslag till proposition för ekonomisk ram till infrastruktur samt beslutar om direktivet som regionerna ska förhålla sig till i framtagandet

av de så kallade länsplanerna (i Skåne kallad regional transportinfrastrukturplan).

Inriktningsunderlag

Trafikverket presenterade i november 2020 Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037. I inriktningsunderlaget beskrivs myndighetens förslag för den långsiktiga inriktningen för utvecklingen av infrastrukturplaneringen. Trafikverket understryker vikten av att vårda den befintliga infrastrukturen genom ökade anslag för drift och underhållsmedel för såväl den statliga väginfrastrukturen som för järnvägarna. Trots ökade ramar bedömer Trafikverket att det finns marginellt utrymme för att peka ut nya satsningar och stora investeringar inom den befintliga planen.

Trafikverket har i inriktningsunderlaget i uppdrag att utreda hur transportsektorns klimatmål kan nås genom den strategiska transportinfrastrukturplaneringen. Det är Trafikverkets bedömning att målen kan nås på ett kostnadseffektivt sätt genom omfattande elektrifiering, biodrivmedelsanvändning, en dämpning av den ökade vägtrafiken samt högre bränslepriser.

Inriktningsunderlaget gick ut på remiss och en rad aktörer, inklusive Region Skåne, fick möjlighet att svara på underlaget. Tillsammans med dessa svar utgör inriktningsunderlaget det formella beslutsunderlaget till regeringens infrastrukturproposition.

Infrastrukturproposition

I april 2021 presenterade regeringen proposition *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (*2020/21:151*)*. Propositionen föreslog inriktning samt ramarna för den kommande nationella transportinfrastrukturplanen 2022–2033. Av propositionen framgår den preliminära ekonomiska ramen och inriktningen på satsningar i transportinfrastrukturen för planperioden år 2022–2033. Planeringsramen för planperioden är **799 miljarder kronor**, vilket är en ökning med 176,5 miljarder kronor jämfört med

planeringsperioden år 2018–2029. Medlen skall enligt propositionen fördelas enligt nedan:

- Utveckling av transportsystemet: **437 miljarder kronor**
- Vidmakthålla inkl. reinvesteringar av statliga järnvägar: **165 miljarder kronor**
- Vidmakthålla inkl. reinvesteringar av statliga vägar samt statligt medfinansiering till enskilda vägar: **197 miljarder kronor**

Efter riksdagens beslut om propositionen fortsätter arbetet med åtgärdsplanering, där de aviserade anslagen ska forma en nationell plan.

Direktiv till åtgärdsplanering

Regeringen uppdrog i juni 2021 Trafikverket och länsplaneupprättarna att initiera åtgärdsplaneringen och ta fram nationell plan och regionala planer för utveckling av transportsystemet. Direktivet fastslår de preliminära ramarna för de regionala transportinfrastrukturen och övriga krav som åtgärdsplaneringen ska eller bör uppfylla.

Direktivet fastslår att den av regionen upprättade regionala transportinfrastrukturplanen ska beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till uppfyllanden av de transportpolitiska målsättningarna samt klimatmålen. Prioriteringarna bör även göras utifrån att kunna möta betydande industriinvesteringars behov samt behovet av ökat bostadsbyggande. Åtgärder som kan påverka efterfrågan på transporter samt val av transportsätt samt åtgärder som ger en effektivare användning av befintlig infrastruktur kan övervägas. Föreslagna åtgärder knutna till persontransporter bör bidra till att främja andelen resor som sker med kollektivtrafik ökar.



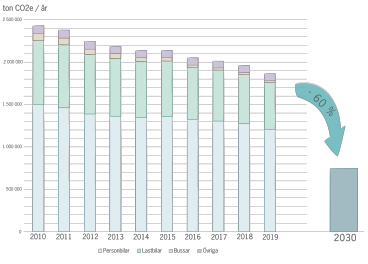
Framtidens utmaningar

Transportinfrastrukturen skapar förutsättningar för hur människor och gods kan förflytta sig i samhället. Idag står transportsektorn inför en rad stora utmaningar som behöver överbryggas för att skapa ett hållbart transportsystem för framtidens generationer. Utsläppen från transporterna utgör en stor del av Skånes totala utsläpp av växthusgaser. Dessa måste minska. Risken för framtida extrema väderhändelser som negativt påverkar infrastrukturen ökar för varje år. Samtidigt är transportsystemet ojämlikt uppbyggt och infrastrukturen skapar stora barriärer som i vissa delar av Skåne leder till bostadssegregation. Såväl dödsolyckorna som allvarliga olyckor på våra vägar minskar i stadig takt, ändå avled totalt 39 personer i Skåne år 2020 till följd av olyckor på vägar. Hur planerare och politiker idag väljer att adressera dessa utmaningar kommer påverka förutsättningarna för ett hållbart transportsystem imorgon.

Utsläpp av växthusgaser och transportsektorns klimatpåverkan

År 2020 minskade utsläppen av växthusgaser i Sverige, både inom transportsektorn och totalt sett. De minskade utsläppen berodde till största delen på minskad ekonomisk aktivitet. I Sverige minskade utsläppen från transportsektorn med 5,3 procent.

Sedan 2010 har utsläppen av växthusgaser från transportsektorn i Skåne minskat stadigt, med i genomsnitt 2,9 procent varje år. För att nå målen om transportsektorns minskade



Utsläpp av växthusgaser (ton CO2e / år) från transportsektorn i Skåne 2010–2019 samt mål 2030.

utsläpp av växthusgaser till år
2030 behöver dock utsläppen
minska med minst 8 procent per
år och totalt över 60 procent jämfört med år 2019.

I Skåne, likt övriga Sverige, står personbilar för majoriteten av utsläppen av växthusgaser och antalet personbilar i trafik ökar konstant. I slutet av år 2020 fanns det i Skåne cirka 661 000 registrerade personbilar, varav 90 procent var bensin- eller dieseldrivna. Enbart cirka 1 procent av fordonsflottan i Skåne utgjordes av renodlade elbilar utan förbränningsmotor. Under 2021 har antalet nyregistrerade elbilar ökat något, men det är fortfarande bensinbilar som står för majoriteten av de nyregistrerade fordonen i Skåne.

De minskade utsläppen från transportsektorn år 2020 kan vara början på en positiv trend. Men för att accelerera utsläppsminskningen krävs omfattande åtgärder, särskilt för att minska biltrafikens utsläpp. Elektrifiering av fordonsflottan och skapandet av tillgänglig laddningsinfrastruktur är ett viktigt steg. Samtidigt krävs också att resor flyttas över till mer energieffektiva och resurssnåla transportslag som kollektivtrafik och cykel. I Skåne har andelen resor med kollektivtrafik och cykel ökat sedan 2007, men fler resor behöver flyttas över för att minska transportsektorns energiintensitet.

Den regionala transportinfrastrukturplanen är ett av flera tillgängliga verktyg för att bidra till minskade utsläpp av växthusgaser i transportsektorn. Satsningarna i planen är dock begränsade till enbart infrastruktur. För att nå målen med att minska utsläppen till 2030 krävs, utöver en omställning av infrastrukturens förutsättningar, en bred samordning av samhällsomdanande förändringar.

Stillasittande och minskad aktivitet

Vår moderna vardag innebär att majoriteten av alla människor i samhället spenderar största delen av sin vakna tid stillasittande. Bristen på aktivitet och ökat stillasittande kan i det långa loppet leda till ökad risk för allvarliga sjukdomar och i vissa fall sjukdomar med dödligt utfall. Vardagsmotion och aktivitet påverkar också vår kognitiva

förmåga och de allra flesta människor både mår och presterar bättre bara efter 15-20 minuters aktivitet och rörelse.

Hur transportsystemet utformas påverkar i allra högsta grad människors möjlighet till en mer rörelse och aktivitet i vardagen. Resor till fots eller med cykel ses som viktiga delar i människors vardagsmotion och bara att välja cykeln till arbetet några dagar i veckan kan för flertalet vara grundstenen för en bättre hälsa. Även kollektivtrafikresor ses som aktiva resor, då i princip varje resa med buss eller tåg börjar och slutar med en promenad eller cykeltur.

För att skapa en attraktiv trafikmiljö i Skånes städer är cykeln en nyckelkomponent. I Skåne finns, med svenska mått mätt, en stor potential för ökad cykling tack vare korta avstånd och många tätbefolkade områden. Skåne har här en speciell möjlighet att utnyttja. Cykeln som transportmedel har en stor potential i omställningen till ett hållbart transportsystem. Hälften av alla resor som görs med bil i Skåne är kortare än 10 km. Många av dessa resor skulle kunna göras med cykel. I många fall är dock cykelinfrastrukturen bristfällig och begränsad och även om viljan att cykla finns, saknas ibland förutsättningarna rent fysiskt. För varje bilresa som ersätts av en cykelresa eller en resa till fots skapas därför också en samhällsekonomisk vinst genom minskad sjukfrånvaro och på sikt även minskad belastning i sjukvården.

Cykelvägar längs med statligt vägnät prioriteras i den regionala transportinfrastrukturplanen. Även medfinansiering till utbyggnad och upprustning av den kommunala cykelinfrastrukturen sker inom ramen för den regionala planeringen och därför finns det stora möjligheter att utveckla Skånes cykelvägnät genom satsningar i den regionala transportinfrastrukturplanen.

Transporternas negativa miljöpåverkan

Förutom utsläpp av växthusgaser, producerar transportsektorn en rad negativa miljökonsekvenser som påverkar förutsättningarna för människor och natur. Utsläpp av kväve- och svaveloxider, marknära ozon samt partiklar leder, särskilt i våra städer, till höga koncentrationer i luftmiljön. Bara bilar och lastbilars utsläpp av partiklar i

städer bidrar bedöms leda till att cirka 7 600 personer i förtid avlider i Sverige varje år och samhällsekonomiska kostnader motsvarande 56 miljarder kronor årligen. Då Skånes befolkning motsvarar cirka 13 procent av den svenska befolkningen skulle detta innebära cirka 1 000 förtida dödsfall i Skåne årligen samt cirka 7 miljarder kronor i samhällsekonomiska kostnader.

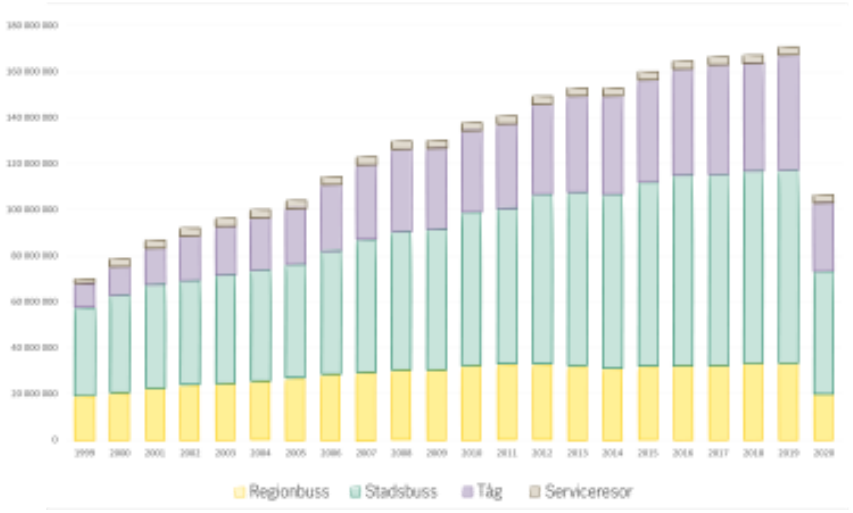
Våra stora vägar utgör också barriärer för fauna och utmaningar för biologisk mångfald. Saknas det möjligheter för småvilt och djur att passera en väg, minskar djurartens naturliga habitat och på sikt kan detta leda till försämrade livsmöjligheter för djurarter. Buller från vägtrafiken stör också naturens egna ljudmiljö och särskilt fågellivet har visat sig påverkas negativt av trafikens höga bullernivå.

Det är huvudsakligen i våra städer, där trafiken är som mest intensiv, som höga halter av partiklar och luftföroreningar uppstår. Hur städerna är uppbyggda och hur lufttillströmningen ser ut i staden påverkar förutsättningarna för fler luftföroreningsfria miljöer i våra städer.

I Skåne byggs och planeras för flera ekodukter på kritiska platser där det visat sig att en väg utgör kritisk barriärer för vår skånska fauna. Vägtrafikens buller är dock svårare att avhjälpa med infrastrukturåtgärder. Med fler elbilar på vägarna minskar också utsläppen av vissa hälsoskadliga luftföroreningar, men inte alla. Hälsoskadliga partiklar från vägtrafiken formas huvudsakligen när gummi skrapas mot asfalt, och detta kommer fortfarande ske trots att hela fordonsflottan elektrifieras. Även om bullret minskar i städerna, då elbilar är tystare vid hastigheter under 40 km/h, påverkas inte bullernivåerna nämnvärt på våra landsvägar där hastigheterna ofta är 80 km/h och uppåt.

Kollektivtrafiken efter pandemin

Antalet resor som görs med kollektivtrafik har i Skåne ökat konstant sedan 1990-talet. År 1999 gjordes cirka 70 miljoner kollektivtrafikresor och 2019 hade denna siffra stigit till 170 miljoner. Att antalet kollektivtrafikresor ökar i Skåne är en förutsättning för att närma sig Skånes mål om en hållbar omställning av transportsystemet.



Antal resor med kollektivtrafik i Skåne 1999–2020, fördelat på trafikslag.

Men när covid-19-pandemin svepte över världen våren 2020 förändrades våra resmönster radikalt. Nationsgränser stängdes och enbart helt nödvändiga resor fick göras. De som kunde arbeta hemifrån uppmanades att göra så för att minska smittspridningen. Kollektivtrafiken, som utgör stommen i Skånes hållbara transportsystem, förlorade på några månader över 90 procent av alla resenärer och när år 2020 kunde summeras hade antalet resor med kollektivtrafiken minskat med nästan 40 procent, eller cirka 70 miljoner resor. De minskade antalet resor har bidragit till dämpa smittspridningen och hjälpt sjukvården att hantera den ökade belastningen på grund av pandemin.

Samtidigt som vardagen sakta men säkert återgår till ett mer normalt tillstånd, finns det vissa samhällsförändringar som kommer bestå efter pandemin. Synen på resor, mobilitet och samhällets resiliens är några förändringar som kan påverka förutsättningarna för framtidens transportsystem och inte minst kollektivtrafiken. Blir det i framtiden norm att inom vissa yrkesgrupper arbeta hemifrån, kan dagens höga kapacitetsutnyttjande i rusningstrafiken i tåg- och busstrafiken reduceras.

Dagens kollektivtrafiksystem är i mycket hög grad anpassad utifrån starka stråk med hög tillgänglighet och täta avgångar av bussar och tåg. Dessa stråk täcker in de största orterna i Skåne, men lämnar oftast landsbygden utanför. Att tillgodose

de skånska landsbygdsmiljöernas behov av en kapacitetsstark kollektivtrafik som samtidigt är samhällsekonomiskt effektiv är en utmaning som behöver beaktas i planeringen av framtidens kollektivtrafiksystem. Detta för att tillgängliggöra hela Skåne och skapa hållbara transportlösningar för de som vill leva och bo även utanför städerna.

Socioekonomisk boendesegregation och transportfattigdom

Skåne är en stor region, men också en region där det finns stora klyftor mellan olika människors levnadsförutsättningar. Tillgänglighet och mobilitet påverkar den socioekonomiska boendesegregationen till den grad att människors frihet och möjlighet till studier, arbete och fritid avgörs av hur och var man bor och hur stor disponibel inkomst man har.

För att skapa en region där alla har liknande möjligheter att förverkliga sina mål, behöver transportfattigdomen i Skåne minska och tillgängligheten och mångfalden av transportmöjligheter öka. Som boende eller besökare i Skåne ska man inte behöva vara låst till ett enda trafikslag, utan ges möjlighet att välja det trafikslag som passar en bäst, oavsett ekonomiska eller geografiska begränsningar. Planeringen behöver utgå från att ge människor möjlighet att resa såväl med kollektivtrafiken, som att kunna cykla eller köra bil. Den fysiska transportinfrastrukturen skapar möjligheter för ökad tillgänglighet, men kan också i vissa fall begränsa tillgängligheten eller minska exempelvis tryggheten om den planeras på fel sätt. I samhällsplaneringen är det därför viktigt att utgå från alla människors förutsättningar för att kunna röra sig fritt.

Framtidens gods- och varutransporter

För att skapa en attraktiv region som attraherar nya invånare och lockar företag att etablera sig är välfungerande godstransporter en förutsättning. Effektivare logistik- och transportlösningar ger goda möjligheter för ett brett och diversifierat näringsliv som gynnar Skånes tillväxt. Skåne är med sitt geografiska läge i Sverige och Europa ett mycket viktigt nav för godstransporter. En tredjedel av Sveriges import och export, mätt i värde, passerar genom Skåne varje

år. Vid störningar av transportinfrastrukturen i Skåne märks detta på varu- och distributionskedjor i hela Europa och påverkar Sveriges konkurrenskraft. Trafikverket bedömer samtidigt att godsflödena kommer öka kraftigt i framtiden, till år 2040.

Samtidigt medför ökade transporter även mindre positiva effekter, såsom negativ miljö- och klimatpåverkan, kapacitetsbrister i infrastrukturen och markanvändningskonflikter, vilka också måste hanteras. De senaste årens omvärldsförändringar påverkar företagens supply chain liksom distributionen. Nya logistiktrender och ökat fokus på resiliens är ställer ytterligare krav på transporterna.

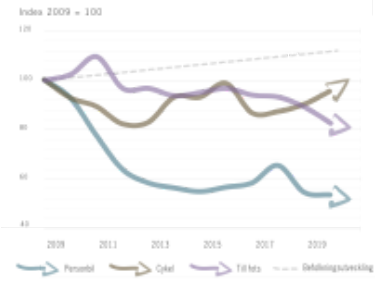
Den regionala transportinfrastrukturplanen innehåller satsningar på de skånska vägarna och järnvägarna som bidrar till att överbrygga de utmaningar som står för dörren. För att nå målen om transportsektorns minskade utsläpp samtidigt som vi planerar och skapar förutsättningar för attraktiva städer samtidigt som vi skapar förutsättningar för att bo på landsbygden, ställs stora krav på framtidens gods- och varuleveranser. Mer gods behöver färdas så långt som möjligt med båt, som är ett av mest energieffektiva transportslagen. Samtidigt behöver många av de transporter som idag sker på väg flyttas till järnväg. Det är dock trångt på spåren och godstågen behöver samsas om samma spår som såväl våra snabbtåg som långsamma regionala tåg.

Nästan alla godsleveranser startar eller slutar i en stad, vilket innebär att förutsättningarna för multimodala transporter behöver förbättras/utökas. Liksom för persontransporterna är det vägtransporterna, dvs lastbilstransporterna, som svarar för den största delen av växthusgasutsläppen från godstransporterna. Elektrifiering/biodrivmedel och effektivisering av godstransporterna är exempel på åtgärder som tillsammans med överflyttning skapar förutsättningar för såväl de långväga som regionala godstransporterna att utvecklas i ett framtida hållbart godstransportsystem.

Trafiksäkerhet och trygghet

Framtidens motorfordonstrafik kommer i större utsträckning

vara elektrifierad och automatiserad. Detta innebär stora möjligheter att kunna styra trafikflöden, minska olyckor och skapa mer attraktiva och tillgängliga städer och landsbygder.



Döda och allvarligt skadade i olyckor med personbil, cykel och till fots 2009–2020 i Skåne, index = år 2009

Under 2000-talet har ett stort antal vägar i Skåne försetts med mitträcke, vilket varit en nyckel i strategin om att minska antalet allvarliga olyckor mellan motorfordon. Dessa vägar har huvudsakligen varit de större riksvägar som genom relativt enkla åtgärder kunnat breddas utan större ombyggnationer. I Skåne har antalet personer som omkommit i personbil till följd av en olycka minskat från 54 personer år 2000 till 15 personer år 2020. Tyvärr kan inte samma positiva trend urskiljas för fotgängare och cyklister. Antalet cyklister och fotgängare som varje år avlider eller skadas i trafiken är ungefär detsamma idag som för 20 år sedan. Detta kan delvis förklaras med att det faktiskt är fler som cyklar idag, men en anledning är också i att det inte skett samma teknikutveckling och anpassning av infrastrukturen för cyklister och fotgängare.

Målet att främja en omställning till ett hållbart transportsystem innebär att trafiksäkerheten och tryggheten öka även för de oskyddade trafikantgrupperna. Ökade andelar självkörande och autonoma personbilar, automatiskt begränsade hastigheter i tätbebyggda områden och utökade satsningar på cykel- och fotgängarinfrastruktur är viktiga komponenter för att skapa ett tryggt och säkert trafiksystem.





Satsningar regional transportinfrastruktur i Skåne 2022–2033

Region Skåne har av regeringen fått i uppdrag att upprätta en ny regional transportinfrastrukturplan för åren 2022–2033. Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga regionala vägnätet i Skåne. Trafikverket upprättar samtidigt en nationell transportplan för investeringar i järnvägsnätet och det nationella stamvägnätet. Det finns en bred samsyn kring de viktigaste prioriteringarna. Genomförandet av namngivna objekt under planperioden 2018–2029 är en utgångspunkt, fortsatta satsningar på kollektivtrafik och cykel är en annan. Planen innehåller också en ökad satsning på samfinansiering av nationell plan för att realisera Skånebilden. Den budgetram som regeringen angett i direktivet täcker inte Skånes behov av ny infrastruktur. Kostnaderna för de namngivna objekten i gällande plan har ökat vilket medför att det inte finns utrymme för ytterligare namngivna vägobjekt.

Satsningar 2022–2033

Den regionala transportinfrastrukturplanen visar, tillsammans med Nationell plan för transportsystemet, vilka investeringar som ska göras i Skåne under kommande tolvårsperiod. Den regionala transportinfrastrukturplanen

innehåller statliga medel utifrån och del av den nationella planen.

- **Samfinansiering:** Gemensam finansiering mellan infrastrukturplaner, till exempel när medel från den regionala planen samfinansierar åtgärder i den nationella planen.
- **Medfinansiering:** Gemensam finansiering med andra medel utöver den regionala transportinfrastrukturplanen. Exempelvis kan en kommun medfinansiera ett vägobjekt i den regionala planen.
- **Statlig medfinansiering:** Finansiering ur nationell eller regional plan till åtgärder med en annan offentlig huvudman. Finansiering till satsningar kan till exempel sökas av regionens kommuner och den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Ekonomisk ram

Utifrån ramen på **5 050 miljoner kronor** har Region Skåne upprättat Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033, med följande utgångspunkter:

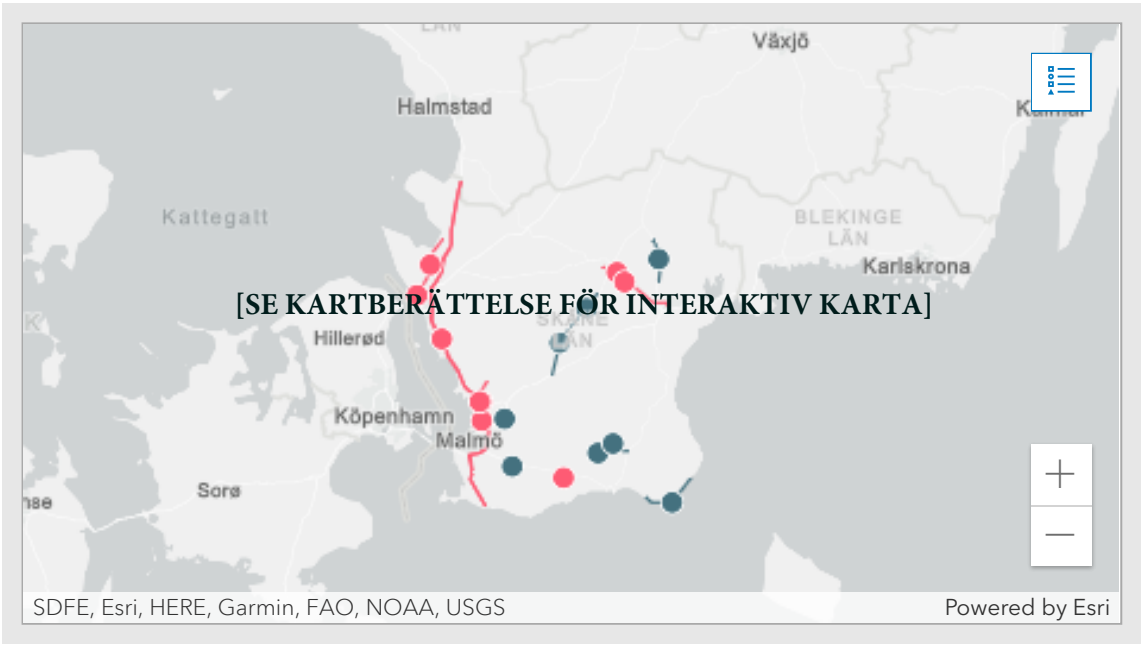
Namngivna regionala vägobjekt	**1 653**
13 Förbi Assmåsa (Sjöbo)	5
19 Björlöv-Broby	355
108 Staffanstorp-Lund	127
1022, Hammar-Skillinge, gång- och cykelväg	79
23 Tjörnarp-Sandåkra	520
11 Sjöbo (Anklam)-Tomelilla	260
108 Genom Svedala	207
23 Ö Höör Höör/Hörby	100
Kollektivtrafik	**1 128**
Statliga vägar	400
Statlig medfinansiering kommunala vägar	500
Storstadsavtal Malmö	228
Samfinansiering nationell plan	**1 041**
Skånebanan Arlarp	72
Västkustbanan Ängelholm- Maria	70
E6 ITS	27
Klövinge-Arlöv, etapp 2 (Lommabanan)	55
913 Björred-Flädie planskild korsning Lommabanan	67
Västkustbanan Maria-Helsingborg	300
Trimningspaket järnväg	50
Överenskommelser samfinansiering	400
Skånebanan Hässleholm-Kristianstad	
Ystadbanan Skurup-Rydsgård	

Cykelinfrastruktur	**778**
Statliga cykelvägar	450
Standardhöjning statliga cykelvägar	60
Statlig medfinansiering kommunala cykelvägar	178
Statlig medfinansiering regionalt prioriterade stråk kommunala cykelvägar	90
Trafiksäkerhet och miljö	**385**
Statliga vägar	225
Statlig medfinansiering kommunala vägar	160
Övrigt	**65**
Investeringsåtgärder enskilda vägar	27
Driftsbidrag till flygplatser	36
Steg 1 & 2 åtgärder	2
Summa	**5 050**

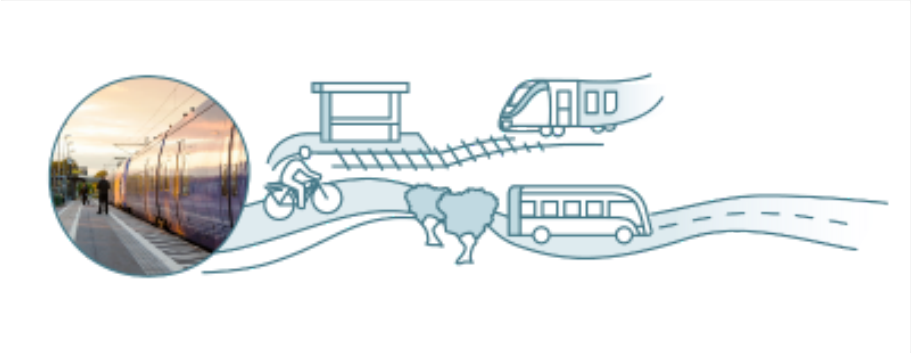
Tabellen visar fördelningen av budgetram

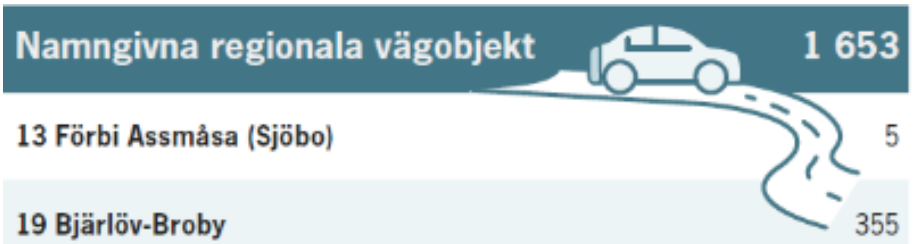
- **1 653 miljoner kronor** avsätts för finansiering av regionala vägobjekt. Under planperioden prioriteras att färdigställa stråk och genomförandet av namngivna objekt i föregående plan.
- **1 128 miljoner kronor** avsätts för finansiering av kollektivtrafikåtgärder som fördelas mellan statliga vägar, statligt bidrag till kommunala vägar och storstadsavtal Malmö. Åtgärder för genomförande av SkåneExpressen, tillgänglighetsanpassning samt utveckling av nya tågstationer och storstadsavtal Malmö prioriteras inom planperioden.
- **1 041 miljoner kronor** avsätts för samfinansiering av satsningar i nationell transportplan.
- **778 miljoner kronor** avsätts för finansiering av ny samt upprustning av befintlig cykelinfrastruktur. Medlen fördelas mellan statliga vägar och statligt bidrag till kommunala vägar.
- **385 miljoner kronor** avsätts för finansiering av åtgärder som bidrar till ökad trafiksäkerhet och förbättrad miljö. Medlen fördelas mellan statliga vägar och statligt bidrag till kommunala vägar.

- **65 miljoner kronor** avsätts för finansiering av åtgärder på enskilda vägar, driftbidrag till flygplatser och steg 1 & 2-åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipen.



Interaktiv karta som visar regional transportinfrastrukturplan 2022-2033





Namngivna regionala vägobjekt	1 653
13 Förbi Assmåsa (Sjöbo)	5
19 Bjärlöv-Broby	355
108 Staffanstorp-Lund	127
1022 Hammar–Skillinge, gång- och cykelväg	79
23 Tjörnarp-Sandåkra	520
11 Sjöbo (Anklam)-Tomelilla	260
108 Genom Svedala	207
23 Ö Höör Höör/Hörby	100

Tabellen visar fördelning av medel till namngivna regionala vägobjekt

1 653 miljoner kronor avsätts för finansiering av namngivna regionala vägobjekt. För de namngivna objekten prioriteras det regionalt viktiga vägnätet som stödjer det flerkärniga Skåne. Under planperioden prioriteras att färdigställa stråk och genomförandet av namngivna objekt i förgående plan. Genom att objekten har ökat i kostnader med över 500 miljoner finns det inte utrymme för utpekande av nya namngivna vägobjekt. Cirka 80 till 100 miljoner kronor till cykelåtgärder ingår i åtgärder kopplat till namngivna objekt. Namngivna objekt är kostnadsberäknade till över 50 miljoner kronor.

Enligt direktivet för den nationella planen ska Trafikverket föreslå och motivera en lämplig omfattning av samfinansiering till de regionala transportinfrastrukturplanerna avseende trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Samfinansieringen kan användas till ytterligare satsningar för att öka trafiksäkerheten på det statliga vägnätet. Om ökande medel till trafiksäkerhet skulle tillfalla planen är väg 21 Klippan-Hylltofta den åtgärd som ligger längst fram i Trafikverkets planering för att kunna byggstartats under perioden 2022-2033.

Väg 13 Förbi Assmåsa (Sjöbo)

Väg 13 förbinder nordvästra Skåne med sydöstra Skåne och tillhör det regionalt viktiga vägnätet för godstrafik och kollektivtrafiken. Sträckan norr om Assmåsa gård har dåliga grundförhållanden och den befintliga vägen har sättningar, vilket innebär risk för att vägen sjunker alternativt kollapsar. Trafikmängden är cirka 3450 fordon/dygn, varav 14 procent är tung trafik. Vägens bredd på sträckan varierar mellan 6 till 7,5 meter. Väg 13 har också dålig linjeföring vilket resulterar i otillfredsställande framkomlighet och trafiksäkerhet. På den aktuella, cirka 2,5 km långa sträckan, planeras en ny 8 meter bred väg med hastighetsstandard 80 km/h. Ombyggnaden sker dels på befintlig väg och dels via nybyggnad intill befintlig väg. Den bredare vägrenen underlättar för cyklister att röra sig längs sträckan och till den befintliga hållplatsen i norr anordnas en ny gång- och cykelväg. Kostnaden för åtgärderna under perioden 2022-2033 är 20 miljoner kronor, varav 5 miljoner kronor belastar den regionala transportinfrastrukturplanen 2022-2033. Resterande belastar anslaget för bärighetsåtgärder i Nationell plan. Byggnation pågår med färdigställande under 2022.

Läs mer på Trafikverkets hemsida

Väg 19 Bjärlöv–Broby

Väg 19 är en viktig nordsydlig regional förbindelse mellan Kristianstad och norra delarna av Skåne samt en viktig länk till Kronoberg. Längs den aktuella sträckan varierar vägbredden mellan 7 till 13 meter, med merparten av sträckan inom spannet 7 till 9 meter. Trafikflödet har uppmätts till 3 800–6 400 fordon/dygn. Den tunga trafiken utgör ungefär 10 procent. Vägen är smal i förhållande till trafikbelastning och trafiksäkerheten bedöms som låg. Kollektivtrafiken påverkas även negativt av trängseln och av att vägen inte är optimal utformad. Åtgärden innebär en ombyggnad till mötesfri landsväg 2+1 med hastighetsstandard 100 km/h för förbättrad tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet. Åtgärder som förbättrar framkomligheten för SkåneExpressen ingår i projektet. Mellan Bjärlöv och Hanaskog kommer cyklisterna att hänvisas till den gamla

vägen och mellan Hanaskog och Broby upprustas den gamla banvallen till cykelbana. Den preliminära kostnaden för åtgärderna längs den 16 km långa sträckan är 444 miljoner kronor varav 355 miljoner belastar planperioden 2022–2033. Vägplan är fastställd och byggstart är beräknad till år 2022.

Läs mer på Trafikverkets hemsida

Väg 108 Staffanstorp–Lund

Väg 108 tillhör det regionalt viktiga vägnätet för persontrafik och fyller en viktig lokal funktion mellan Staffanstorp och Lund. Befintlig väg 108 trafikeras av 11 000 till 14 500 fordon/dygn och saknar mötesseparering. Vägstandarden är låg i förhållande till vägens funktion och mängden fordon som trafikerar vägen vilket medför långa köer under rusningstrafik. Föreslagna åtgärder är en ombyggnad i befintlig sträckning till mötesfri väg 2+2 med särskilt fokus på kollektivtrafiken samt upprustning av delar av den befintliga gång- och cykelvägen. Vägen ska ha hastighetsstandard 100 km/h. Åtgärden samordnas med ombyggnad av trafikplats Lunds södra/E22. Arbete med vägplan pågår. Den preliminära kostnaden är 127 miljoner kronor och belastar planperioden 2022–2033. Beräknad byggstart är år 2023.

Läs mer på Trafikverkets hemsida

Väg 1022 Hammar–Skillinge, gång- och cykelväg

Förbättrade cykelmöjligheter mellan Hammar och Skillinge är en viktig förutsättning för att färdigställa Sydkustleden. Sydkustleden är en nationell cykelled som sträcker sig från Simrishamn längs med Skånes kust via bland annat Trelleborg och Malmö till Helsingborg. I Simrishamn ansluter Sydkustleden till Sydostleden, som löper vidare norrut till Växjö. I Helsingborg börjar Kattegattleden som fortsätter vidare norrut till Göteborg. Ändamålet med projektet är att skapa en sammanhängande, tillgänglig och trafiksäker cykelväg för att förbättra förutsättningarna för att cykla samt öka trafiksäkerheten för gång och cykeltrafikanter mellan Hammar och Skillinge. Den preliminära kostnaden för

åtgärden är 105 miljoner kronor miljoner kronor varav 79 miljoner belastar den regionala transportinfrastrukturplanen 2022–2033. Simrishamns och Ystad kommun finansierar 25 procent av den del som anläggs inom respektive kommun. Objektet prioriteras i planen under förutsättning att aktuellt medfinansieringsavtal mellan Trafikverket och de respektive kommunerna skrivs under innan årsskiftet 2021/2022. Arbete med vägplan pågår. Planerad byggstart är tidigast år 2023.

Läs mer på Trafikverkets hemsida

Väg 23 Tjörnarp–Sandåkra

Väg 23 är en del av en viktig interregional förbindelse från sydvästra Skåne till Småland. Vägen är särskilt viktig för regionala transporter och ingår i landtransportnätet för långväga godstransporter. Trafikmängden uppgår till 6 600–7 600 fordon per dygn och den tunga trafiken utgör mellan 16 och 18 procent av all trafik. Dagens vägsträcka mellan Tjörnarp och Sandåkra saknar mitträcke och separerad gång- och cykelväg på delar av sträckan. Den befintliga vägstandarden är inte tillfredställande i förhållande till trafikmängden och sträckan är olycksdrabbad. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie under år 2016/2017. Föreslagen åtgärd är en ombyggnad i befintlig sträckning av väg 23 mellan Höör/Tjörnarp och Hässleholm/Sandåkra. Vägen utformas som en mötesfri landsväg 2+1 och hastighetsstandard 100 km/h. Möjligheten för oskyddade trafikanter att röra sig längs sträckan studeras och en gång- och cykelport i norra Mellby planeras. Arbete med vägplan pågår. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 520 miljoner kronor och belastar planperioden 2022–2033. Tidigast byggstart är år 2023.

Läs mer på Trafikverkets hemsida

Väg 11 Sjöbo (Anklam)–Tomelilla

Väg 11 tillhör det regionalt utpekade nätet för persontrafik, godstrafik och kollektivtrafik. Den aktuella sträckan ingår i planerna för utveckling av SkåneExpressen och utgör en

regional länk mellan Skånes sydvästra och sydöstra delar. Vägen är relativt ny med ett körfält i vardera riktningen och hastighetsstandard 90 km/h, med undantag från korsningen med väg 19 där hastigheten är 70 km/h. Befintlig väg trafikeras av cirka 4 700 fordon per dygn. Vägen är försedd med mitt- och sidräfflor men saknar mötesseparering, vilket innebär att trafiksäkerheten är bristfällig. Det finns också brister för oskyddade trafikanter längs väcksträckan och i korsningspunkter. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) under åren 2016/2017. Föreslagen åtgärd avser att mötesseparera befintlig väg för att höja trafiksäkerheten samt att öka framkomligheten för kollektivtrafiken. Åtgärder för att främja cykling studeras inom projektet. Arbete med vägplan pågår. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 260 miljoner kronor och belastar planperioden 2022–2033. Beräknad byggstart är år 2024.

Läs mer på Trafikverkets hemsida

Väg 108 genom Svedala

Väg 108 är en regionalt viktig väg för persontrafik som i Svedala korsar järnvägsbanan Ystadbanan i plan. Vägen är ett viktigt komplement till E6 och förbinder många lokala målpunkter. Vägsträckan trafikeras av mellan 4 000 och 8 000 fordon per dygn och har delvis en låg standard med begränsad omkörningsmöjligheter och en hög andel trafikolyckor. Järnvägskorsningen medför störningsmoment med begränsad framkomlighet och utgör en trafiksäkerhetsrisk. Bristen studeras för närvarande i en åtgärdsvalsstudie som förväntas avslutas under 2022. Planerat byggstart är i slutet av planperioden 2022-2033. Den preliminära kostnaden för projektet är 207 miljoner kronor som belastar planperioden 2022–2033.

Väg 23 & 13 Ö Höör/Höör–Hörby

Väg 23 är en del av en viktig interregional förbindelse från sydvästra Skåne till Småland. Vägen är särskilt viktig för regionala transporter och ingår i landtransportnätet för långväga godstransporter. Trafikmängden uppgår till 6 600–7 600 fordon per dygn. På stora delar av väg 23 är

framkomligheten begränsad med många anslutningar. Vägen går även genom det känsliga Ringsjösundet där det råder förbud för transport med farligt gods. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie under åren 2016/2017. Under 2021 gjordes ett omtag och en ny åtgärdsvalsstudie startades upp. Den pågående åtgärdsvalsstudien förväntas avslutas under 2023. Vilka åtgärder som föreslås är därför inte klart vid tiden för denna remiss. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är ännu oklar. För planperioden 2022–2033 avsätts 100 miljoner. Beräknad byggstart är som tidigast år 2031.



Kollektivtrafik

Kollektivtrafik	1 128
Statliga vägar	400
Statlig medfinansiering kommunala vägar	500
Storstadsavtal Malmö	228

Tabellen visar fördelningen av medel för kollektivtrafik

1 128 miljoner kronor avsätts för finansiering av kollektivtrafikåtgärder som fördelas mellan statliga vägar, statligt bidrag till kommunala vägar och storstadsavtal Malmö. Åtgärderna ska bidra till att uppfylla målet för att öka andelen resor som görs med kollektivtrafik i Skåne, samt främja ett hållbart transportsystem. Satsningarna är enbart riktade mot vägnätet för bussar – åtgärder på järnväg finansieras inom Nationell plan och delvis genom samfinansiering i denna plan.

Åtgärderna finansieras till 100 procent genom den regionala transportinfrastrukturplanen och åtgärderna kan endast vara på det statliga vägnätet.

Åtgärderna syftar till att förbättra tillgängligheten och framkomlighet för busstrafiken i Skåne. En riktad satsning kommer under planperioden att göras på SkåneExpressen vilket innebär åtgärder för att öka framkomlighet, kapacitet, pålitligheten, prioriteringar i korsningar samt busskörfält. Exempel på större satsningarna som finansieras av denna pott är Väg 100 Trafikplats Kungstorp (Höllviken-Vellinge) som tidigare var ett namngivet objekt. Åtgärden kan komma eventuellt att överstiga 50 miljoner kronor och flyttar då till ett namngivet vägobjektet till slutversionen. En annan åtgärd är Väg 11 Tomelilla, anpassning för SkåneExpressen där Region Skåne, Trafikverket och Tomelilla kommun har skrivit en avsiktsförklaring under 2017 för genomförande under planperioden för 2022-2033. Tomelilla kommun medfinansierar åtgärden till hälften. Utöver satsningar för förbättrad tillgänglighet för busstrafiken kommer en fortsatt satsning göras på ombyggnad av hållplatser i Skåne, med sikte på att uppnå målet i Trafikförsörjningsprogrammet för Skåne om att tillgänglighetsanpassa hållplatser med minst 10 av- och påstigande. De hållplatser längs de statliga vägarna som av trafiksäkerhetsskäl måste byggas om eller flyttas finansieras också av denna potten.

Statlig medfinansiering kommunala vägar

Under planperioden har kommunerna i Skåne möjlighet att årligen söka bidrag till åtgärder på det kommunala vägnätet. Bidragsdelen är 50 procent och kan i projekt med större regional nytta uppgå till 75 procent. Liksom för statliga regionala vägar kommer det för kommunal infrastruktur att ges bidrag inom satsningarna på SkåneExpressen, framkomlighet och övriga åtgärder för busstrafiken samt tillgänglighetanpassning av hållplatser. Region Skånes avsikt är att processen för medfinansiering till kommunala vägar ska vara transparant och tydlig.

För hela planperioden uppgår satsningen till 500 miljoner

kronor, vilket motsvarar cirka 42 miljoner kronor årligen. Behovet är dock störst i början av planperioden varför en större andel kommer finansieras de fyra första åren.

För mer information om ansökningsprocessen se under fliken *Process och genomförande*.

Storstadsavtal Malmö

Storstadsavtal för Malmö avser kollektivtrafikåtgärder som beslutades inom ramen för Sverigeförhandlingen. Staten har under år 2017 genom Sverigeförhandlingen slutit avtal om storstadsåtgärder i bland annat Malmö. I avtalen fastställs åtgärder, statlig medfinansiering och kommunens åtaganden om finansiering och bostadsbyggande. I Malmö omfattas åtta busstråk varav fyra nya expresslinjer i Malmö, Kävlinge–Arlöv, etapp 2 (Lommabanan). I ansökningar om medel ur potten för statlig medfinansiering för kommunala vägar inom kollektivtrafikpotten ska under planperioden Malmö stads del beaktas, kopplat till åtgärder inom storstadsavtalet.

Läs mer på Trafikverkets hemsida



Samfinansiering nationell plan	1 041
Skånebanan Attarp	72
Västkustbanan Ängelholm- Maria	70
E6 ITS	27
Kävlinge-Arlöv, etapp 2 (Lommabanan)	55
913 Bjärred-Flädie planskild korsning Lommabanan	67
Västkustbanan Maria-Helsingborg	300
Trimningspaket järnväg	50
Överenskommelser samfinansiering	400
Skånebanan Hässleholm-Kristianstad	
Ystadbanan Skurup-Rydsgård	

Tabellen visar fördelningen av medel till samfinansiering av nationell plan

1 041 miljoner kronor är avsatta för samfinansiering av den Nationella planen för satsningar av stor regional betydelse. Genom samfinansiering av den Nationella planen ökar möjligheterna för Trafikverket att prioritera viktiga satsningar och åtgärder i Skåne, som annars kanske inte hade kunnat prioriteras. Syftet är att främja robustheten i Skånes järnvägsnät och öka kapaciteten för regionala tåg.

Skånebanan mötesspår Attarp (Hässleholm)

Skånebanan är en enkelspårig järnväg mellan Helsingborg och Kristianstad med person- och godstrafik. Skånebanan är klassad som riksintresse och förbinder Västkustbanan, Södra stambanan och Blekinge Kustbana. Kapaciteten på Skånebanan är ansträngd och delsträckan Hässleholm–Kristianstad är en av de mest belastade enkelspårsträckorna i landet. Konsekvenserna av kapacitetsbristen är trafiksystemets bristande robusthet och hög störningskänslighet samt förseningar. Satsningen innebär förlängning av mötesspår vid Attarp i Hässleholm och väster om Kristianstad C. Genom att förlänga ett mötesspår i Attarp,

riktning mot Hässleholm, möjliggörs att två tåg kan invänta ett mötande tåg och tiden på sträckan kan kortas. Arbete med järnvägsplan pågår. Totalkostnad för projektet är cirka 150 miljoner kronor varav den regionala transportinfrastrukturplanen samfinansierar med totalt 72 miljoner kronor. Byggstart är tidigast år 2023.

Läs mer på Trafikverkets hemsida

Västkustbanan Ängelholm–Maria

Västkustbanan sträcker sig mellan Göteborg och Lund och utgör en viktig förbindelse för person- och godstrafik i sydvästra Sverige. Banan är viktig både för regional pendeltrafik och för längre resor mellan Öresundsregionen och Göteborg/Norge samt för godstrafiken norr om Ängelholm. Idag råder det kapacitetsbrist på sträckan Ängelholm–Helsingborg och det finns ett behov av att bygga ut till dubbelspår. Åtgärden innebär att delsträckan Ängelholm–Maria ska byggas ut till dubbelspår i befintlig sträckning. Maria station ska utformas så att det i framtiden ska vara möjligt att utöka de mellanliggande plattformarna med fyra spår. Åtgärden bedöms kunna öka trafiken från åtta till tio tåg per timme och restiden kommer minska med cirka fem minuter. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 2600 miljoner kronor i 2016 års prisnivå och den regionala transportinfrastrukturplanen samfinansierar projektet med 70 miljoner kronor. Byggnation pågår och väntas färdig år 2023.

Läs mer på Trafikverkets hemsida

E6 ITS

Intelligenta transportsystem (ITS) är tillämpningar som i någon form använder informations- eller kommunikationssystem för att skapa en dynamisk funktion i ett trafik- eller transportsystem. E6 genom Skåne är en av landets mest trafikerade motorvägar och en viktig pulsåder för både Sverige och Norge. E6 har också en viktig roll för regional arbetspendling. E6-sträckningen genom Skåne är 143

km. Hela sträckan har motorvägsstandard med en hastighetsgräns på 110 km/h. Längst i norr och i söder passerar i medeltal ca 20 000 fordon per dygn. Stora delar av sträckan runt Malmö–Lund–Helsingborg trafikeras av 40 000–50 000 fordon per dygn. Andelen tung trafik är upp emot 20 procent. Mycket tung trafik kommer in över Öresundsbron och via den mycket omfattande godstrafiken via Trelleborgs hamn. En stor andel av denna trafik är transittrafik som enbart använder E6 för vidare färd upp i Sverige eller mot Norge.

Satsningen är kopplad till trimningsåtgärder i nationell transportplan där åtgärder för ITS samfinansieras av den regionala transportinfrastrukturplanen. Den regionala transportinfrastrukturplanen samfinansierar ITS-åtgärder med 27 miljoner kronor.

Läs mer på Trafikverkets hemsida

Kävlinge–Arlöv, etapp 2 (Lommabanan)

Lommabanan är en del av Godsstråket genom Skåne och sedan 2020 trafikeras banan av Pågatåg mellan Kävlinge och Malmö med uppehåll i Furulund och Lomma. Etapp 2 av Lommabanan innefattar nya stationer i Flädie och Alnarp, nytt mötesspår vid Alnarp samt förlängning av mötesspår vid Flädie. Malmöpendeln knyter samman Lommabanan, Citytunneln, Öresundsbanan och Kontinentalbanan. Malmöpendeln möjliggör snabb och effektiv pendling med Pågatåg. Åtgärden är en del i Sverigeförhandlingen och kopplat till avtalet med Malmö. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 140 miljoner kronor. Den regionala transportinfrastrukturplanen samfinansierar projektet med 50 miljoner kronor. Arbete med järnvägsplan påbörjas under 2021. Beräknad byggstart är år 2025.

Läs mer på Trafikverkets hemsida

913 Bjärred–Flädie planskild korsning Lommabanan

I samband med utbyggnaden av Lommabanan behöver

plankorsningen mellan väg 913 och Lommabanan byggas om. Projektet kommer att genomföras i anslutning kring åtgärderna på Lommabanan. Förutsättningarna för kollektivtrafiken och cykling längs vägen och till Flädie ingår i projektet. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 67 miljoner kronor. Vägplan pågår och byggstart är beräknad till år 2024.

Läs mer på Trafikverkets hemsida

Västkustbanan Maria–Helsingborg

Västkustbanan klassas som en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser. Den är en viktig länk för person och godstrafik mellan Göteborg och Lund och förbinder Oslo med Köpenhamn. Sträckan är viktig för framförallt persontrafiken söder om Ängelholm. Idag råder det kapacitetsbrist på sträckan Ängelholm–Helsingborg och det finns ett behov av att bygga ut till dubbelspår. Åtgärden innebär utbyggnad av sträckan Maria–Helsingborg till dubbelspår i tunnel för att öka kapaciteten och robustheten. Trafiken kan öka från åtta tåg per timme till 30–40 tåg per timme samtidigt som restiderna kan förkortas. Den preliminära kostnaden för åtgärden är 5000 miljoner kronor, varav den regionala transportinfrastrukturplanen samfinansierar med 300 miljoner kronor.

Trimningspaket järnväg

Pottens syfte är att höja kapaciteten och öka pålitligheten i tågtrafiken under planperioden genom mindre trimningsåtgärder. Åtgärderna kan innefatta plattformsförlängningar, signalåtgärder, utbyte av växlar, kurvrätning samt åtgärder som identifieras i samband med bristanalyser för ex Skånebanan i syfte att kunna utveckla och trafikera banor enligt Persontågsstrategi för Skåne. Prioritering av åtgärderna sker i dialog med Trafikverket och Skånetrafiken. Åtgärder av större karaktär som kommer genomföras är plattformsförlängning på Skurups station. Åtgärderna kommer delvis att samfinansieras med den nationella planen. Den regionala

transportinfrastrukturplanen 2022-2033 samfinansierar projekten med 50 miljoner kronor.

Överenskommelser samfinansiering av nationell plan

Region Skåne har upprättat överenskommelser om att samfinansiera dubbelspår Skånebanan Kristianstad–Hässleholm och dubbelspår Ystadbanan Skurup–Rydsgård om åtgärderna blir inkluderade i kommande nationell plan 2022–2033. Objekten är inte inkluderade i nationell plan 2018–2029. Regeringen väntas under våren 2022 fastställa den nationella transportplanen 2022–2033 och beslutar då vilka namngivna projekt som Trafikverket ska arbeta med under planperioden 2022-2033.

Totalt uppgår överenskommelserna för Skånebanan och Ystadbanan till 700 miljoner. I väntan på besked om hur nationella planen 2022-2033 finansierar de två objekten Skånebanan och Ystadbanan råder en skillnad i mellan samfinansieringsavtalen och den regional transportinfrastrukturplanens finansiering av densamma på så sätt att summorna inte är samstämmiga. I remissversion avsätts 400 miljoner till samfinansiering av Skånebanan och Ystadbanan. Denna siffra justeras efter att den nationella planen har redovisat hur finansieringen ser ut för objekten.

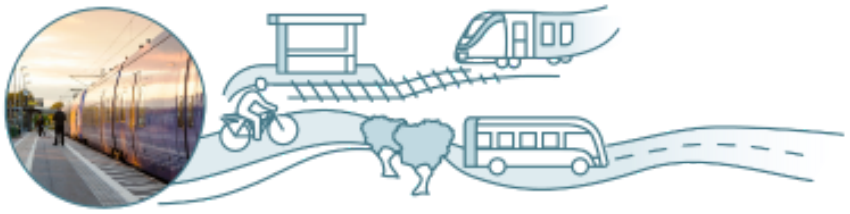
Skånebanan Hässleholm–Kristianstad

Skånebanan är en enkelspårig järnväg mellan Helsingborg och Kristianstad med person- och godstrafik. Skånebanan är klassad som riksintresse och förbinder Västkustbanan, Södra stambanan och Blekinge Kustbana. Kapaciteten på Skånebanan är ansträngd. Delsträckan Hässleholm–Kristianstad är en av de mest belastade enkelspårsträckorna i landet. Enkelspåret gör det omöjligt att köra mer än tre persontåg i timmen i varje riktning och minsta störning leder till förseningar. Konsekvenserna av kapacitetsbristen är trafiksystemets bristande robusthet och höga störningskänslighet samt förseningar. Målet är att uppnå kraftigt minskade restider och ökad kapacitet. Åtgärden innebär dubbelspår hela sträckan mellan Hässleholm och Kristianstad. Den preliminära kostnaden för åtgärden är 1 800 miljoner kronor, där Region Skåne har skrivit en

överenskommelse om att samfinansiera projektet – om det blir inkluderat i kommande nationell plan – med 500 miljoner kronor. Hässleholm och Kristianstad kommun medfinansierar med 25 miljoner kronor per kommun.

Ystadbanan Skurup–Rydsgård

Ystadbanan trafikeras med person- och godstrafik. Ystadbanan är enkelspårig och har ett högt kapacitetsutnyttjande under maxtimmen. En etappvis utbyggnad till dubbelspår på Ystadbanan är avgörande för att kunna utöka trafiken med direkttåg och möjliggöra snabbare och robustare resor mellan Simrishamn-Ystad-Malmö. Region Skåne har i samarbete med kommunerna och Trafikverket genomfört en åtgärdsvalsstudie 2018. Dubbelspår mellan Skurup och Rydsgård skulle möjliggöra införandet av direkttåg mellan Malmö-Ystad samt skapa en mer robust tågtrafik. Den preliminära kostnaden för åtgärden är 533 miljoner kronor, där Region Skåne har skrivit en överenskommelse om att samfinansiera projektet – om det blir inkluderat i kommande nationell plan – med 200 miljoner kronor.





Cykelinfrastruktur	778
Statliga regionala cykelvägar	450
Standardhöjning statliga cykelvägar	60
Statlig medfinansiering kommunala cykelvägar	178
Statlig medfinansering regionalt prioriterade stråk kommunal cykelvägar	90

Tabellen visar fördelningen av medel till cykelinfrastruktur

Totalt 778 miljoner kronor avsätts för finansiering av cykelinfrastruktur. Satsningen innehåller fyra olika delar; byggande av nya statliga cykelvägar, statligt bidrag till kommunal cykelinfrastruktur, statligt bidrag till kommunala vägar kopplat till supercykelstråk och nationella/regionala leder samt standardhöjningar på befintliga cykelvägar på statligt vägnät . En utgångspunkt för prioriteringen är *Cykelstrategi för Skåne* och de kommunala önskemål som har inkommit till Region Skåne.

Enligt direktivet för den nationella planen ska en särskild cykelpott för investeringar av åtgärder, utöver de som finansieras inom ramen för namngivna objekt, avsättas. En sådan pott kan användas för att utöka ramen för satsningar på statliga cykelvägar. Omfattning av cykelpotten är vid tiden för denna remiss ännu inte klart.

Statliga cykelvägar

De statliga regionala cykelvägarna är de cykelvägar som ska byggas utmed statliga vägar. Cykelvägarna finansieras enligt gällande avtal med 50 procent kommunal medfinansiering. Övriga objekt finansieras till 100 procent av den Regionala transportinfrastrukturplanen. Satsningarna prioriteras utifrån nedanstående grunder:

- Det saknas alternativ och åtgärden bidrar till ökad tillgänglighet i det regionala basnätet för cykel.

- Objektet bidrar till att främja tillgängligheten till kollektivtrafiken.
- Objektet är en viktig del i genomförandet av utpekade regionala Supercykelvägar i Skåne eller nationella och regionala cykelleder för rekreation och turism.
- Objektet bidrar till att färre förolyckas eller blir allvarligt skadade i trafiken.

Nedanstående objekt är prioriterade i planen 2022–2033. Samtliga nedanstående objekt understiger 50 miljoner kronor och är därför inte namngivna objekt. Prioriterade objekt kan därför komma att ändras under planens genomförande. Objekt med blå text medfinansieras av berörda kommuner och enligt avtal med Trafikverket. Objekten prioriteras i planen under förutsättning att aktuellt medfinansieringsavtal mellan Trafikverket och de respektive kommun skrivs under innan årsskiftet 2021/2022. År som cykelvägarna förväntas stå färdigt redovisas inom parentes, men kan komma att ändras om exempelvis en vägplan överklagas. Totalt uppgår satsningarna till 690 miljoner kronor, varav 450 miljoner kronor finansieras från den regionala transportinfrastrukturplanen.

Väg 511 Höllviken–Stavstensudde (2023)

Väg 1900 Malmövägen, Tyringe (2023)

Väg 113 Stabbarp–Bosarp–Öslöv (2024)

Väg 1444 Nyhamnsläge–Arild (2024)

Väg 101 Alstad–Östra Grevie (2024)

Väg 1710 Pomona–Östra Kvarn (2024)

Väg 1248 Mörarp–Bjuv (2024)

Väg 1029 Sjöbo–Marielundsvägen (2024)

Väg 13 Billinge–Röstånga (2024)

Väg 500 Vellingevägen, Hököpinge (2025)

Väg 1144 Hofterup–Saxtorps Kyrka (2025)

Väg 833 Svedala–Hyltarp (Oxie) (2025)

Väg 1830 Åstorp–Grytevad (2026)

Väg 2101 Tranebodavägen, Lönsboda (2026)

Väg 1788 Hjärnarp–Munka Ljungby (2026)

Väg 1255 Bjuv–Åstorp–Hyllinge (2026)

Väg 17 Trollenäs–Östra Asmundtorp (2026)

Väg 2050 Knislinge–Hjärsås (2026)

Väg 11 Gärsnäs–Östra Tommarp (2027)

Väg 2000 Ovesholm–Vä (2027)

Väg 755 Skivarp–Bösarp (2027)

Väg 734 Abbekås–Skivarp (2027)

Väg 959 Flyinge–Södra Sandby (2027)

Väg 1350 Glumslöv–Rydebäck (2028)

Väg 854 Staffanstorp–Burlöv G:a Kyrkvägen (2028)

Väg 2013 Färlöv–Önnestad (2028)

Väg 9 Östra Tommarp–Simrishamn (2028)

Standardhöjning statliga cykelvägar

Standardhöjning på statliga cykelvägar syftar till att förbättra befintliga cykelvägar för att främja trafiksäkerhet och framkomlighet för cyklister och fotgängare. I detta ingår:

- Framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder
- Belysning
- Vägvisning
- Mätutrustning

- Oförutsedda utgifter och tillkommande kostnader för innovativa lösningar

Totalt uppgår satsningarna till 60 miljoner kronor och åtgärderna finansieras till 100 procent av den regionala transportinfrastrukturplanen.

Statlig medfinansiering kommunala cykelvägar

Under planperioden har kommunerna i Skåne möjlighet att årligen söka bidrag till åtgärder på det kommunala vägnätet. Bidragsdelen är 50 procent och kan i projekt med större regional nytta uppgå till 75 procent. Region Skånes avsikt är att processen för medfinansiering till kommunala vägar ska vara transparant och tydlig. Av inkomna ansökningar kommer följande att prioriteras högst:

- Åtgärder som främjar tillgängligheten för gång- och cykel till viktiga hållplatslägen och knutpunkter för kollektivtrafik
- Åtgärder som främjar barn och ungas cyklande
- Åtgärder som förbättrar olycksdrabbade cykelvägar och stråk
- Åtgärd som kompletterar och förbättrar den regionala vägvisningen

För hela planperioden uppgår satsningen till 178 miljoner kronor, vilket motsvarar cirka 15 miljoner kronor årligen. För mer information om ansökningsprocessen se under fliken *Process och genomförande*.

Statlig medfinansiering till regionalt prioriterade stråk kommunala vägar

Under planperioden har kommunerna i Skåne möjlighet att årligen söka bidrag till åtgärder på det kommunala vägnätet för åtgärder som bidrar till att utveckla supercykelvägar samt utvecklar nationella och regionala cykelleder. Region Skånes avsikt är att processen för medfinansiering till kommunala vägar ska vara transparent och tydlig. Bidragsdelen är 50 procent och kan i projekt med större regional nytta uppgå till 75 procent. Åtgärderna ska bidra till att utveckla

supercykelvägar samt stärka nationella och regionala leder för rekreation och turism.

Totalt uppgår satsningen till 90 miljoner kronor och fördelas mellan åren 2023–2027, totalt 18 miljoner kronor årligen. För mer information om ansökningsprocessen se under fliken *Process och genomförande*.

Inspel till statliga cykelvägar med kommunal finansiering

Förslag till regional transportinfrastrukturplan 2022–2033 innebär att det tidigare kravet kring kommunal medfinansiering av statliga cykelvägar slopas. Detta bedöms kunna leda till en tydligare regional prioritering av statliga cykelvägar som prioriteras inom planperioden, samtidigt som kommuner får ökade möjligheter att bekosta kommunal cykelinfrastruktur när medel inte låses till statliga cykelvägsobjekt.

Det finns stora brister i Skåne längs med det statliga vägnätet, där förbättrade möjligheter till cykling är högt prioriterade. Region Skåne ser positivt på alternativa lösningar som syftar till att avhjälpa dessa brister och som främjar cykling i regionen. Det kan finnas lokala sträckor och vägar där Skånes kommuner i förhandling med Trafikverket kan överta väghållningsansvaret och själva bekosta byggande av ny cykelväg, med stöd av statlig medfinansiering enligt ovan. Region Skåne vill också uppmuntra byggande av kommunal cykelväg längs statligt vägnät med hjälp av reglingen i PBL (2010:900), där förutsättningar för detta finns.

För övriga sträckor kan det finnas möjlighet för en eller flera kommuner till 100 procent finansiera planläggningen samt byggande av cykelväg längs statligt vägnät. Region Skåne önskar inspel från kommuner på sträckor där detta kan vara aktuellt och vill föra dialog mellan respektive kommun och Trafikverket kring finansieringsmöjligheter.



Trafiksäkerhet och miljö

Trafiksäkerhet och miljö	385
Statliga vägar	225
Statlig medfinansiering kommunala vägar	160

Tabellen visar fördelningen av medel till trafiksäkerhet och miljö

385 miljoner kronor avsätts för finansiering av åtgärder som bidrar till ökad trafiksäkerhet och förbättrad miljö. Medlen fördelas mellan statliga vägar och statligt bidrag till kommunala vägar. Åtgärder som prioriteras inom potten är oftast mindre och enklare åtgärder som bidrar till att öka trafiksäkerheten, minska barriäreffekter av motorfordonstrafik samt andra miljöåtgärder för att minska motorfordonstrafikens negativa miljöpåverkan på människa och natur.

Statliga vägar

Åtgärderna finansieras till 100 procent genom den regionala transportinfrastrukturplanen och åtgärderna kan endast vara på det statliga vägnätet. Fokus är att öka säkerheten på vägar, öka hastighetsefterlevnaden och framkomligheten samt öka säkerheten för de oskyddade trafikanterna. Prioriterade områden är; sidoområden för harmonisering av hastigheter, särskilt körfält samt vänstersväng, trafiklugnande åtgärder på genomfarter.

Region Skåne har identifierat över 100 tätorter som korsas av en eller flera statliga vägar. Under 2019–2020 genomfördes studien, *Barriärer i vardagen*, där ett begränsat urval av de

statliga vägarna studerades i syfte att undersöka vilka av dessa som utgör ett hinder för tillgängligheten med gång eller cykel för att kunna ta sig till målpunkter som ortcentrum, kollektivtrafik, skolor samt fritidsaktiviteter. Studien utgör ett viktigt underlag i prioriteringen av brister att åtgärda genom den Regionala transportinfrastrukturens potter under planperioden.

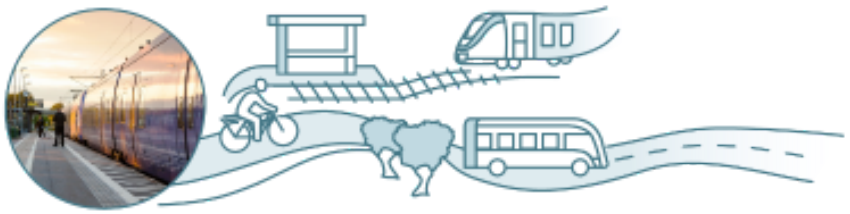
Valet av åtgärder bestäms under planperioden och följer Trafikverkets verksamhetsplanering samt sker i dialog med Trafikverket och kommunerna.

Totalt uppgår satsningarna till 225 miljoner kronor och åtgärderna finansieras till 100 procent av den regionala transportinfrastrukturplanen.

Statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur

Under planperioden har kommunerna i Skåne möjlighet att årligen söka bidrag till åtgärder på det kommunala vägnätet. Bidragsdelen är 50 procent och kan i projekt med större regional nytta uppgå till 75 procent. Region Skånes avsikt är att processen för medfinansiering till kommunala vägar ska vara transparant och tydlig.

För hela planperioden uppgår satsningen till 160 miljoner kronor, vilket motsvarar cirka 13 miljoner kronor årligen. För mer information om ansökningsprocessen se under fliken *Process och genomförande*.





Övrigt	65
Investeringsåtgärder enskilda vägar	27
Driftsbidrag till flygplatser	36
Steg 1 & 2 åtgärder	2

Tabellen visar fördelningen av medel till övriga satsningar

65 miljoner kronor avsätts för finansiering av investeringsåtgärder på enskilda vägar, driftbidrag till flygplatser och steg 1 & 2-åtgärder. Det råder otydlighet kring Trafikverkets rådighet att utanför pågående åtgärder arbeta kontinuerligt med steg 1 & 2-åtgärder, varför enbart en symbolisk summa avsätts för att markera vikten av förändring.

Investeringsåtgärder enskilda vägar

Det avsätts ett bidrag på 27 miljoner till investeringsåtgärder enskilda vägar under planperioden och potten hanteras av Trafikverket. Dessa medel prioriteras till vägar av stort allmänt intresse, busslinjer, stor andel genomgående trafik etc. Dialogen förs mellan väghållare, kommuner och Trafikverket. Potten avser endast investeringsåtgärder på enskilda vägar. Driftbidraget till enskilda vägar hanterar av den nationella planen.

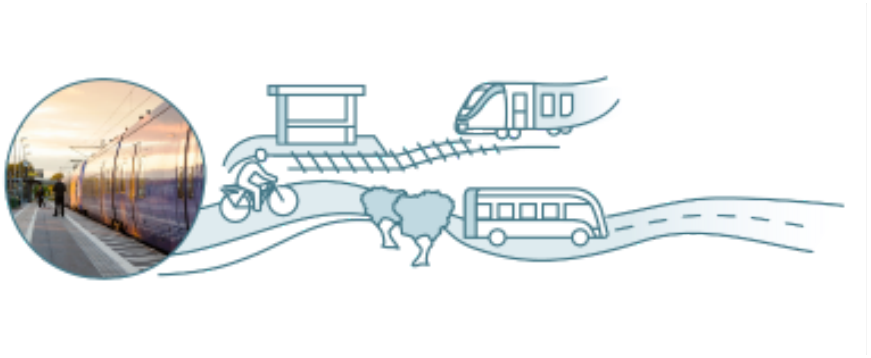
Driftsbidrag till flygplatser

Till icke statliga flygplatser avsätts 36 miljoner för driftbidrag. Bidraget har från år 2012 hanterats och administrerats genom den regionala transportinfrastrukturplanen. I Skåne är det Kristianstad Österlen Airport som får bidrag.

Steg 1 & 2-åtgärder

Utifrån namngivna objekt på det statliga vägnätet, som har prioriterats i RTI-planen, kan åtgärder inom steg 1- och 2-åtgärder finansieras via denna pott kopplat till objekten. Det kan exempel vara åtgärder som påverkar resandet eller flödena av trafiken. Steg 1- och 2- åtgärder utöver mobility

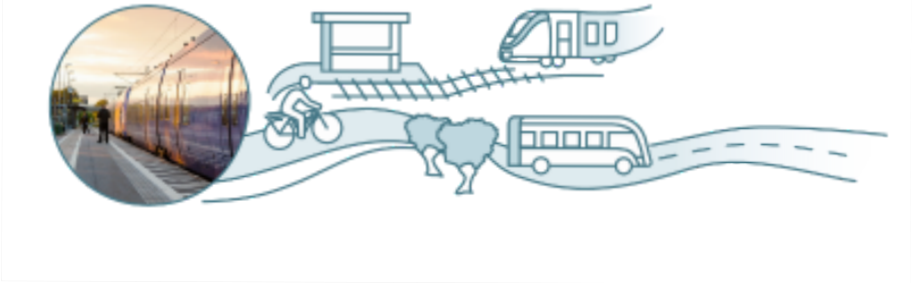
management finansieras genom de olika potterna för till exempel trafiksäkerhet, tätortsåtgärder, cykel och kollektivtrafik.



Sammanställning

Regional transportinfrastrukturplan 2022-2033	2022	2023	2024	2025-2027	2028-2030	2031-2033	Belastar plan 2022-2033	Sam-och medfinansering	Totalsumma
Namngivna regionala vägobjekt							1653	102	2402
13 Förbi Assmåsa	X	X					5	15	60
19 Bjärlöv-Broby	X	X	X				355	61	444
108 Staffanstorp-Lund	X	X	X	X			127		127
1022, Hammar-Skillinge, gång- och cykelväg		X	X				79	26	105
23 Tjörnarp-Sandåkra		X	X	X			520		520
11 Sjöbo (Anklam)-Tomelilla			X	X			260		260
108 Genom Svedala					X	X	207		207
23 Ö Hööv/Höör-Hörby						X	100		679
Kollektivtrafik							1128		1128
Statliga vägar	X	X	X	X	X	X	400		
Statligt bidrag kommunala vägar	X	X	X	X	X	X	500		
Samfinansiering nationell plan							1041	9227	12568
Skånebanan Attarp	X	X	X				72	72	144
Västkustbanan Ängelholm- Maria	X	X	X				70	2530	2600
ITS E6		X	X	X			27	40	67
Kävlinge-Arlöv, etapp 2 (Lommabanan)				X			55	85	140
913 Bjärred-Flädie planskild korsning Lommabanan				X			67		67
Västkustbanan Maria-Helsingborg					X	X	300	4700	5000
Trimningspaket järnväg	X	X	X	X	X	X	50		
Överenskommelser samfinansiering						X	400	1800	2500
Skånebanan Hässleholm-Kristianstad									
Nässtbanan Skurup-Rydsgård									
Cykelinfrastruktur							778	240	1018
Statliga vägar	X	X	X	X	X	X	450	240	690
Standardhöjning statliga cykelvägar	X	X	X	X			60		
Statlig medfinansering kommunala cykelvägar	X	X	X	X	X	X	178		
Statlig medfinansering regionalt prioriterade stråk kommunala cykelvägar	X	X	X	X			90		
Trafiksäkerhet och miljö							385		385
Statliga regionala vägar	X	X	X	X	X	X	225		
Statlig medfinansiering kommunala vägar	X	X	X	X	X	X	160		
Övrigt							65		65
Investeringsåtgärder enskilda vägar	X	X	X	X	X	X	27		
Driftsbidrag till flygplatser	X	X	X	X	X	X	36		
Steg 1 & 2 åtgärder	X	X	X	X	X	X	2		
Summa:	419	404	399	1273	1275	1275	5050	9514	17876

Tabellen sammanställning av fördelningen av regional transportinfrastrukturplan 2022-2033





Brister i den skånska infrastrukturen

Alla formella planeringsprocesser ska föregås av en åtgärdsvalsstudie. Initiativtagare till en åtgärdsvalsstudie kan vara Trafikverket, en kommun, en region eller en annan aktör. Under denna flik presenteras de genomförda och pågående åtgärdssvalstudier samt prioriterade brister att utreda enligt åtgärdsvalsstudiemetodiken. Avgränsning för vilka åtgärdsvalsstudier och brister som redovisas här är att de ska kunna leda till åtgärder som finansieras av den regionala transportinfrastrukturplanen.

> “ För att enklare kunna följa framstegen i arbetet kommer fliken *Brister* uppdateras kontinuerligt under planperioden 2022–2033. ”

Avsnitten *Genomförda åtgärdsvalsstudier* och *Pågående åtgärdsvalsstudier* är en uppföljning av avsnittet *Prioriterade brister att utreda* i *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018–2029* samt *Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029*. Syftet är att synliggöra vilka regionalt prioriterade brister som utretts under perioden 2018–2022. Under rubriken *brister att utreda* presenteras vilka brister som är i störst behov att utredas under gällande planperiod, 2022–2033. Vidare

presenteras ett antal utredningar som genomförts som underlag för satsningar inom gällande planperiod och kommande regionala transportinfrastrukturplaner.

Vad är en åtgärdsvalsstudie?

Förenklat beskrivet är en åtgärdsvalsstudie en analys av en plats, del av vägsträcka eller järnväg, där inblandade intressenter noggrant undersöker vilka insatser som kan genomföras utifrån de upplevda bristerna. Alla formella planeringsprocesser ska föregås av en åtgärdsvalsstudie. Initiativtagare till en åtgärdsvalsstudie kan vara Trafikverket, en kommun, en region eller en annan aktör. Ett vanligt exempel är att Trafikverket, Region Skåne, Skånetrafiken och berörda kommuner analyserar vilka åtgärder som kan genomföras för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten på en sträcka.



Illustration av processen och ingående aktörer i arbetet med åtgärdsvalsstudier (ÅVS:er).

Arbetet med en åtgärdsvalsstudie sker i olika faser. Det är studier baserade på dialog och med tydlig dokumentation.



Faser enligt metodiken för åtgärdsvalsstudier.

Åtgärdsvalsstudier tar hänsyn till alla trafikslag, alla typer av åtgärder och kombinationer av dessa. Val av åtgärder handlar om att lösa problem och tillgodose behov. Valen ska bidra till en hållbar samhällsutveckling genom kostnadseffektiva åtgärder. För att uppnå det arbetar Trafikverket, som nästan alltid leder arbetet i en åtgärdsvalsstudie, enligt den så kallade fyrstegsprincipen. Tänkbara åtgärder analyseras i fyra steg; i första hand genom att påverka behovet av transporter, i sista hand genom att bygga ny infrastruktur.



Fyrstegsprincipen.

På Trafikverkets hemsida finns mer information om fyrstegsprincipen.

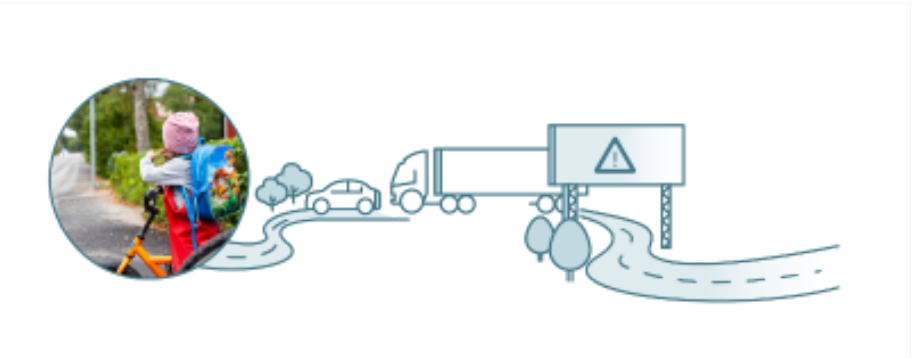
[Se kartberättelse för interaktiv karta]

Powered by Esri

De åtgärdsvalsstudier som har genomförts 2018–2022 fokuserar på brister inom det regionalt prioriterade väg- och cykelvägnätet, det prioriterade järnvägsnätet och på tillgänglighet till Skånes hamnar.

Kartan visar en samlad bild över regionalt prioriterat ⊕väg- och ⊕järnvägsnät, utpekat ⊗ linjenät för SkåneExpressen, regionalt prioriterat nät för ⊕cykel och ⊕hamnar. Mer om det utpekade vägnätet går att läsa under fliken

Transportsystemet i Skåne och i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*.



Genomförda åtgärdsvalsstudier 2018–2022

I den *Regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2018–2029* pekades ett flertal prioriterade brister ut inom regionalt prioriterat nät för väg och järnväg, Expressbuss-koncept samt hamnar att utreda enligt åtgärdsvalsstudiemetodiken. Följande avsnitt är en uppföljning av genomförandet av *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018–2029* och redovisar vilka av de prioriterade bristerna som utretts under planperiodens fyra första år 2018–2022. Under rubriken *Genomförda åtgärdsvalsstudier* presenteras även de utredningar som genomförts under åren 2018–2022 för de utpekade statliga cykelvägarna i *Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029*.

Åtgärdssvalstudierna ligger till grund för beslut om satsningar i den *Regionala transportinfrastrukturplanen 2022–2033*, samt satsningar i kommande nationella och regionala transportinfrastrukturplaner. Åtgärder under 50 miljoner kan finansieras genom medel avsatta i den regionala transportinfrastrukturplanens potter.

[Se kartberättelse för interaktiv karta]

Genomförda åtgärdsvalsstudier (ÅVS:er) redovisas här övergripande. För vidare läsning finns samtliga åtgärdsvalsstudier länkade. Det går också bra att vända sig direkt till Trafikverket, Region Skåne eller Skånetrafiken för att ta del av mer information om genomförda utredningar. Åtgärdsvalsstudier genomförda innan 2018 presenteras inte i detta avsnitt, men finns med i kartan till höger.

Följande åtgärdsvalsstudier har genomförts 2018–2022 inom regionalt prioriterat nät för väg och järnväg samt SkåneExpressen:

- Väg 11, Tomelilla–Simrishamn
- Väg 11, Veberöd
- E4/Väg 1137, Helsingborg–Markaryd
- Väg 19, Östra Skåne
- Väg 102, Lund–Dalby
- Väg 111, Helsingborg–Höganäs
- Väg 21, Klippan–Hyllstofta
- Väg 108, Kävlinge–Trelleborg
- E22, Gastelyckan
- Skånebanan, Åstorp–Helsingborg
- Ystad– och Österlenbanan

Visa genomförda ÅVS:er 2018–2022 i karta

Var och en av dessa utredda bristerna redovisas närmre nedan. De är inte listade utifrån en prioriteringsordning.

[Se kartberättelse för interaktiv karta

Väg 11, Tomelilla–Simrishamn och Veberöd

Väg 11 är en viktig regional länk och binder samman Skånes östra och västra delar. Sträckan utgör en del av regionalt prioriterade stråk för personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Väg 11 ingår i det regionalt utpekade linjenätet för SkåneExpressen. Åtgärder för kollektivtrafiken är särskilt prioriterade på sträckan. På delsträckan Tomelilla–Simrishamn används vägen för förflyttningar av jordbruksmaskiner och transporter av jordbruksprodukter. Under högsäsong resulterar detta i långa köer, då vägen är smal och möjligheterna för omkörning begränsade. För att ge förslag på åtgärder i syfte att skapa en säker framkomlighet har åtgärdsvalsstudie Väg 11 *Tomelilla–Simrishamn* genomförts. Vidare har korsningspunkter och cirkulationsplatser i Veberöd identifierats som brister för införande av SkåneExpressen på sträckan. För att öka kollektivtrafikens attraktivitet i stråket har åtgärdsvalsstudien *Veberöd* genomförts.

ÅVS Tomelilla-Simrishamn

Veberöd

[Se kartberättelse för interaktiv karta]

Powered by Esri

E4 Helsingborg–Markaryd

Stråket Helsingborg-Örkelljunga längs med E4 ingår i det utpekade nätet för SkåneExpressen. För att stärka SkåneExpressen 10, linjen mellan Helsingborg och Örkelljunga, genomfördes en stråkstudie på sträckan Helsingborg-Markaryd. I stråkstudien identifierades en komfortproblematik vid tre cirkulationsplatser på väg 1137 som passerar förbi Väla köpcenter utanför Helsingborg. För att ge förslag på hur en långsiktigt god framkomlighet för busstrafiken kan stärkas på sträckan Helsingborg-Markaryd har åtgärdsvalsstudien *Väla* genomförts.

ÅVS Väla

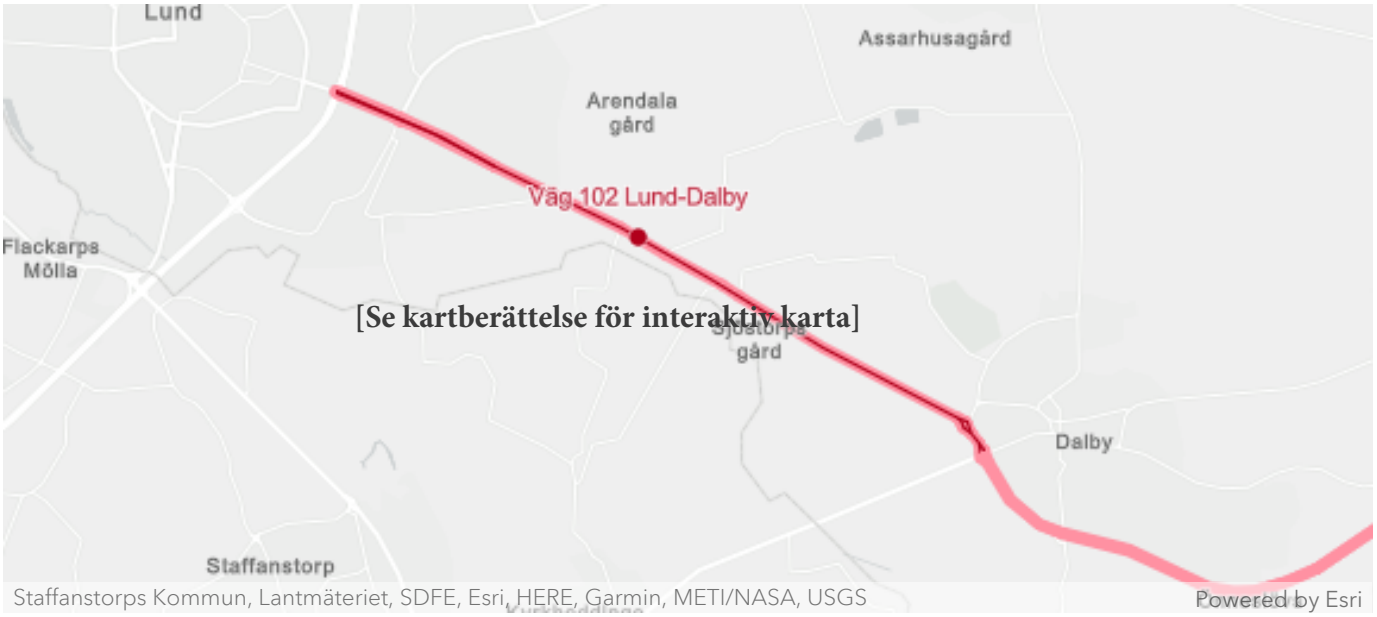


Väg 19, östra Skåne

Väg 19 är en viktig nordsydlig förbindelse mellan Ystad och Broby. Sträckan ingår i det utpekade nätet för SkåneExpressen. Åtgärder för kollektivtrafik är prioriterade på sträckan. På sträckan mellan Kristianstad och Simrishamn/Ystad har ett antal problempunkter identifierats. För att stärka SkåneExpressen 3 och 4 som trafikerar sträckan har åtgärdsvalsstudien *Östra Skåne* genomförts.

Åtgärdsvalsstudien fokuserar särskilt på ett antal korsningar ur ett komfort- och framkomlighetsperspektiv.

ÅVS Östra Skåne



Väg 102, Lund–Dalby

Väg 102, sträckan mellan Lund och Dalby, ingår i det prioriterade nätet för SkåneExpressen och det potentiella nätet för supercykelvägar. Åtgärder för kollektivtrafik och cykel kommer prioriteras i sträckan. På sträckan råder en problematik med trängsel och framkomlighet under rusningstrafik. Det finns också många anslutningar till vägen som påverkar framkomligheten och trafiksäkerheten. Det finns en separat cykelväg längs sträckan men standarden på cykelvägen är bitvis bristfällig enligt *Koncept för supercykelstråk i Skåne*. Vissa korsningspunkter är potentiellt trafikfarliga och saknar prioritet för cyklister. Belysning saknas på den statliga delen av cykelvägen. Som ett led i införandet av SkåneExpressen har åtgärdsvalsstudien *Dalby–Lund 102* genomförts. Vidare har en bristinventering genomförts på sträckan Dalby–Lund i syfte att ge förslag på åtgärder för att nå standard för supercykelväg, enligt *Koncept för supercykelstråk i Skåne*. Den sistnämnda utredningen redovisas under rubriken *Brister att utreda*.

ÅVS Dalby–Lund 102



Väg 111, Helsingborg–Höganäs

Sträckan är ett av Skånes starkaste pendlingsstråk och ingår i både det utpekade nätet för SkåneExpressen och det potentiella nätet för supercykelväg. Åtgärder för kollektivtrafik och cykel är prioriterade. På sträckan råder kapacitetsbrist som leder till köbildningar i Helsingborgs tätort. För vissa sträckor saknas busskörfält, och där det finns saknas signalprioritering för buss. Delar av stråket belastas hårt av biltrafik under sommartid. Utöver det är sträckan olycksdrabbad längs med tätorterna. I synnerhet är oskyddade trafikanter hårt drabbade, då vägen är smal och på de flesta delsträckor saknas gång- och cykelväg. För att öka bussens attraktivitet i stråket har åtgärdsvalsstudie *väg 111 nordvästra Skåne* genomförts. Vidare har en bristinventering genomförts på sträckan Höganäs–Laröd och Laröd–Helsingborg i syfte att ge förslag på åtgärder för att nå standard för supercykelväg, enligt *Koncept för supercykelstråk i Skåne*. Denna utredning redovisas under rubriken *Brister att utreda*.

ÅVS Väg 111 nordvästra Skåne



Väg 21, Klippan–Hyllstofta

Sträckan kopplar samman den regionala tillväxtmotorn Helsingborg med Hässleholm och Kristianstad, samt i förlängningen Skåne med Blekinge. Sammantaget har stråket stora brister avseende tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet. Sträckan är identifierad som brist då den är den sista delsträckan mellan Helsingborg och Kristianstad som inte är mittseparerad. För att ge förslag på en ökad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet i stråket har åtgärdsvalsstudie *Riksväg 21 Klippan–Hyllstofta* genomförts.

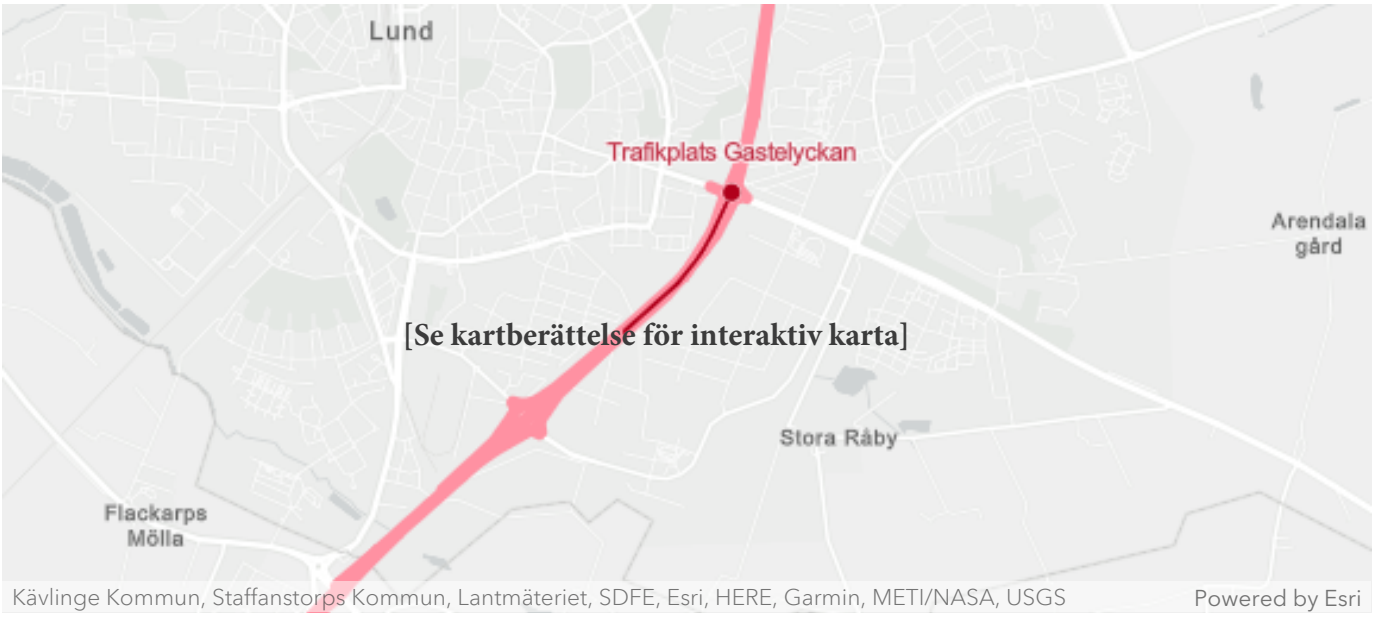
ÅVS Riksväg 21 Klippan–Hyllstofta



Väg 108, Kävlinge–Trelleborg

Vägen är smal och har relativt dålig standard. Osäkra utfarter förekommer, inte minst där vägen passerar genom mindre orter. Delsträckan mellan trafikplats Lund södra och cirkulationsplats Flackarp är en del av det regionalt viktiga stråket mellan Kävlinge och Trelleborg och är funktionellt prioriterad för näringsliv och arbetspendling. Utöver det är sträckan en del av den viktiga länken mellan E22 och E6 och fungerar som omledningsväg. Sträckans betydelse för transportsystemet ställer krav på en förutsägbar framkomlighet och god tillförlitlighet. För att undersöka om standarden på sträckan kan anses acceptabel i förhållande till den utpekade funktionen har åtgärdsvalsstudien ⊕Väg 108 mellan trafikplats Lund södra och cirkulationsplats Flackarp genomförts. Detta har främst utretts genom att analysera framkomlighet och trafiksäkerhet.

ÅVS Lund S–Flackarp



E22, Gastelyckan

Trafikplats Gastelyckan ingår i det regionala nätet för SkåneExpressen. Trafikplatsen är en utpekad problempunkt för busstrafiken samtidigt som det råder ett behov av att se över trafikplatsen utifrån trafiksäkerhet och framkomlighet för samtliga trafikantgrupper. E22 är en del av det nationella stamvägnätet och en viktig transportlänk genom Skåne och fortsatt in i Blekinge. Utöver det har vägen en stor betydelse

för Öresundsregionen. Trafikplats Gastelyckan är hårt belastad och fungerar som in- och utfart till målpunkter för de centrala och östra delarna av Lund. Biltrafiken är mycket omfattande och störningskänsligheten är hög. Busstrafiken har inte prioritet på sträckan vilket innebär att tillförlitligheten för bussen som alternativ för resor i rusningstid minskar. För att upprätthålla en långsiktigt god framkomlighet för busstrafik som färdas via trafikplats Gastelyckan och säkerställa en hög trafiksäkerhetsstandard samt acceptabel framkomlighet för samtliga transportslag har åtgärdsvalsstudien *Gastelyckan* genomförts. I studien har även gång- och cykeltrafikanters möjlighet att röra sig säkert och gent i trafikplatsen studerats.

ÅVS Gastelyckan



Skånebanan, Åstorp–Helsingborg

Delen av Skånebanan mellan Åstorp och Helsingborg trafikeras av både gods- och persontåg och har flera stationer med stora pendlingsströmmar in mot Helsingborg. Sträckan karaktäriseras av ett mycket högt kapacitetsutnyttjande och hög störningskänslighet. Kapacitetsbristen förstärks av att hastigheten är begränsad vid Ramlösa station på grund av korsande tågrörelser mellan Skånebanan och Västkustbanan. Det höga kapacitetsutnyttjandet begränsar även möjligheten att utöka godstrafiken. För att säkerställa Skånebanans funktion finns en överenskommelse om banans utveckling

mellan Region Skåne och kommunerna längs Skånebanan. I syfte att ta fram underlagsmaterial avseende Skånebanans framtida utvecklingsbehov har en teknisk utredning genomförts som sammanställts i sex PM med samlingsnamn *Skånebanan/Västkustbanan*.

PM1 Trimningsåtgärder

PM2 Ramlösa station

PM3 Helsingborg C–Ramlösa

PM4 Planskild spårport

PM5 Uppställningsspår

PM6 Södra Brunnsvägen



Ystad- och Österlenbanan

Ystadbanan förbinder tillväxtmotorn Malmö med regionala kärnan Ystad. Österlenbanan förbinder Simrishamn med Ystad samt, i förlängningen, östra Skåne och Köpenhamn.

Sträckan utgör en del av regionalt prioriterade stråk för kollektivtrafik och gods och bedöms ha en stor potential för ett ökat resande på järnvägen. Idag råder kapacitetsbrist på stråket vilket påverkar robustheten och punktligheten negativt på banan. Region Skåne har planer på att utöka trafikeringen, vilket kräver en ökad pålitlighet i systemet. I åtgärdsvalsstudien *Ystadbanan/Österlenbanan* har ett antal åtgärder studerats på kort, medellång och lång sikt för att utveckla Ystad- och Österlenbanan avseende robusthet, kortare resetider och ökad turtäthet.

ÅVS Ystadbanan/Österlenbanan



Genomförda åtgärdsvalsstudier cykel

I *Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029* pekades 79 cykelvägar ut som prioriterade att bygga under planperioden. I ett försök att underlätta och skynda på planeringsförfarandet genomfördes ett förenklat åtgärdsvalsstudieförfarande för sträckorna. Emellertid har några av de mer komplexa sträckorna krävt en vidare utredning enligt ordinarie åtgärdsvalsstudiemetodik. Detta för att kunna fatta beslut om lämpliga åtgärder samt lokalisering för sträckorna. Nedan redovisas de prioriterade cykelvägarna för vilka fördjupade åtgärdsvalsstudier har genomförts 2018–2022:

- Väg 17, Trollenäs–Östra Asmundtorp
- Väg 833, Oxie–Svedala

- Väg 110, Kustvägen–Saxtorp
- Väg 1255, Bjuv–Åstorp–Hyllinge

Resterande av de utpekade cykelvägarna i *Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029* finns redovisade i *Bilaga 1 Åtgärdsvalsstudie för Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029*.



Väg 17, Trollenäs–Östra Asmundtorp

Idag saknas en trafiksäker relation mellan Trollenäs och Östra Asmundtorp för oskyddade trafikanter. För att skapa en trafiksäker förbindelse pekades en gång- och cykelväg längs sträckan ut som prioriterad att bygga i *Cykelvägsplan Skåne 2018–2029*. Sträckan mellan Trollenäs och Östra Asmundtorp är en viktig koppling för att binda samman orterna Östra Asmundtorp, Gullarp och Trollenäs med stationerna i Eslöv och Marieholm. Utöver det utgör sträckan en viktig länk för att öka tillgängligheten till rekreationsmål och fritidsaktiviteter. I förlängningen utgör kopplingen även en saknad länk i basnätet för att binda samman Eslöv och Landskrona. För att skapa en trafiksäker koppling för oskyddade trafikanter har åtgärdsvalsstudien *Trollenäs–Östra Asmundtorp* genomförts.

Med utgångspunkt från genomförd åtgärdsvalsstudie kommer en gång- och cykelväg byggas under planperioden 2022–2033. Sträckan medfinansieras med 50 procent av Eslövs kommun.

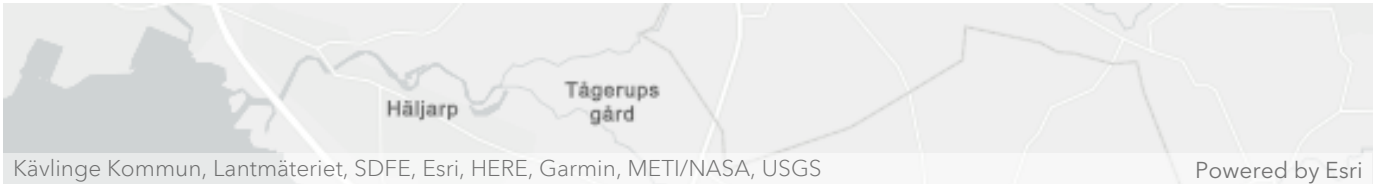


Väg 833, Oxie–Svedala

En cykelväg mellan Oxie och Svedala pekades ut som behov i *Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029*. Förbindelsen mellan Oxie och Svedala utgör en felande länk i basnätet för cykel. För att skapa förutsättningar för barn och unga att på egen hand cykla mellan Hyltarp och Svedala, främja arbetspendling mellan Svedala och Malmö samt rekreation- och fritidscykling, finns ett behov av att skapa en trafiksäker förbindelse mellan orterna. För att ge förslag på en trafiksäker koppling har åtgärdsvalsstudie Oxie–Svedala genomförts.

Under planperioden 2022–2033 kommer en separerad cykelväg på delen Svedala–Hyltarp byggas. Resterande sträcka fram till Oxie kommer anpassas till bygdeväg. Cykelvägen med tillhörande bygdeväg medfinansieras med 50 procent av Svedala kommun.

[Se kartberättelse för interaktiv karta]

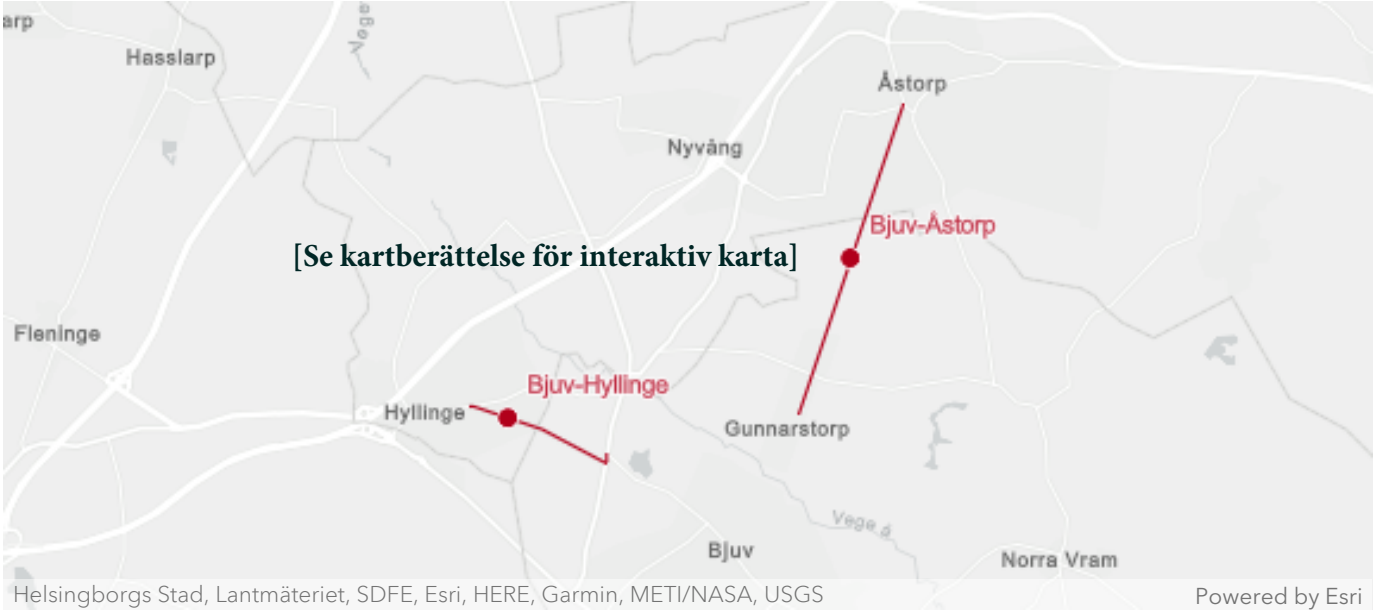


Väg 110, Kustvägen–Saxtorp

I *Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029* pekades en cykelväg mellan kustvägen och Saxtorp ut som prioriterad att bygga för att skapa en trafiksäker koppling för oskyddade trafikanter samt förstärka sträckans funktion för turism och rekreation.

Under planperioden 2018–2022 har åtgärdsvalsstudien *Oskyddade trafikanter länsväg 110 och 1141.1, Kustvägen–Saxtorp* genomförts. Studien resulterade i ett antal rekommenderade åtgärder. Dock ansågs inga av de föreslagna åtgärderna motiverade att gå vidare med, varför objektet lades ner.

ÅVS Kustvägen–Saxtorp



Väg 1255, Bjuv–Åstorp–Hyllinge

Sträckorna Bjuv–Åstorp och Bjuv–Hyllinge pekades ut som prioriterade cykelvägar att bygga i *Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029*. De statliga vägarna som binder ihop orterna har för höga hastigheter och trafikflöden för att kunna rekommenderas för cykling i blandtrafik. Idag finns ett behov av att koppla samman de tre orterna Bjuv, Åstorp och Hyllinge

för att tillgängliggöra kollektivtrafik, arbetsplatser, skolor och fritidsplatser, samt skapa förutsättningar för rekreation- och turismcykling. För att ge förslag på åtgärder för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet i relationerna har åtgärdsvalsstudien *Bjuv–Åstorp–Hyllinge* genomförts.

Under planperioden 2022–2033 kommer cykelvägar byggas mellan relationerna. Cykelvägarna kommer att medfinansieras med 50 procent av Helsingborgs och Bjuvs kommuner.

ÅVS Bjuv–Åstorp–Hyllinge



Pågående åtgärdssvalstudier

I följande avsnitt presenteras pågående åtgärdsvalsstudier som initierats för de prioriterade bristerna som pekades ut i den *Regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2018–2029*. Åtgärdssvalstudierna genomförs i syfte att skapa ett underlag för prioriteringen av investeringsbehov i den *Regionala transportinfrastrukturplanen 2022–2033*, samt satsningar i kommande nationella och regionala transportinfrastrukturplan. Vidare presenteras pågående åtgärdsvalsstudier för de statliga cykelvägar som pekats ut i *Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029*.

[Se kartberättelse för interaktiv karta]

Powered by Esri

För följande sträckor har en åtgärdsvalsstudie initierats:

- Väg 108, Staffanstorp–Trelleborg
- E22/23, Trafikplats Rolsberga–Tjörnarp
- Väg 1350, Glumslöv–Rydebäck
- Väg 1144, Hofterup–Häljarp

Pågående åtgärdssvalstudier är inte listade utifrån en prioriteringsordning.

[Se kartberättelse för interaktiv karta]

Powered by Esri

Väg 108, Staffanstorp–Trelleborg

Väg 108, sträckan Trelleborg–Staffanstorp, har varierande standard. Ett antal standardhöjningar med fokus på trafiksäkerhet och framkomlighet har genomförts under 2000-talets början. De senaste årens trafikökning och fortsatt prognostiserade ökning gör att vägen behöver studeras och analyseras utifrån trafiksäkerhet och framkomlighet. Vägen är olycksdrabbad och ger såväl buller- och barriäreffekter som trafiksäkerhetsproblem. Plankorsningen med Ystadbanan i Svedala tätort är en flaskhals och trafiksäkerhetsrisk. Åtgärder för plankorsningen ingår i den *Regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2018–2029* som objekt

Väg 108 genom Svedala. Vad gäller cykel finns det behov av ett antal förbättringar längs sträckan. Även infrastrukturbrister för kollektivtrafik behöver studeras. För att ge förslag på åtgärder har en åtgärdsvalsstudie initierats. Åtgärdsvalsstudien väntas avslutas under 2022.



E22/23, Trafikplats Rolsberga–Tjörnarp

Åtgärdsvalsstudien E22/23 Trafikplats Rolsberga–Tjörnarp är ett omtag av den tidigare genomförda åtgärdsvalsstudien för det namngivna regionala objektet 23/13 Höör/Ö Höör– Hörby, vars åtgärder inte bedömdes som samhällsekonomiskt lönsamma. I dialog med Region Skåne valde Trafikverket att göra ett omtag i processen för att se om det går att hitta nya lösningar. Sträckan som studeras i åtgärdsvalsstudien är väg 23 från E22 i höjd med trafikplats Rolsberga till Tjörnarp norr om Höör. Åtgärdsvalsstudien påbörjades 2020 och kommer att fortsätta in på år 2023. Objektets status är oförändrad och objektet är fortfarande prioriterat i den regionala transportinfrastrukturplanen. Utifrån rådande omständigheter kommer tidpunkten för en insats i stråket med största sannolikhet att förskjutas.



Väg 1350, Pålstorp–Glumslöv

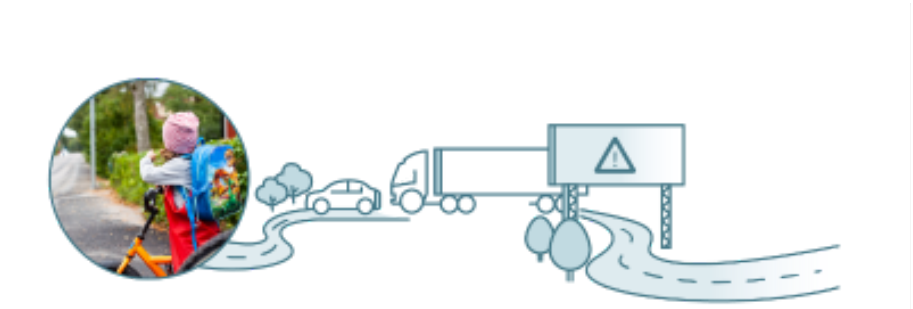
Sträckan pekades ut som prioriterat statligt cykelobjekt i *Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029* för att skapa en trafiksäker cykelförbindelse längs med Landskronavägen, sträckan Pålstorp–Rydebäck. Sedan föregående planperiod har ett samarbete etablerats mellan Landskronas och Helsingborgs kommuner, Trafikverket och Region Skåne för att uppgradera sträckan Landskrona–Helsingborg till en supercykelväg. Syftet är att skapa en högkvalitativ sträcka för pendling med cykel mellan Landskrona och Helsingborg via Glumslöv, Rydebäck och Pålstorp. *Koncept för supercykelstråk i Skåne* är en viktig utgångspunkt i åtgärdsvalsstudien och kommer vara vägledande för att nå önskad standard i sträckan.



Väg 1144, Hofterup–Häljarp

En trafiksäker cykelkoppling mellan Hofterup och Häljarp pekades ut som prioriterad cykelväg att bygga i *Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029*. Idag går den nationella leden

Sydkustleden med tillfällig dispens på sträckan, eftersom vägen inte lever upp till godkänd standard avseende trafiksäkerhet för nationell led. Dispensen löper ut år 2023. Sydkustleden avser att behålla sin sträckning via Hofterup och Häljarp, vilket förutsätter att en trafiksäker koppling kan säkerställas. Vidare bidrar cykelvägen till att skapa ett sammanhållet regionalt basnät för cykel genom att koppla samman Landskrona med Malmö. Under 2021 planeras en åtgärdsvalsstudie att påbörjas för att ge förslag på åtgärder i syfte att säkerställa en trafiksäker koppling för oskyddade trafikanter.



Prioriterade brister att utreda 2022–2033

Det finns fler brister i den skånska infrastrukturen än vad som finns möjlighet att åtgärda under planperioden. Vilka brister som prioriteras att utredas under planperioden 2022–2033 baseras på inspel och dialoger mellan Region Skåne, Trafikverket, representanter från fyra hörnsamarbetet mellan Skånes geografiska hörn, och de skånska kommunerna. Utredningarna blir ett viktigt underlag i prioriteringen av satsningar under gällande planperiod samt i syfte studera nya objekt som kan bli aktuella att prioritera in som satsningar i kommande nationella och regionala transportinfrastrukturplaner.

[Se kartberättelse för interaktiv karta]

Powered by Esri

I följande avsnitt presenteras prioriterade brister att studera under kommande 2022–2033. Det kommer göras en bedömning kring varje brist om en åtgärdsvalsstudie kommer att krävas eller om tidigare utredningsmaterial är tillräcklig för att gå vidare i planläggningsprocessen. De fyra hörnsamarbetena i Skåne och Trafikverket har gett inspel på vilka stråk som ska utredas vidare i en åtgärdsvalstudie. Syftet med att ta fram åtgärdsvalsstudier är att inför nästa regionala transportinfrastrukturplan och framtida investeringsbehov har Region Skåne, Trafikverket och kommunerna i Skåne ett underlag att utgå ifrån för att kunna göra prioriteringar. Att generera en gemensam bild av behov och prioritering i transportsystemet skapar förutsättningar för samsyn.

I denna remissversion kommer endast de prioriterade brister som var utpekade i regional transportinfrastrukturplan 2018-2029 som ej studerats att listas. *Prioriterade brister att utreda* kommer att uppdateras efter att samtliga officiella yttranden hanterats. Ytterligare brister som kommer därför pekas ut i den slutgiltiga versionen.

[Se kartberättelse för interaktiv karta]

Powered by Esri

Väg 17, Landskrona–Eslöv

Sträckan mellan Landskrona och Eslöv är en del av regionalt

prioriterade stråk för personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Målpunkter är främst intilliggande tätorter med bostäder, arbetsplatser, handel, service samt tågstationer. Stråket kan komma att fungera som en del av en extern ringlinje som avlastar Malmö/Lund från genomgående fordonstrafik. Längs med vägen finns redan relativt god framkomlighet. För gång- och cykeltrafik finns det behov av att underlätta tillgängligheten till stationerna i tätorterna längs med stråket. De saknas också möjligheter att cykla mellan tätorterna, från Billeberga och österut. För att utreda lämpliga åtgärder bör en åtgärdsvalsstudie initieras under planperioden 2022–2033.



Väg 15, Osby–länsgränsen

Sträckan förbinder Skånes nordöstra delar med östra Blekinge. Vägen har landsvägskaraktär, låg standard och är mycket kurvig på stora delar av sträckan, vilket kan innebära trafiksäkerhetsrisker. Vägen ger inte möjlighet till en gen förbindelse mellan Osby och Olofström, vilket skulle vara önskvärt. Ett ytterligare problem är att vägen passerar genom flera samhällen, med tung trafik som orsakar buller och barriäreffekter i orterna. Vägens utformning innebär en utmaning för att kunna öka andelen som reser med kollektivtrafik. Vidare finns bristande möjligheter att cykla på sträckan.



Väg 108, Örkelljunga–Ljungbyhed–Kävlinge

Vägen kopplar samman såväl mindre tätorter inom respektive kommun som huvudorterna Örkelljunga och Kävlinge. Vägen ger tillgänglighet till lokala och regionala mål såsom rekreationsområden och större verksamhetsområden. Sträckan Örkelljunga–Röstånga är prioriterad för godstransporter. Sträckan Örkelljunga–Perstorp saknar både gång- och cykelförbindelser och kollektivtrafik. Det finns en trafiksäkerhetsproblematik på delar av sträckan eftersom vägen har ett stort antal anslutande vägar och går genom många samhällen. Vägen är smal och har dålig sikt. Det går ett stort antal lastbilstransporter, vilka använder vägen som genväg till E4, på sträckan norr om väg 21. Detta utgör en trafikrisk eftersom gång- och cykelväg saknas där. Ytterligare personbilstrafik genereras i stråket eftersom kollektivtrafik saknas. Enligt uppgifter från Strada är sträckan olycksdrabbad. En åtgärdsvalsstudie bör initieras under planperioden 2022–2033 i syfte att finna lämpliga åtgärder på sträckan.

Tillgänglighet till hamnar

Skåne är en betydande hamnregion. En stor del av Sveriges import och export går via de skånska hamnarna. Sedan 2013 har transporterna i hamnarna ökat med 4 procent varje år. Idag råder brister i den anslutande infrastrukturen som kan begränsa hamnarnas utveckling. För att bibehålla ett starkt svenskt näringsliv och konkurrenskraft finns behov av investeringar i transportledernas infrastruktur. Inom ramen för projektet *Hamnutveckling i Skåne* har en broschyr och ett kunskapsunderlag tagits fram. Broschyren presenterar åtgärder kring hur infrastrukturen kan utvecklas för att stödja hamnutvecklingen och sjöfarten. Kunskapsunderlaget, Hamnutveckling i Skåne, ger en mer fullständig beskrivning och redogörelse av flöden, funktioner samt ekonomiska effekter. Dokumenten utgör ett viktigt underlag i vidare utredningar som bör prioriteras i syfte att bibehålla och stärka Skåne som betydande hamnregion.

Läs Broschyren

Läs Kunskapsunderlaget

[Se kartberättelse för interaktiv karta]

Powered by Esri

Identifierade brister för framtida supercykelvägar

Under 2019 och 2020 genomfördes stråkstudier på Skånes

starkaste cykelvägar för pendlingsresor, med undantag från cykelvägarna inom Hässleholm enligt önskemål från kommunen. Stråkstudierna genomfördes i syfte att identifiera brister och ge förslag på åtgärder för att höja standarden till supercykelväg, enligt *Koncept för supercykelstråk i Skåne*. Omfattning och komplexitet av de identifierade bristerna utmed vägarna varierar i hög grad. Brister av enklare karaktär utmed statligt och kommunalt vägnät kan åtgärdas under planperioden genom den regionala infrastrukturplanens potter. För några av vägarna kommer en åtgärdsvalsstudie vara nödvändig att initiera under planperioden för att hantera identifierade brister utmed stråken.

Identifierade brister för de potentiella supercykelvägarna redovisas i kartan Stråkinventering för supercykelstråk i Skåne.



Brister i den skånska cykelvägvisningen

Idag är cykelvägvisningen i många fall bristfällig, inte minst på de regionala stråken som domineras av statlig infrastruktur. För att skapa bättre förutsättningar att hitta sin cykelväg fram har *Stråk- och vägvisningsplan för cykel i Skåne - dialogversion* tagits fram. Kartan ger en schematisk bild över hur Skånes tätorter skulle kunna kopplas samman med vägvisning. Hur den slutliga vägvisningen kommer att se ut kommer att arbetas fram i samverkan mellan Region Skåne, Trafikverket och Skånes kommuner under planperioden. Som

pilot har det regionala nätet skyltats upp på det statliga vägnätet runt Malmö-Lund området med omnejd. Ambitionen är att fortsätta vägvisningen av hela det regionala cykelnätet under planperioden 2022–2033 med stöd från erfarenheter och lärdomar från pilotprojektet. Idag blandas skyltar i stor utsträckning på de statliga cykelvägarna. I samband med att den regionala cykelvägvisningen sätts upp kommer gamla och inaktuella skyltar plockas ner för att skapa ordning och reda i den skånska cykelvägvisningen.



Planens effekter och påverkan

Regionala och nationella mål

Denna del av regional transportinfrastrukturplan 2022–2033 visar effekter och påverkan på, samt kopplingarna till de nationella transportpolitiska målen, regionala ställningstaganden och mål. I kommande kapitel beskrivs det även hur planen står sig ur ett hållbarhetsperspektiv och i sista kapitlet finns tillhörande Miljökonsekvensbeskrivningen till planen. I direktivet från regeringen inför kommande planperiod 2022–2033 förtydligade man formuleringar kring klimatmål och ökat bostadsbyggande och det har därmed också behandlats.

Nationella och transportpolitiska målen

Läs mer på Trafikverkets hemsida

Planens påverkan på funktionsmålet och hänsynsmålet



Bedömning av planens påverkan på nationella transportpolitiska mål har delvis gjorts på objektsnivå för funktionsmålet, men i följande mål i detta

kapitel beskrivs påverkan på en mer generell nivå då målen på många sätt strävar åt samma håll och för att undvika för mycket upprepning i text.

I *funktionsmålet* finns ett antal preciseringar som planen har bedömts utifrån. Dessa beskrivs nedan.

Ett mötesspår vid Attarp och utbyggnad av Skånebanan leder till robusthet i järnvägsnätet, minskad restid för pendlare samt minskad risk för störningar. Detta ger en positiv effekt för såväl pendlare som godstransporter.

Satsningar på dubbelspår längs Västkustbanan bidrar till att kraftigt öka robustheten och kapaciteten i järnvägsnätet och minskar restiden i ett område som har stor inflyttning och ökat pendlingsresande. Tillgängligheten mellan Malmö och Göteborg blir avsevärt bättre. Längs med sträckan finns även skånska regionala kärnor och tillväxtmotorer såsom Landskrona och Helsingborg.

Lommabanan med planskild korsning (etapp 2) kommer ytterligare underlätta för resande på Lommabanan med de nya stationerna i Alnarp och Flädie.

Satsningar på Skånebanan och Ystadbanan ska höja kapaciteten och öka pålitligheten på dessa befintliga banor.

ITS på E6an ökar trafiksäkerheten och underlättar för trafikanter i realtid vid uppkomst av olyckor etc. Med ITS (Intelligent transportsystem) kommer man kunna styra, påverka och kommunicera bättre med trafikanterna och tillgängliggöra mer kapacitet på vägen.

Andra järnvägsåtgärder syftar till att bygga bort rådande kapacitetsbrister och därmed öka tillgängligheten.

Satsningarna på SkåneExpressen möjliggör en tidsförtätning av Skåne och bidrar till en gemensam arbetsmarknad och tillgång till kultur, fritid och rekreation. Samtidigt ökar såväl tillgängligheten som punktligheten och pålitligheten.

Tillgängligheten stärks till kollektivtrafik genom gång- och cykelåtgärder. Den större satsningen som görs på regionalt

prioriterade stråk ökar möjligheterna att pendla med cykel.

De regionala vägobjekten bidrar till minskad restid samt ökad säkerhet och tillgänglighet mellan de skånska orterna. Åtgärderna på väg 13/23 mellan Höör och Hörby och väg 23 mellan Hörby och Ekeröd samt Hässleholm och Sandåkra leder till bättre tillgänglighet mellan norra Skåne och Malmö.

Väg 19 är viktig ur ett nord-sydligt perspektiv och ökar tillgängligheten mellan Kristianstad och vidare upp mot Kronoberg.

Väg 108 tillhör det regionalt viktiga vägnätet för persontrafik och fyller en viktig lokal funktion mellan Staffanstorp och Lund. Här kommer man även att lägga fokus på tillgängligheten för kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik.

Sträckan mellan Sjöbo och Tomelilla på Väg 11, som är regionalt viktig för persontrafik, godstrafik och kollektivtrafik, ingår i planen för utveckling av SkåneExpressen och utgör en regional länk mellan Skånes sydvästra och sydöstra delar.

Utöver mötesseparering ska framkomligheten för kollektivtrafiken ökas.

Väg 108 genom Svedala är en regionalt viktig väg för persontrafik. Åtgärder på vägen ökar tillgängligheten till lokala målpunkter men fungerar även som ett viktigt alternativ till den tidvis hårt belastade E6:an genom Skåne.

Avseende planens påverkan på jämställdhet mellan könen kan det konstateras att de regionala vägobjekten sammantaget ger en neutral påverkan. Både män och kvinnor bedöms få en ökad tillgänglighet. Bilen är det trafikslag som får den största tillgänglighetsförbättringen av dessa åtgärder. Generellt sett är det fler män än kvinnor som kör bil. Järnvägsåtgärder, kollektivtrafik och cykelvägsåtgärder ger en positiv påverkan på jämställdhet, eftersom kvinnor i högre grad utnyttjar dessa trafikslag. I planförslaget sker en omfördelning av resurser från biltrafik till kollektiv-, gång- och cykeltrafik då mer än hälften av de satsade medlen går till åtgärder som ökar tillgängligheten med dessa trafikslag. Även

andel kollektivtrafik gynnas av järnvägs- och bussåtgärder. Tillgängligheten med kollektivtrafik, gång och cykel för barn, äldre (65+) och för personer med funktionsvariation bedöms förbättras avsevärt. Bland annat görs en fortsatt satsning på tillgänglighetsanpassning av hållplatser samt en ökad satsning på cykelvägar, vilket kommer att öka barns och ungas rörelsefrihet. En större satsning på regionala prioriterade cykelvägar kommer öka andelen som kan cykelpendla till jobb och till kollektivtrafik i de större orterna och städerna. Hur större väg- och järnvägsutbyggnader påverkar tillgängligheten för personer med funktionsvariation, samt för barn och ungdomar, påverkar i hög grad av utformningen av respektive objekt. Det finns mer att att uttömma vad gäller analys av jämställdhet, vilket bör behandlas i framtida strategier för social hållbarhet.

I *hänsynsmålet* finns ett antal preciseringar som planen har bedömts utifrån. Nedan följer en generell beskrivning.

Trafiksäkerhetseffekterna är mycket positiva för merparten av åtgärderna i planen. Många av satsningarna görs i tätort där det finns en konkurrenssituation mellan motorfordon och gång/cykel. Åtgärderna i planen kommer att påverka trafiksäkerheten positivt såväl i landsbygd som i tätort. Sänkta hastigheter uppmuntrar till att fler går eller cyklar, vilket bidrar till ökad fysisk aktivitet och positiva folkhälsovinster. Denna effekt kommer att märkas främst i tätorter. De åtgärder som görs utanför tätort bedöms främst leda till ökad trafiksäkerhet för den motoriserade trafiken och inte öka cyklandet. Nya cykelvägar bidrar till att öka trafiksäkerheten, främst utanför tätort där nya cykelvägar byggs längs med trafikerade vägar. I tätort är effekten svårbedömd, då det finns en något ökad risk för trafikolyckor när fler väljer att cykla. Flertalet av de regionala vägobjekten planeras att byggas om till mötesseparerad 2+1-väg. Det innebär möjlighet till omkörning utan mötande trafik. Detta leder till en minskad risk för olyckor på sträckan. Samtidigt gör mitträcket vägen känsligare för störningar då förbiledning försvåras.

Åtgärderna bedöms inte ge en avsevärd positiv riktningsförändring avseende miljön, jämfört med föregående plan. Man kan således säga att planförslaget delvis bidrar till

att överbrygga det gap som idag finns mellan den prognosticerade utvecklingen för vägtrafikens utsläpp och de uppsatta klimatmålen. Hur stor del av gapet som planförslaget kan överbrygga är svårt att svara på, men satsningar på mer kollektivtrafik och cykel ökar möjligheterna. I kombination med en större satsning mot hållbara trafikslag kan de satsningar som görs i planen successivt bidra till en planering som styr mot måluppfyllelse av uppsatta klimatmål. Men för att nå de uppsatta klimatmålen behövs fler åtgärder, incitament och andra typer av förändringar och utbyggnader än vad planen i dagsläget råder över. Mer om detta under fliken Förutsättningar, där vi tillsammans med Trivector gjort en Framtidsspaning för infrastruktur och transporter.

Persontågssatsningarna har en positiv påverkan på klimatet, då andelen resor med kollektivtrafiken ökar. Drygt hälften av budgetramen satsas på åtgärder som minskar efterfrågan på personbilstransporter och främjar resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Den ökade andelen samfinansiering kommer att gynna kollektivtrafiken ytterligare. De namngivna vägobjekten bedöms stärka bilens relativa attraktivitet och kan innebära ökad andel bilresor. Framförallt bedöms den ökade samfinansieringen till infrastruktur för kollektivtrafiken medföra positiv inverkan på klimatet. Statlig medfinansiering till kommunala cykelvägar och regionalt prioriterade stråk bedöms också ge en mycket positiv påverkan på klimatmålet, eftersom dessa satsningar i de flesta fall görs i tätort (eller mellan tätorter) där potentialen för ökad cykling är stor. Övriga mål för miljökvalitet och ökad hälsa bedöms inte påverkas i någon större utsträckning, med undantag för satsningar på kollektivtrafik och cykeltrafik i tätort.

Då kraven på bulleråtgärder är högre vid nybyggnad än vid ombyggnad bör antalet personer som har bullernivåer över 55 dBA minska, vilket innebär att antalet bullerstörda personer bör minska. Dock är effekten på tysta områden negativ i de fall vägar byggs ut i ny sträckning. Med en ökad andel icke fossila drivmedel samt med renare och effektivare motorer i fordonsparken väntas utsläppen av kvävedioxider och partiklar minska. Hur stor effekten blir beror på hur snabbt utfasningen av dieselmotorer sker och hur snabbt

infrastrukturen för alternativa fordon byggs och rullas ut. Vidare ger majoriteten av de namngivna vägobjekten en negativ påverkan på landskapsbild, barriärer och mark. Nya och bredare vägar och järnvägsspår innebär ofta att bördig jordbruksmark tas i anspråk. Påverkan på skyddsvärda områden för natur är i de flesta fall beroende på utformningen av vägen eller järnvägen och behöver utredas vidare i projektspecifika miljökonsekvensbeskrivningar.

Under målet för ökad hälsa är bedömningen övervägande positiv påverkan eller ingen påverkan för de flesta åtgärdskategorierna. Undantaget gäller ett antal regionala vägobjekt som innebär att hastighetsgränserna höjs. Påverkan på luftkvaliteten för vägobjekten är totalt sett negativ eftersom ökad trafik och ökad hastighet ger ökade utsläpp av hälsoskadliga kväveoxider och partiklar. Satsningar på järnvägsobjekt och busstrafik ger generellt en positiv påverkan på fysisk aktivitet, om de innebär att antalet bilresor minskar och antalet anslutningsresor med gång eller cykel, som främjar hälsan, därmed ökar. Det kan dock finnas en konkurrenssituation mellan cykel och kollektivtrafik på korta sträckor vilket gör att satsningar på busstrafik i tätort har en osäker effekt på fysisk aktivitet. Den positiva hälsoeffekten av ökat cyklande är flera gånger större än effekterna av en eventuellt försämrad trafiksäkerhet. Åtgärden ökar möjligheterna för barn att cykla då cyklisterna separeras från bilister och framkomligheten för cyklister ökar. Hälsan gynnas också av de minskade emissionerna, och därmed minskade luftföroreningarna, från biltrafiken. Bullernivåerna minskas också något när biltrafiken minskar. I vilken mån de regionala vägobjekten bidrar till ökad fysisk aktivitet är beroende av om det byggs ett parallellt gång- och cykelnät eller inte. Hur hälsoaspekter såsom buller påverkas beror i hög grad på om trafiken eller hastigheten ökar. Ett ökat transportarbete på väg kommer att leda till ökade bulleremissioner och därmed ökade bullerstörningar. Förtätning i de större städernas centrala och halvcentrala delar tillsammans med ökad trafik bedöms öka de totala bulleremissionerna från transportsektorn utan plan för bulleråtgärder. Elfordon är tystare än fordon som drivs med fossila drivmedel, men effekten blir stor först när en betydande del av fordonsflottan är utbytt. Denna aspekt

förstärks ytterligare av det faktum att folkökning och flyttningar leder till en ökad koncentration av människor, bebyggelse och transporter i de områden som redan idag är utsatta för buller.

Det öppna Skåne 2030 – Skånes Utvecklingsstrategi



Läs mer om regionala mål och strategier under fliken *Förutsättningar*

Planens påverkan på det öppna Skåne 2030

Infrastruktursatsningar har ingen specifik koppling till något av visionsmålen, men utgör däremot en del av en grundstomme för möjliggörandet och utvecklingen av visionerna. Genom de regionala vägobjekten minskar restiderna för bil- och bussresenärer och säkerhetshöjande åtgärder genomförs för att kunna upprätthålla en bra framkomlighet och rörlighet inom och genom Skåne. Genom samfinansiering av järnvägsinvesteringar ökar tillgängligheten för persontågstrafik till nya orter. Dessutom säkerställs punktlighet och ökad kapacitet för både gods och persontågstrafik. Tillgängligheten och robustheten ökar genom att planen samfinansierar järnvägsutbyggnader på Västkustbanan, Skånebanan och Ystadbanan, vilket bidrar till målet om kollektivtrafikens marknadsandel. De riktade åtgärderna för kollektivtrafik på statliga vägar möjliggör utvecklad regional busstrafik. Riktade trafiksäkerhetsåtgärder möjliggör en hög framkomlighet med hänsyn tagen till trafiksäkerhetsmålen både i det statliga och kommunala vägnätet. Genom infrastrukturåtgärder ökar framtidstron och andra satsningar på attraktionskraft, goda livsmiljöer och att vara en stark tillväxtmotor har stor bäring på hur infrastrukturen utvecklas.

Utbyggnad av cykelvägar på landsbygden och statlig medfinansiering till kommunala utbyggnader i tätorter ökar tillgängligheten med cykel, både som egna resor och genom

bättre kopplingar till stationer och hållplatser. Målet att kollektivtrafiken ska ha en marknadsandel på minst 40 procent medför riktade åtgärder i specifikt syfte att förbättra förutsättningarna för busstrafiken, både på statligt och kommunalt vägnät. Satsningen på SkåneExpressen bidrar till att öka kollektivtrafikens attraktivitet. Andra åtgärder som genomförs är förbättrad framkomlighet, modernisering av hållplatser samt förbättring och uppgradering av gång- och cykelvägar. Samfinansiering av järnvägsinvesteringar möjliggör ny regional persontågstrafik och förbättrad kvalitet i befintlig trafik'.

Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050

Läs mer om regionala mål och strategier under fliken *Förutsättningar*

Planens påverkan på ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 och färdmedelsmålen



Genom satsningar på de regionala vägobjekten minskar restiderna för bil- och bussresenärer. Säkerhetshöjande åtgärder genomförs för att kunna upprätthålla en bra framkomlighet. Genom samfinansiering av järnvägsinvesteringar ökar robustheten och kapaciteten för att kunna driva ökad efterfrågan kommande år och möta upp trafiken från Europa när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar. De riktade åtgärderna för kollektivtrafik på statliga vägar möjliggör utvecklad regional busstrafik och riktade trafiksäkerhetsåtgärder möjliggör en hög framkomlighet med hänsyn tagen till trafiksäkerhetsmålen både i det statliga och kommunala vägnätet. Utbyggnad av cykelvägar på landsbygd och statlig medfinansiering till kommunala utbyggnader i tätorter ökar tillgängligheten med cykel, både som egna resor och genom bättre kopplingar till stationer och hållplatser. Målet att

kollektivtrafiken ska ha en marknadsandel på minst 40 procent medför riktade åtgärder i specifikt syfte att förbättra förutsättningarna för busstrafiken, både på statligt och kommunalt vägnät. Satsningen på SkåneExpressen bidrar till att öka kollektivtrafikens attraktivitet. Andra åtgärder som genomförs innebär förbättrad framkomlighet, modernisering av hållplatser samt förbättrade gång- och cykelanslutningar. Samfinansiering av järnvägsinvesteringar möjliggör ny regional persontågstrafik och förbättrad kvalitet i befintlig trafik.

Det finns en målkonfliktsproblematik gällande biltrafiken. Enligt Trafikverkets allmänna prognoser kommer biltrafiken i Skåne att öka med nästan 50 %, medan Region Skånes färdmedelsmål är en nollprocentig ökning fram till år 2030 resp 2050. Trafikverket räknar med att biltrafiken ska öka med 1,4 % per år i Skåne fram till 2040 och därefter 0,8 % per år fram till 2050. Med andra ord visar Trafikverkets prognoser på en ökning på 14% mellan 2021 och 2030, och 42% mellan 2021 och 2050. Denna diskrepans behöver överbryggas så att mål och prognoser överensstämmer någorlunda, och så att problemlösningarna överensstämmer med verkligheten och matchar den utveckling på andra håll som kan påverka framtidens trafik och transporter. Pandemin har verkligen haft inverkan på hur vi reser och vart. Det är därmed oerhört viktigt att man tar detta året på allvar och drar nytta av det som inträffat under 2020/2021, men också att man analyserar in- och utdata och använder prognosverktyg för att kunna komma så nära verkligheten som möjligt. Det är ju ingen hemlighet att infrastruktur blir dyrare och dyrare. Finns det lösningar som inte behöver innebära stora kostsamma åtgärder så är det efter detta år viktigt att kunna skörda de mer lågt hängande frukterna för att nå våra färdmedels– och klimatmål. För att kunna nå färdmedelsmålen behöver alla involverade i flernivåsystemet för transport och infrastrukturplanering jobba mer målstyrt. Mer aggressiva styrmedel måste till. För att få ett fungerande samhälle krävs överlappning i styrmedelskompotten. Det krävs samsyn och synkning mellan flera branscher och politiken kring vad som måste till för att förändring ska ske mot mer hållbara lösningar, och för att målen ska kunna uppnås.

När det gäller påverkan på färdmedelsfördelningen som Region Skåne beslutat i Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 skapar planen till viss del goda möjligheter till en överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik samt cykel. Framförallt gäller det satsningen på SkåneExpressen, ökad samfinansiering till järnvägsobjekt samt Supercykelvägar. Dessa syftar också till att fånga upp stora volymer potentiella cykelpendlare. Påverkan på färdmedelsfördelningen är i hög grad beroende på samverkan med andra samhällssektorer. Nationell transportplan har i sammanhanget en betydelse, eftersom den hanterar stora satsningar på nationella vägar och järnvägar. Planens ökade medel till åtgärder främst på järnvägsnätet kan bidra till att trafikslagsfördelningen för godstrafiken i Skåne går mot målet. Det kommer dock krävas ytterligare satsningar, såväl fysiska som genom styrmedel och lagändringar, för att målet ska kunna nås. Planens satsningar räcker inte för att skapa tillräcklig kapacitet i kollektivtrafiken för att klara av den överflyttning till kollektivtrafik, gång och cykel som de uppsatta målen kräver. Det finns också en mycket viktig koppling till den kommunala samhällsplaneringen, där planering av nya bostäder och verksamheter spelar en viktig roll för måluppfyllelsen. Den ekonomiska styrningen mot alternativa drivmedel och val av färdmedel är också en viktig aspekt.

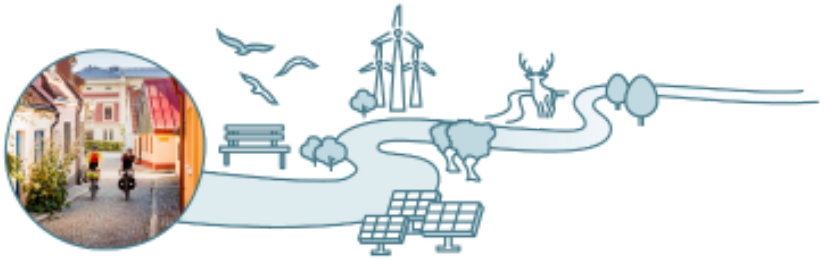
Planens påverkan på Regionplan 2022–2040

I Regionplan 2022–2040 är kärnan för arbetet de planeringsstrategier som man tillsammans med kommuner och andra aktörer i Skåne tagit fram.



Planeringsstrategierna utgör den översiktliga utvecklingsinriktningen i planen. De är även de utmaningar som Region Skåne identifierat som särskilt viktiga för den fysiska planeringen i Skåne att bemöta. Planen består av sex övergripande planeringsstrategier och en strukturkarta som tillsammans utgör planens övergripande strategiska riktning. Utvecklingsinriktningen pekar ut en tydlig regional riktning och verkar för avvägningar som skapar hållbara fysiska strukturer som långsiktigt gynnar Skåne som helhet. Den regionala transportinfrastrukturplanen följer tydligt Regionplanens inriktning. Det är främst strategierna för att utveckla flerkärnigheten och stärka sambandet mellan stad och land, stärka tillgängligheten och binda samman Skåne, samt stärka Skånes relationer med omvärlden, som den regionala transportinfrastrukturplanen 2022–2033 kan påverka och stärka.

Satsningarna på samfinansiering av efterlängtade större järnvägsobjekt ligger väl i linje med Regionplanens intentioner. Detsamma gäller för den nya och relativt stora satsningen på supercykelvägar, vilka syftar till att stärka tillgänglighet och binda samman Skåne, i stort och smått.



Hållbar utveckling och bostadsbyggande

Bedömning av planens påverkan på hållbar utveckling och bostadsbyggande

Den sociala aspekten av hållbar utveckling har ännu inte fått ordentligt genomslag i planeringen av infrastrukturen eller transporter. Därför kan vi inte påstå att hållbarhetens tre aspekter behandlats lika inför denna planeringsomgång. Det finns givetvis ansatser i åtgärderna kring tillgänglighet,

attraktivitet och samspelet mellan stad och land som rimmar med de sociala aspekterna. Man har i flera tidigare planeringsperioder baserat utbyggnad av infrastrukturen i Skåne på just flerkärnigheten och målsättningen att binda samman Skåne. Detta är grundpelarna i arbetet även idag. I den mån det är möjligt med de resurser som finns, vill man uppnå mål på olika nivåer för att göra vardagen enklare för invånarna och för att stärka Skåne som aktör i Sverige och i omvärlden. Men djupgående analyser i enskilda åtgärder med socialt fokus har man alltså inte gjort inför denna planperiod. Detta är ett arbete som kan följa under planperiodens gång.

Social hållbarhet

Den sociala hållbarheten behöver analyseras både på en mer lokal och regional nivå, exempelvis genom att jämföra den socioekonomiska statusen på olika områden i städerna och studera vilka tillgänglighetsförbättringar som dessa får. Även det geografiska perspektivet, det vill säga, vilka olika delar av Skåne som får ökad tillgänglighet – är viktigt att studera. Detta har inte konsekvent ingått i framtagna bedömningsgrunder. Generell tillgänglighetsanalys av objekt, stora som små, görs alltid i processen, men de har inte ställts emot varandra

Vad är social hållbarhet?

Ofta är det tillgängligheten och tryggheten för barn och äldre lokalt i vardagen man pratar om när man ska beskriva transportsystemet ur ett socialt perspektiv. Det är även ofta dessa grupper som drabbas hårdast när t ex bussar på landsbygden dras in. Andra åtgärder, som exempelvis trängselavgifter eller förhöjda p–avgifter, slår hårt mot låginkomsttagare i urbana perifera områden.

Infrastruktur och trafiksatsningar har i olika studier visat sig stärka tilliten till samhället i stort, medan frånvaro av dessa gör att man känner sig bortglömd och nedprioriterad. Detta skapar i sig andra sociala problem. Därför är det viktigt att geografiskt balansera satsningar i den fysiska miljön lokalt och regionalt. När man pratar om social hållbarhet finns det några olika begrepp som det är bra att ha koll på kring infrastrukturplanering och samhällsutveckling i stort.

Transportfattigdom handlar om behov och vad de får för konsekvenser, medan transporträttvisa handlar mer om hur man bygger bort transportfattigdom. Alltså, vilka åtgärder och objekt som ska prioriteras för att ordna till det som inte är "rättvist". Vidare beskrivning av transporträttvisa handlar om att olika grupper har olika behov, och det handlar INTE om att alla ska få lika eller allt, utan "rätt åtgärd på rätt plats". Oftast handlar det om många olika åtgärder. Komplexiteten i arbetet kan vara stor. Man bör lyfta sociala nyttor i val av åtgärder för tillgänglighet. I nästa steg är det viktigt att inte utgå från att en åtgärd som funkar på en plats också bidrar till en bra lösning någon annanstans. Ett exempel: Aktivt resande kanske inte är för alla alltid. Har man ett fysiskt krävande jobb där man är aktiv större delen av dagen kanske man inte ser det som ett plus (motion i vardagen) att cykla tre kilometer till en station, ta ett tåg och sedan gå två kilometer till sin arbetsplats. Andra aspekter kan vara att en i hushållet har tillgång till bil på grund av ekonomiska förutsättningar eller parkeringsmöjligheter. Med undermålig kollektivtrafik blir det därmed ojämställt, då den ena parten exempelvis får svårt att ta sig från bostaden till jobbet och har begränsade möjligheter att arbeta långt från hemmet.

Satsningarna i planen bidrar till ökad andel kollektivtrafik genom ökad samfinansiering till nationell plan. Detta kan bidra till att socioekonomisk utsatthet, etnisk exkludering och geografisk segregering minskar, genom just ökad tillgänglighet. Satsningen SkåneExpressen är ett annat exempel som kommer underlätta för personer att ta sig till en större arbetsmarknad. Högkvalitativ kollektivtrafik även i mindre orter stärker därmed flerkärnigheten. Satsningen på supercykelstråk hjälper också fler att snabbt och smidigt ta sig in till centralorten för jobb eller pendling till annan ort.

Trafikverket har under 2020 tillsammans med Trivector tagit fram rapporten "Sociala nyttor och onyttor av transportåtgärder" för att integrera social hållbarhet i olika delar av verksamheten. Social hållbarhet kommer definitivt att användas mer och mer som en aspekt i bedömning av framtida infrastruktur. Det finns perspektiv av den sociala delen i planeringen av framtida infrastruktur som vi bör ta i beaktning kommande år. Det är effekten av åtgärder som är

intressant, inget byggs ju bara för att, och att jobba både mer djuplodande med den sociala biten och vidga poolen av potentiella samarbetspartners kommer bara att göra resultatet och lösningarna bättre.

Samhällsekonomi

Samhällsekonomisk hållbarhet kan beräknas på olika sätt. Utveckling av infrastrukturen handlar om att se ekonomin som ett medel för att uppnå mål för social hållbarhet inom ramarna för vad som är ekologiskt hållbart. Konkret innebär detta hur största samhällsekonomiska nytta och sociala värden kan uppnås till lägsta samhällsekonomiska kostnad och med hänsyn och anpassning till ekologiska värden. För samtliga namngivna objekt som är kostnadsberäknade till mer än 50 miljoner kronor har Trafikverket genomfört en samhällsekonomisk bedömning. Det har också sammanställts en bredare beskrivning för åtgärden, med beskrivningar av mjuka faktorer som inte har prissatts eller är möjliga att prissätta. Den samlade effektbedömningen utgår från den målstruktur som finns inom svensk transportpolitik i enlighet med den transportpolitiska propositionen Mål för framtidens resor och transporter (Prop. 200809:93). Bedömningarna finns tillgängliga på Trafikverkets hemsida. I Trafikverkets samhällsekonomiska bedömningar som görs för alla namngivna objekt över 50 miljoner kronor beräknas en nettonuvärdeskvot, NNK. Åtgärdens samlade nettonytta, dvs nyttan minus kostnaden, divideras med dess totala kostnad. Enkelt uttryckt kan detta sägas vara ett mått på hur mycket man får tillbaka per satsad krona. Ju högre NNK-värde en åtgärd får, desto mer lönsam är den.

På sikt kan den stora kostnadsökningen i alla objekt äta upp så mycket av kostnadsutrymmet att inget nytt kan läggas till under lång tid. Det är oroväckande, med tanke på att det till stor del är från och med nu och fram till 2030 som är den kritiska perioden för omställning av Sveriges och övriga världens transportsystem.

Bedömningarna finns tillgängliga på trafikverkets hemsida

Effektbedömningar

Effekter på bostadsbyggande (uppdateras efter remissperioden)

Enligt regeringens direktiv ska länsplaneupprättarna beskriva vilka effekter olika infrastrukturåtgärder i länsplanen väntas ge på förutsättningarna för bostadsbyggandet. Skånes utveckling är beroende av en effektiv kollektivtrafik som binder samman hela den flerkärniga regionen och dess arbets- och bostadsmarknader. Satsningar på kollektivtrafiken har en avgörande betydelse för att Skåne ska nå en hållbar tillväxt. Skånes andel av rikets befolkning ökar, men utan motsvarande andelsökning av sysselsättning och produktion. Den stora inflyttningen i regionen i kombination med eftersatt bostadsproduktion hindrar regionens tillväxt. En hämmad bostadsmarknad innebär negativa följder för bland annat tillgång till utbildning, arbete, kompetensförsörjning, matchning på arbetsmarknad, social integration och miljömässig hållbarhet. Skånes befolkning ökar med drygt 10 000 invånare årligen. Folkmängden ökar i alla delar av regionen med en polarisering mot Malmö–Lund. I stora delar av Skåne råder idag bostadsbrist som följd av eftersatt bostadsproduktion den senaste tioårsperioden. Årligen skulle cirka 7 000 (Länsstyrelsen i Skåne) bostäder behöva byggas för att möta befolkningsökningen. Under år 2015 färdigställdes bostäder motsvarande 60 procent av det årligt beräknade bostadsbehovet i Skåne. Även om det för nuvarande byggs mycket bostäder är det minst lika viktigt att bostadsbyggandet fortsätter, i samma takt eller högre, över tid. År 2017 gjorde Region Skåne gjorde en sammanställning av den stationsnära planberedskapen i kollektivtrafikstråk. Med stationsnära läge avses en radie om 1500 meter från tågstation och en radie om 1000 meter från en regionbusshållplats. Sammanställningen avser planerings beredskap, det vill säga inte detaljplanelagd bebyggelse utan bostäder som framgår av översiktligare dokument såsom till exempel översiktsplan. Denna sammanställning ligger till grund för nedanstående antaganden om bostäder kopplat till åtgärder i regional transport infrastrukturplan 2022–2033.

Samfinansiering nationell transportplan

Västkustbanan

I stationssamhällen på sträckan mellan Helsingborg C och Ängelholm, som idag har enkelspår men där en utbyggnad till dubbelspår är angelägen, bedöms det finnas en planberedskap för 3 700 bostäder. Cirka hälften av den detaljplaneberedskap som finns utgörs av de outnyttjade byggrätterna i stationsorterna Maria, Ödåkra och Kattarp. En utbyggnad av Västkustbanan mellan Helsingborg C till Ängelholm ger inte endast effekter på bostadsbyggande i stationssamhällena, utan även en förbättrad tillgänglighet längs med hela stråket. Andra kommuner med hög stationsnära planberedskap är Kävlinge med 2 150 bostäder. Totalt finns det längs med hela Västkustbanan stationsnära planberedskap för cirka 18 700 bostäder.

Lommabanan

Lommabanan, ger möjlighet till ny Pågatågstrafik i fyra samhällen - Furulund, Flädie, Lomma och Alnarp. Dessa är idag attraktiva bostadsorter, men är nu beroende av buss för att kollektivtrafikförsörjas. I de fyra nya stationsorterna finns idag 6634 bostäder och beredskap för ytterligare 3 000 bostäder. Burlövs kommun har även en planberedskap på 4 000 bostäder i stationsorterna Burlöv och Åkarp. Totalt finns det längs med Lommabanan stationsnära planberedskap för cirka 13 000 bostäder.

SkåneExpressen går genom många orter i Skåne men det fanns inte möjlighet att studera planberedskapen för alla dessa i detta skede. I bedömningen av planberedskapen har det därför gjorts ett urval av orter, vilka redovisas nedan.

Stråket Helsingborg–Örkelljunga

SkåneExpressen Örkelljunga–Helsingborg ger förutsättningar för att skapa attraktivt boende i nordvästra Skånes skogsbygd. Örkelljunga är beläget utefter E4:an, med stor arbetspendling söderut till Helsingborg. Beredskap för 1 460 bostäder finns i de två samhällena Örkelljunga och Åstorp, som därigenom får

förbättrad nåbarhet. Total finns det en stationsnära planberedskap längs med hela stråket för cirka 1 900 bostäder.

Stråket Helsingborg–Höganäs

SkåneExpressen Höganäs– Helsingborg, längs väg 111, ger möjlighet att kollektivtrafikpendla in till Helsingborg eller vidare med regionaltåg från boendepopulära kustsamhällen. I de fyra samhällena Höganäs, Viken, Domsten och Hittarp/Laröd finns det i dag 9 702 bostäder och beredskap för 1 450 nya bostäder. Den redan idag högt belastade bussträckan når snart kapacitetstak och SkåneExpressen etablerar en framtida möjlig spårvägssträckning. Total finns det en stationsnära planberedskap längs med stråket för cirka 2 200 bostäder.

Stråket Skanör/Falsterbo–Malmö

Skånesexpressen Malmö – Vellinge ger förutsättningar för att bostadstillskotten i de attraktiva samhällena på Näset kan nå Malmö med kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik som därigenom minskar bilberoendet. I de fem samhällena Tygelsjö, Höllviken, Ljunghusen, Skanör–Falsterbo och Vellinge finns i dag 11 420 bostäder och en beredskap för 2 300 bostäder. Totalt finns det en stationsnära planberedskap längs med stråket för cirka 3 200 bostäder.

Stråket Kristianstad–Osby

SkåneExpressen Kristianstad – Osby, som ansluter via väg 118 till väg 19, kompletterar systemet. I Hanaskog, Knislinge, Broby samt Osby finns en stationsnära planberedskap på 687 bostäder. Vid högskolan i Kristianstad finns en stationsnära planberedskap på 1 660 bostäder. Totalt finns det en stationsnära planberedskap längs med stråket för cirka 4 000 bostäder.

Stråket Ystad/Simrishamn–Kristianstad

SkåneExpressen Ystad/Simrishamn, utmed väg 19, ger ökad nåbarhet till Kristianstad från Österlen. I orterna Ystad,

Simrishamn, Tomelilla, Skåne Tranås, Brösarp, Degeberga, Everöd och Vä finns idag 14 000 bostäder och beredskap för minst 2 060 nya bostäder. Totalt finns det en stationsnära planberedskap längs med stråket för cirka 2 600 bostäder.

Stråket Malmö–Kristianstad

SkåneExpressen Malmö – Kristianstad, utmed E22, ger snabbare förbindelse mellan de båda regionala kärnorna. De båda städerna utgör navet för effektiv kollektivtrafik från flera mindre och attraktiva bostadsorter. I orterna Hurva, Gårdsstånga, Hörby, Tollarp och Vä utefter bussträckningen finns idag 5 068 bostäder och beredskap för minst 650 bostäder. Vid Malmö Värnhem, som är en regionbussnod, finns en planberedskap på 1 250 bostäder. Totalt finns det en stationsnära planberedskap längs med stråket på cirka 5 400 bostäder.

Stråket Lund–Simrishamn

SkåneExpressen Lund–Simrishamn, utmed väg 11 och vidare längs väg 102, bör etableras för att möjliggöra effektiv kollektivtrafikpendling mellan Österlen och Lund. På så vis kan pendlare från orterna Simrishamn, Tomelilla och Sjöbo nå Lund på ett effektivt sätt. I dessa tre orter finns i dag 9 748 bostäder och planberedskap för 2 004 bostäder. I Sjöbo finns det en stationsnära planberedskap på 720 bostäder. Total planberedskap längs med stråket finns för cirka 3 000 bostäder.

Stråket Malmö–Sjöbo

SkåneExpressen Malmö – Sjöbo, utmed väg 11, bör etableras för att möjliggöra effektiv kollektivtrafikpendling mellan Malmö och Sjöbo via Veberöd. Stråket har ett högt resande och utgör en viktig förbindelse mellan attraktiva bostadsorter. I Sjöbo finns det en stationsnära planberedskap för 720 bostäder och i Veberöd 1 200 bostäder. Vid Malmö Värnhem, som är en regionbussnod, finns en planberedskap på 1 250 bostäder. Total planberedskap längs med stråket finns för cirka 3 400 bostäder.

Regionala vägobjekt

Flertalet regionala vägobjekt är kopplade till genomförande av SkåneExpressen. Enligt en studie som Göteborgsregionen gjort är en av de viktiga kvaliteterna för bostadsinvestering närheten till expressbusshållplats inom ett avstånd på 400 meter. Det talar för potentiellt ökat bostadsbyggande längs med de kollektivtrafiknära stråken, framförallt där hållplatser för SkåneExpressen kommer att lokaliseras. Andra regionala vägobjekt bidrar till att binda ihop skånska orter och noder, vilket ökar tillgängligheten och underlättar arbetspendling. Det kan ha långsiktiga effekter på bostadsbyggande då ökad tillgänglighet ökar orters attraktivitet. De exakta effekterna på bostadsbyggandet är dock något osäkra och i nuläget svåra att analysera.

Potter för cykel, kollektivtrafik samt trafiksäkerhet och miljö

Potternas effekter på bostadsbyggande är även de svåra att beskriva. Studier som de två andra storstadsregionerna har gjort visar att en av de starkaste lägeskvaliteterna i en stad är närheten till centrum. Att kunna ta sig till de funktioner som en stadskärna erbjuder, antingen till fots eller med cykel, ses som mer värdefullt än möjligheten att köra dit med bil. Effekten av det är att ju närmare centrum, desto högre efterfrågan på boende. Att skapa bästa möjliga förutsättningar för att transportera sig säkert med cykel eller till fots bidrar således till attraktiva befintliga boendemiljöer och områden med potential att utvecklas. Oberoende av bostadstyp, bostadsrätt eller småhus, ses det som mycket attraktivt att bo med närhet till spårstation eller en expressbusshållplats. Att ha närhet till en centralstation som ger möjlighet att snabbt ta sig ut i regionen och vidare anses också vara av stor betydelse. Satsningen på Supercykelvägar och en eventuellt utökad cykelpott för cykel längs statliga vägar ger därmed en mycket positiv effekt på förutsättningen att vidare pendla till en större ort till skola och arbete.

Koppling till hållbar utveckling och globala målen

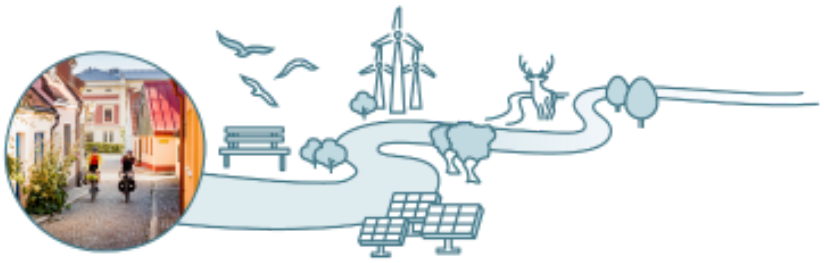


Ett arbete med "Transportplanering 2.0"

initierades av Trafikverket under
2017 inom ramen för det av regeringen tillsatta Miljömålsrådet. Bakgrunden är att det finns brister ur hållbarhetsperspektiv med hur transportsystemet planeras idag. Brister som föranlett att åtgärden initierats är bland annat att det idag finns en transportinfrastrukturplanering (inte en transportplanering som skulle omfatta transportsystemet i ett bredare perspektiv), att målbild och styrning är otydlig samt att det finns en tröghet i planeringen av transportsystemet som kan försvåra omställning till ett hållbart samhälle. Syftet med arbetet i Transportplanering 2.0 var att gemensamt beskriva dagens transportinfrastrukturplanerings styrkor och brister utifrån ett hållbarhetsperspektiv. På sikt var även syftet att också att ge förslag till principer och översiktliga arbetssätt för hur transportplaneringen bättre kan hantera hållbarhetsutmaningar.

Regionala transportinfrastrukturplanen som helhet berör framförallt två globala hållbarhetsmål: mål 11 – Hållbara städer och samhällen och mål 9 – Hållbar industri, innovationer och infrastruktur. Följande mål bidrar planen till i mindre grad, men påverkar på olika sätt och har möjlighet att göra stora positiva förändringar: mål 3 – God hälsa och välbefinnande, mål 4 – God utbildning för alla, mål 5 – Jämställdhet, mål 10 – Minskat ojämlikhet, mål 12 – Hållbar konsumtion och produktion, mål 13 – Bekämpa klimatförändringarna och mål 15 – Ekosystem och biologisk mångfald.

Den politiska diskursen om hållbar utveckling lyfts ofta som mer oproblematisk än vad den faktiskt är. Även om synergierna är många, vilket på sikt stärker effekterna, så tvingas man ofta prioritera mellan målen – och därmed göra politiska avvägningar. De stora, ofta tydliga, avvägningarna blir mellan klimatmål och miljömål och mellan bevarande eller utveckling av en plats kopplat till åtgärder i infrastrukturen.



Strategisk miljöbedömning

Den regionala transportinfrastrukturplanen inkluderar två planalternativ vid sidan av nollalternativet. Planalternativen har tagits fram för att visa hur olika åtgärder ger olika effekter och påverkan på uppsatta mål och framtida scenarier. Nedan följer delar ur miljökonsekvensbeskrivningen som även går att läsa i sin helhet i slutet av detta kapitel.

Läs Miljökonsekvensbeskrivningen

Planalternativ och förutsättningar

Det praktiska arbetet med bedömning av betydande miljöpåverkan går ut på att bryta ner de utpekade målen i aspekter och bedömningskriterier. De olika aspekterna/kriterierna delas i sin tur in i tre fokusområden: Klimat, Hälsa (inklusive trafiksäkerhet) och Landskap. För varje åtgärdskategori i planen har en bedömning gjorts av om åtgärderna går i positiv eller negativ riktning avseende de olika fokusområdena.

Förutsättningarna för den nya planperioden (2022–2033) är att många av de namngivna vägobjekten har drabbats av kostnadsfördyringar. De kraftiga kostnadsfördyringarna har lett till att de namngivna regionala vägobjekten äter upp en stor del av det tillkommande utrymmet för den nya planperioden. Det finns också ett antal järnvägssatsningar som pekats ut som prioriteringar i Skånebilden.

Skiljelinjer mellan scenarier

Nollalternativet innebär att den inriktning som finns i den gällande planen (2018–2029) gäller även för den kommande planperioden (2022–2033). De namngivna objekt som ligger i gällande plan men ännu inte är genomförda vid ingången av 2022 antas genomföras. De olika åtgärdsområdena antas uppta samma andel av planens utrymme som i gällande plan.

Jämfört med nollalternativet innebär både Scenario A och Scenario B en kraftig ökning av anslagen till medfinansiering av järnvägssatsningar i nationell plan. Av det återstående utrymmet innebär Scenario A mindre satsningar på namngivna vägobjekt och större satsningar på potter för att förbättra förutsättningarna för att gå, cykla och resa kollektivt, medan Scenario B tvärtom innebär något större satsningar på namngivna vägobjekt än i nollalternativet och betydligt mindre medel på potter för att förbättra förutsättningarna för att gå, cykla och resa kollektivt.

Scenario A

Scenario A innebär att den pågående satsningen på cykel och kollektivtrafikåtgärder på väg ska fullföljas, och att dessa åtgärdskategorier garanteras samma utrymme i planen som tidigare. Detta innebär mindre medel till namngivna vägobjekt. Inga nya namngivna vägobjekt tillkommer, och objektet ”23/13 Ö Höör/Höör-Hörby” som ingår i nu gällande plan stryks.

Scenario B

Scenario B innebär att samtliga namngivna regionala vägobjekt i den gällande planen fullföljs och att det nya objektet ”Rv 21 Klippan – Hyllstofta” också bereds utrymme i planen. Vad gäller objektet ”23/13 Ö Höör/Höör – Hörby” som här ligger kvar från gällande plan är det oklart hur detta kommer att utformas. En ny ÅVS pågår just nu, men bedömningen och kostnadsskattningen i matrisen nedan utgår ifrån den tidigare utredningen. Om nya namngivna vägobjekt ska läggas till blir utrymmet för åtgärdsområdena mindre, och potterna för cykel och kollektivtrafikåtgärder på väg har minskats med ca 40 % jämfört med nollalternativet och gällande plan.

Mål	Bedömning	Kommentar
Begränsad klimat-påverkan		Både positiv och negativ påverkan från olika åtgärder. Investeringar i regionala vägobjekt påverkar generellt i negativ riktning med övriga åtgärder generellt leder i positiv riktning.
God bebyggd miljö		Främst positiv påverkan vad gäller hälsa (buller och trafiksäkerhet). Vad gäller påverkan på natur- och kulturmiljö som också har betydelse för bedömning av måluppfyllelse, är påverkan svagt negativ. I många fall ett ej tillfredställande underlag för bedömning.
Frisk luft Bara naturlig försumning		De regionala vägobjekten leder generellt sett i svagt negativ riktning genom ökad vägtrafik och högre hastigheter. Övriga åtgärder generellt leder i positiv riktning eftersom de bidrar till en potentiell minskning av vägtrafiken. Sammantaget bedöms påverkan på målet som neutral.
Levande sjöar och vattendrag		Neutral påverkan från många åtgärder och i många fall ett ej tillfredställande underlag för bedömning.
Ett rikt odlingslandskap Levande skogar		Sammanvägd negativ påverkan på grund av att såväl väg- som järnvägsåtgärder tar ny mark i anspråk.
Rikt växt- och djurliv		Sammanvägd negativ påverkan på grund av ökade intrång, störning och barriärer från såväl väg- som järnvägsåtgärder.

Bedömning av i vilken riktning som länsplanen (planförslag 2022-2033) går mot avseende de nationella miljökvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen.

Utgångpunkten för utkastet till planförslaget har varit att gällande regional transportinfrastrukturplan 2022–2033 ska genomföras. Fokus har också varit att maximera genomförandet för att få ut så mycket infrastruktur i Skåne som möjligt. Det finns också samfinansieringsavtal som beslutats för Västkustbanan, Skånebanan och Ystadbanan och som är en viktig utgångspunkt för de utpekade satsningarna. De kraftiga kostnadsfördyringarna har lett till att de namngivna regionala vägobjekten äter upp en stor del av det tillkommande utrymmet för den nya planperioden. Samfinansiering av nationell plan som ökas från 664 miljoner till 1046 miljoner och Namngivna regionala vägobjekt ökar från 1503 miljoner till 1648. Övriga delar av planen ligger kvar på likande nivåer som föregående plan.

Betydande miljöpåverkan av planförslag i relation till nollalternativ

Klimat

En mindre summa i det nya planförslaget satsas på åtgärder som går i en negativ riktning vad gäller klimat. Detta beror på

att en mindre andel av den nya planen satsas på namngivna regionala vägobjekt, som har en negativ klimatpåverkan framför allt vad gäller påverkan på mängden fordonstrafik.

Hälsa

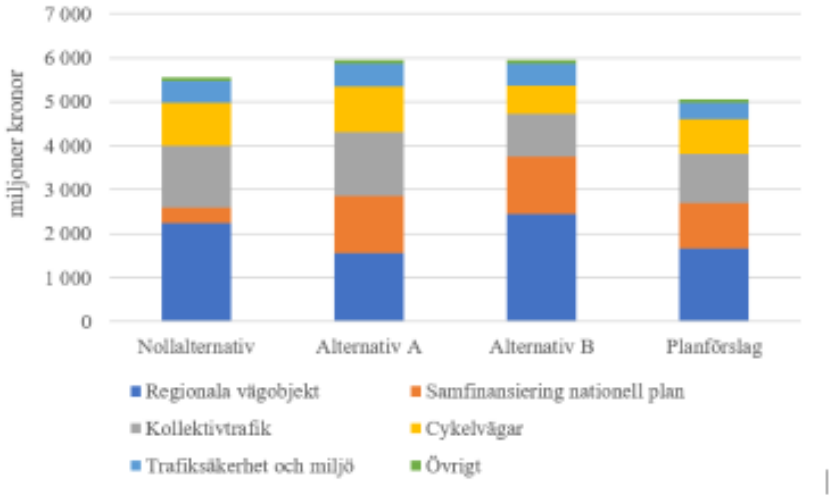
Det nya planförslaget går i en svagt negativ riktning vad gäller hälsa. Detta beror på två orsaker. Det nya planförslaget omfattar en något mindre satsning på gång, cykel **o**ch kollektivtrafik jämfört med nollalternativet. Det är också så att den större satsningen på vägobjekt i nollalternativet innebär att en del större andel av planen satsas på åtgärder som leder i tydligt positiv riktning vad gäller trafiksäkerhet och fysisk aktivitet. Vad gäller fysisk aktivitet är detta beroende av väg 23/13 Ö Höör/Höör-Hörby som enligt SEB bedöms ha en positiv påverkan på fysisk aktivitet. Här bör det dock noteras att det dyrare alternativet (som ingår i nollalternativet) främst omfattar en större vägsatsning. Jämförelsen är med andra ord något missvisande.

Landskap

Det nya planförslaget går i svagt positiv riktning, till största delen beroende av en mindre satsning på objektet väg 23/13 Ö Höör/Höör-Hörby, med starkt negativ landskapspåverkan.

Skillnad mot bedömda alternativ och motiv till vald inriktning

I figuren nedan redovisas hur fördelningen mellan olika åtgärdskategorier ser ut i planförslaget jämfört med de tidigare bedömda planalternativen. Efter att de olika alternativen togs fram har de preliminära ramarna fastställts. Dessa innebär en lägre ram än den fiktiva ram som alternativen utgick från och de går därför inte att jämföra rakt av.


7 000
6 000
5 000
4 000
3 000
2 000
1 000
0
miljoner kronor
Nollalternativ
Alternativ A
Alternativ B
Planförslag
Regionala vägobjekt
Samfinansiering nationell plan
Kollektivtrafik
Cykelvägar
Trafiksäkerhet och miljö
Övrigt

.



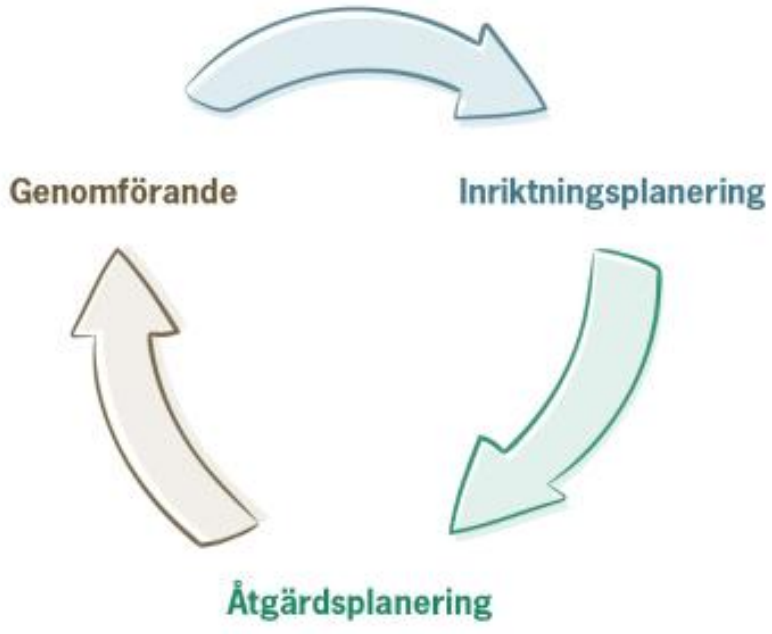
Process, genomförande och uppföljning

Remissversionen av regionala transportinfrastrukturplanen 2022–2033 har tagits fram genom dialog, samverkan och samhandling med kommunerna i Skåne, Trafikverket, näringslivet och länsstyrelsen. Förankring har skett på såväl tjänsteperson- som politisk nivå. Under denna flik går det att läsa mer i detalj hur framtagandet av den regionala transportinfrastrukturplanen har sett ut och hur de olika berörda aktörerna arbetar med planens genomförande.

Framtagandeprocess

Det finns en framtagen process som styr planeringen av transportinfrastrukturen på nationell och regional nivå. Processen innebär att Trafikverket och länsplaneupprättarna vart fjärde år får i uppdrag av regeringen att ta fram en nationell transportplan respektive en regional transportinfrastrukturplan. Den nationella transportplanen omfattar investeringar i det statliga stamväg- och järnvägsnätet, medan den regionala transportinfrastrukturplanen omfattar det statliga regionala vägnätet med riksvägar och länsvägar. Den nationella transportplanen innehåller därutöver drift och underhållsåtgärder på statliga vägar och järnvägar.

Transportinfrastrukturplanerna sträcker sig över tolv år men ersätts av en ny reviderad plan varje mandatperiod (vart fjärde år). Infrastrukturplaneringen består av faserna inriktningsplanering, åtgärdsplanering och genomförande.



Inriktningsplanering

Inriktningsplaneringen består i att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför kommande planeringsperiod. Inriktningsplaneringen remitteras ut så att synpunkter kan hämtas in från regioner, kommuner, näringsliv och andra intressenter. Underlaget utgör grunden för den kommande infrastrukturpropositionen, som regeringen tar fram och och som riksdagen fattar beslut om. I propositionen anges den preliminära ramen för den nationella transportplanen.

Åtgärdsplaneringen

Därefter följer en åtgärdsplanering i syfte att ta fram nationell och regional transportplan. Regeringen utformar ett direktiv som ger Trafikverket och länsplaneupprättarna i uppdrag att ta fram en nationell transportplan och en regional transportinfrastrukturplan. Direktivet och förordningarna styr innehållet och ger en riktning kring vilka åtgärder som

ska prioriteras. I direktivet anges den preliminära ramen för den regionala transportplanen.

Genomförandet

Samtidigt som inriktnings- och åtgärdsplaneringen pågår genomförs åtgärder i gällande plan. Genomförandet sker i samverkan med Trafikverket och berörda kommuner. Det är Trafikverket som ansvarar för genomförandet av åtgärderna i nationell och regional transportplan. Med syfte att skapa bättre möjligheter till insyn och tydlighet gällande aktuellt planeringsläge har ett system för verksamhetsplanering inrättats för Trafikverket och regeringen. Propositionen (2011/12:118) Planeringssystem för transportinfrastruktur beskriver en modell för hur de ekonomiska delarna av planeringssystemet kan knytas fastare till den statliga budgetprocessen.

Medverkande i framtagandet av den regionala transportinfrastrukturplanen

Styrgrupp- Regionala utvecklingsnämndens beredningsutskott

Den regionala utvecklingsnämndens beredningsutskott i Region Skåne är styrgruppen för den regionala transportinfrastrukturplanen. Styrgruppen har träffats kontinuerligt under hela processen för framtagandet av Regional transportinfrastrukturplan 2022–2033.

Referensgrupp: kommuner och Trafikverket

Skånes alla 33 kommuner är uppdelade i fyrahörnsamarbeten. Kommunerna har under planframtagandet haft möjlighet att ge inspel till det regionala arbetet på såväl tjänsteperson- som politisk nivå. Det har funnits en referensgrupp på tjänstemannanivå bestående av en representant från respektive hörn i fyrahörn-samarbetet. Referensgruppen har träffats varannan vecka under framtagandet av RTI-planen. Trafikverket har deltagit vid behov.

4-hörnsamarbeten i Skåne

MalmöLundregionen

Sydöstra Skånes Samarbetskommitté

Familjen Helsingborg

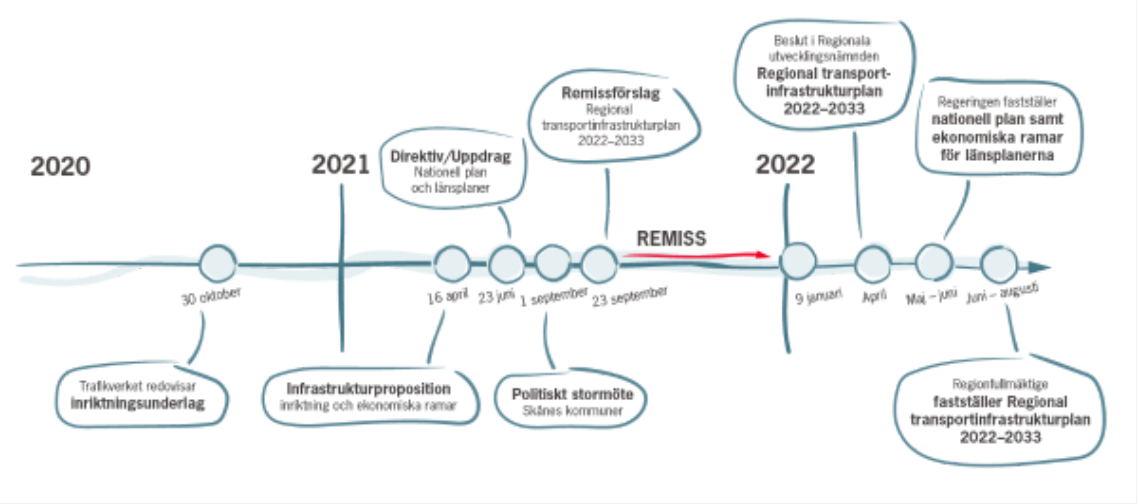
Skåne Nordost

Arbetsgrupp

En grupp bestående av tjänstepersoner från Enheten för Transport och infrastruktur hos Region Skåne har drivit arbetet och haft projektledaransvaret för att upprätta den Regionala transportinfrastrukturplanen 2022–2033. Upprättandet av plandokumentet har skett i samverkan med övriga enheter på Regional utveckling, Skånetrafiken inom Region Skåne samt Trafikverket och Länsstyrelsen. Samverkan har även skett inom Regionssamverkan Sydsverige och med övriga regioner i Sverige.

Förankring och dialog i framtagandet av regional infrastrukturplan för Skåne 2022–2033

Infrastruktur och transporter involverar många aktörer. Planering och genomförande kräver bred samverkan, kunskap, dialog, lärande, utbyte och förankring mellan bland andra Region Skåne, Skånes 33 kommuner, regeringen, Trafikverket, näringslivet och organisationer/privata aktörer. Tidsplanen nedan redovisar hur processen sett för framtagande av den regionala transportinfrastrukturplan sett ut.



Bilden visar tidsplanen för framtagandet av ny regional transportinfrastrukturplan

Politiska möten i respektive hörn

Region Skåne har under processen deltagit på styrelsemöten inom fyrahörnsamarbetena under januari och juni 2021 med syfte att ge hörnen möjlighet att ge inspel till upprättandet av planen.

Planeringssamverkan

Planeringssamverkan med tema Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033 har arrangerats en gång under hösten år 2020 och en gång under våren år 2021. Till planeringssamverkan har samtliga 33 kommuner varit inbjudna på tjänstepersonsnivå.

Politiskt stormöte

Region Skåne arrangerad ett politiskt möte den 1 september 2021. Politiker och tjänstepersoner från Skånes kommuner deltog i dialog och frågestund inför remissen av Regional transportinfrastrukturplan 2022–2033. Presentationerna spelades in och finns att se på Region Skånes hemsida.

Näringslivsdialog

Skånes näringsliv genom Sydsvenska handelskammaren kommer att bjudas in till dialog i under remissperioden, med syfte att diskutera prioritering av transportplaneringen och hur det kan påverka Region Skånes näringsliv.

Hearing av remissversionen av Regional transportinfrastrukturplan 2022–2033

I oktober 2021, under remisstiden för den regionala transportinfrastrukturplanen kommer politiker och tjänstepersoner från Skånes kommuner bjudas in för att få ta del av förslaget till ny plan för perioden 2022–2033.

Cykelinfrastruktur



Kartan visar samlade inspel av cykelvägar i Skåne

Region Skåne har valt att integrera Cykelvägsplanen i den regionala transportinfrastrukturplanen. Detta innebär att det inte tas fram en cykelvägsplan 2022-2033. Alla cykelsatsningar visas istället under cykelpotten i den regionala transportinfrastrukturplanen Den statliga Cykelinfrastrukturen ska enligt förslaget för ny finanseringsmodell i framtiden finansieras till 100 procent av den regionala transportinfrastrukturplanen. För att skapa en tydligare bild blir det därför viktigt att visa alla satsningar samlat. Under processen har behoven av cykelinfrastruktur i Skåne har identifierats i en dialogprocess med Skånes 33 kommuner och Trafikverket under år 2020. Över 200 brister i det statliga vägnätet har spelats in för att skapa förutsättningar för cykling till olika destinationer och funktioner i Skåne. I kartan redovisas en översikt över samtliga av de inspelade bristerna. En del av behoven har pekats ut i tidigare Cykelvägsplaner och en del är nytillkomna inspel. Att åtgärda samtliga utpekade bristerna skulle uppskattningsvis kosta runt 10 miljarder kronor. Endast en bråkdel av de identifierade bristerna kommer kunna åtgärdas under planperioden genom den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2022–2033. De inspelade bristerna från Skånes kommuner visar på digniteten av behovet av infrastruktur för cykel och vikten av utökade medel till det regionala transportnätet från nationell nivå.



Genomförande

Det är Trafikverket som genomför och bygger åtgärder på det statliga vägnätet. Kommunerna genomför åtgärder på det kommunala vägnätet. Trafikverket har även hand om planens budgetram och följer löpande upp länsplanens upparbetade ram. Genomförandet görs i samverkan med Region Skåne och berörda kommuner. I åtgärdsvalsstudie samt planläggningsprocess enligt väg- respektive järnvägslagen sker dialog, förankring och samverkan med berörda aktörer. Region Skånes avsikt är att processen för medfinansiering till kommunala vägar ska vara transparent och tydlig.

Det första steget i en planläggningsprocess av en väg eller järnvägsåtgärd sker i en förberedande studie – en så kallad åtgärdsvalsstudie, vilken bör föregå den formella fysiska planeringen. En åtgärdsvalsstudie är en utredning och innebär en förutsättningslös transportövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen. Det är inte alls säkert att föreslagna lösningar kommer med i investeringsplaner och faktiskt genomförs. Utifrån identifierade brister i åtgärdsvalsstudierna prioriteras åtgärder i nationell transportplan och regional transportinfrastrukturplan. Den formella fysiska planeringen, planläggningsprocessen, består av upprättandet av väg- respektive järnvägsplan. Planläggningsprocessen är en sammanhållen process, som ser olika ut beroende på om länsstyrelsen bedömer att projektet kan ha en betydande miljöpåverkan, om alternativa lokaliseringar ska utredas eller om tillåtlighetsprövning behövs. Åtgärder på befintlig väg eller järnväg som är små och okomplicerade, inte medför mer än marginell ytterligare påverkan på omgivningen och där mark inte behöver tas i anspråk med tvång, kan utföras utan formell fysisk

planläggning. Det innebär att det då inte krävs en väg- eller järnvägsplan.



Bilden visar Trafikverkets planläggningsprocess

Ansökningsprocess för statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur

I planen finns det potter som är fördelade på olika områden. Dessa kan användas för att finansiera åtgärder på det kommunala vägnätet med 50 – i vissa fall upp till 75 – procent av kostnaden. Medfinansiering till kommunal infrastruktur regleras av förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. och Trafikverkets handbok för statsbidrag. I handboken framgår tydligt vilka slags objekt och åtgärder som är aktuella för statlig medfinansiering. Handboken ska läsas tillsammans med rutinen för statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar samt åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet (inklusive cykel) på det kommunala vägnätet; Inte namngiven åtgärd, och namngiven åtgärd (över 50 miljoner). Rutinerna finns på Trafikverkets hemsida. Ansökningsprocessen sker årligen enligt ett angivet tillvägagångssätt. Statligt bidrag till kommunal infrastruktur går att söka inom tre potter:

• Statlig medfinansiering till kommunal kollektivtrafik (Skånetrafiken handlägger)

• Statlig medfinansiering till kommunala cykelvägar (Trafikverket handlägger)

• Statlig medfinansiering till kommunal trafiksäkerhet och miljö (Trafikverket handlägger)

Ansökningsförfarandet:

• April/maj - Utskick om ansökan från Trafikverket och Skånetrafiken

• September - Ansökan skickas in av kommunerna

• Oktober – Beslut om tilldelning



Uppföljning

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033 ska senast den 30 april skickas till regeringen för granskning och antagande om de ekonomiska ramarna. Inkomna synpunkter på remissversionen kommer att sammanställas i ett särskilt samrådsredogörelse som kommer att tas fram i samband med att planen redovisas till regeringen. Den slutgiltiga versionen av Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033 ska beslutas av regionfullmäktige senast två månader efter regeringens antagande av Nationell transportplan 2022-2033, vilket kommer ske under våren 2022.

Uppföljning av genomförande av den regionala transportinfrastrukturplanen sker inom ramen för Trafikverkets ordinarie verksamhetsplanering som årligen rapporteras till Regionala utvecklingsnämnden. Region Skåne avser att ta fram en kartberättelse där det går att följa genomförandet planomgången 2022–2033.





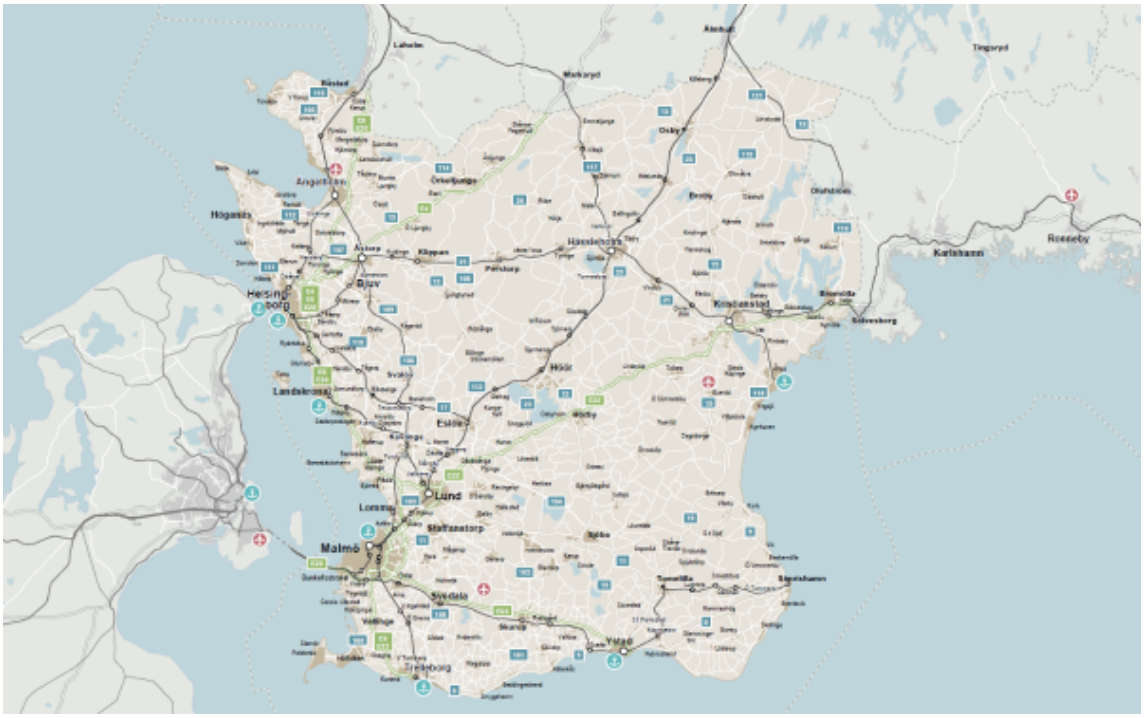
Transportsystemet i Skåne

Skåne är en storstadsregion med en flerkärniga ortstruktur. Det är Skånes styrka, men det ställer också krav på en välfungerande, sammanbindande transportinfrastruktur. Transportsystemet byggs upp av kraftfulla fysiska strukturer som är långlivade och ger varaktiga effekter för hur vi kan leva våra liv. De utmaningar vi möter inom klimat och miljö, integration, arbetsmarknad samt bostadsförsörjning kräver en förändring av transportsystemet.

Region Skåne har tagit fram en systemanalys för transportsystemet i Skåne som syftar till att sammanställa och beskriva situationen för transportsystemet i Skåne och den utveckling som pågår i Skåne som har betydelse för transportinfrastrukturen. Systemanalysens funktions- och bristanalys tar utgångspunkt i de mål som den regionala utvecklingsstrategin och Region Skånes områdesstrategier anger. Systemanalysen är ett kunskapsunderlag i förberedelsearbetet till kommande åtgärdsplanering i nationell och regional transportinfrastrukturplan.

Till systemanalysen för Skåne

I den här fliken finns kartor och beskrivningar av transportinfrastrukturen Skåne så som den ser ut för närvarande.



Transportsystemet i Skåne



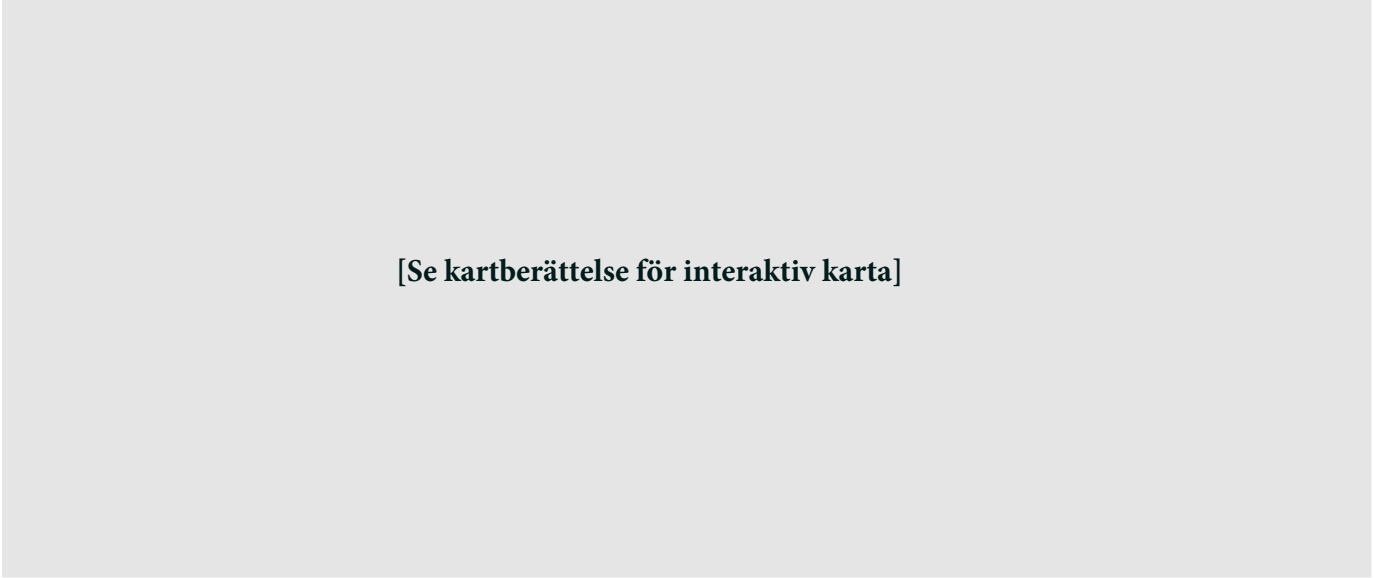
Nationellt och internationellt



Europa

Den överordnade infrastrukturen i Skåne ingår i ett av EU utpekat nätverk för vägar, järnvägar, hamnar/terminaler och flygplatser. De sträckor som ingår i nätverket är de som anses extra betydelsefulla för effektiva transportflöden genom Europa. Nätverket ska möjliggöra smidig och sömlös förflyttning av gods och personer, utan hinder såsom tekniska begränsningar eller flaskhalsar.

TEN-T omfattar även 4 områden för sjömotorvägar (Motorways of the Sea), varav Östersjömotorvägen berör Skåne.



Riksintressen

Trafikverket bedömer vilka områden som är av riksintresse för trafikslagens anläggningar. Riksintressenas markanspråk och funktioner ska säkerställas i de planer som upprättas och i de beslut som fattas enligt bland annat plan- och bygglagen och miljöbalken. I översiktsplanen ska kommunen visa hur den planerade markanvändningen tar hänsyn till Trafikverkets utpekade riksintressen. Översyn av utpekande av riksintressen pågår under 2021.



Bantyp och funktionellt prioriterat vägnät

Bantyper är Trafikverkets strategiska indelning av järnvägsnätet. Indelningen baseras på banans funktion i transportsystemet och används i Trafikverkets arbete med att utveckla verktyg för prioritering och planering av åtgärder.

Trafikverket har pekat ut vilka statliga vägar som är viktigast för tillgänglighet ur ett nationellt och regionalt perspektiv. Vägar som främst har en lokal betydelse har inte pekats ut. Utpekandet har gjorts i samarbete med i första hand länsplaneupprättarna och kallas för funktionellt prioriterat vägnät (FPV). FPV är ett planeringsunderlag till stöd för dels prioritering av insatser för att värna eller utveckla tillgängligheten för resor och transporter längs med de utpekade vägarna, dels samhällsplanering och utformning av vägarna samt avvägning av olika intressen. Tillgängligheten längs med vägarna i FPV ska värnas och, där det behövs mest och är möjligt, utvecklas.

Region Skåne har pekat ut ett prioriterat vägnät som skiljer sig något från FPV. Nätet anger det mest betydelsefulla nätet ur regionalt perspektiv och sammanfaller i stor utsträckning med det viktiga regionala vägnätet för personresor. Stråken ska vara attraktiva och fungera som förstahandsval för gods- och persontrafiken genom och till/från Skåne. De ska binda samman Skånes tillväxtmotorer, regionala kärnor och dess

omland. De ska även binda samman Skåne med omgivande regioner. Utveckling och satsningar bör fokuseras till stråken. Målstandard för nätet är att det ska ha en hög trafiksäkerhet, och bidra till en god tillgänglighet och framkomlighet.

I huvudsak ingår inte de kompletterande regionalt viktiga vägarna från FPV i det nät som regionen pekar ut, däremot omfattas även vissa vägar med kommunal eller enskild väghållare.

Visa regionalt prioriterat vägnät



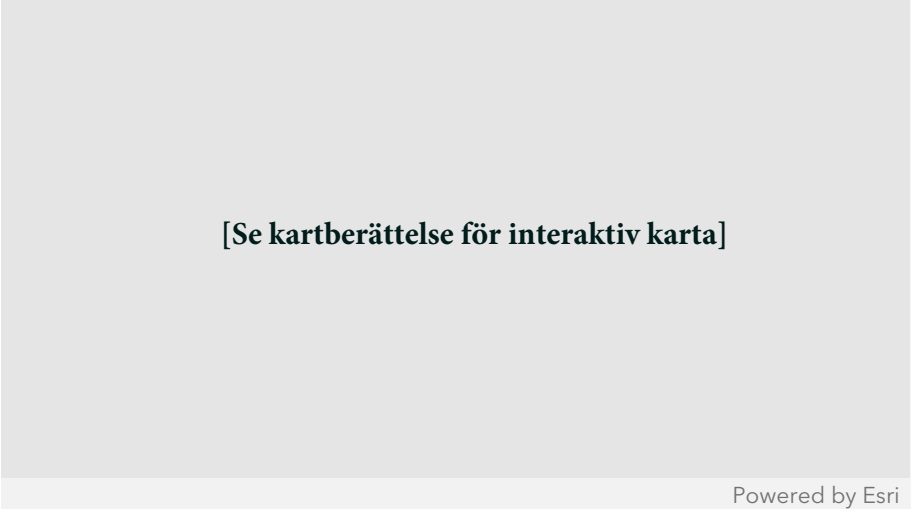
Persontransporter

Resvaneundersökning i Skåne 2018 visar att kollektivtrafikresandets andel av det totala resandet har ökat medan biltrafiken har minskat. Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna är 28 procent. Andelen bilresor av det totala resandet är lägre i Lund och Malmö än i övriga Skåne. Det totala antalet resta km, det vill säga transportarbetet, som skåningarna gör en vanlig dag är 45 000 000 km fördelat på drygt 2 000 000 resor. Av det totala antalet resor sker 22 procent till arbete eller studier. Servicerelaterade resor, det vill säga hämta, lämna barn, inköp, besöka serviceinrättningar, står för 20 procent av alla resor och fritidsresor, det vill säga kategorierna motion, friluftsliv, nöje med mera står för 14 procent av resorna.

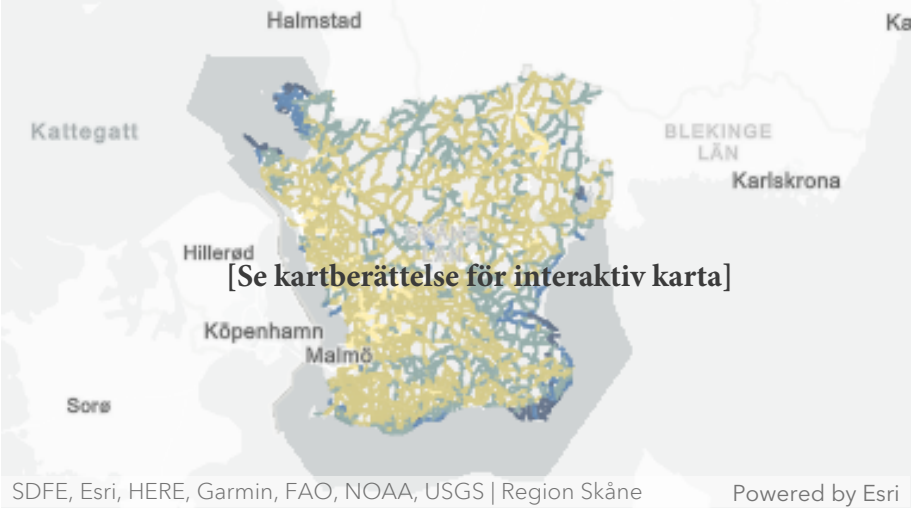
Färdmedelsfördelningen skiljer sig mellan män och kvinnor. Kvinnor väljer i högre utsträckning andra färdmedel än bilen. Det är i synnerhet buss, cykel och till fots som är vanligare

bland kvinnor. Men jämfört med tidigare resvaneundersökning har männen minskat sitt bilresande i högre grad än kvinnor, så skillnaderna kan komma att utjämnas framgent.

Totalt görs ca 170 miljoner resor per år med Skånetrafikens bussar, tåg och servicefordon. Av dessa sker ca 47 miljoner resor med Skånetrafikens tåg; Pågatågen och Öresundståg. Tågtrafiken står alltså för knappt 30 procent av det totala resandet, men då medelreslängden med tåg är betydligt längre än med buss så står tågen för en större del, nästan 70 procent, av det totala persontransportarbetet i Skånetrafiken. De största järnvägsstationerna i Skåne är Malmö, Lund, Helsingborg, Triangeln, Hyllie, Hässleholm och Kristianstad. Stationerna är viktiga bytespunkter mellan tåg, buss, cykel och bil för att koppla samman hela resan från start till mål.



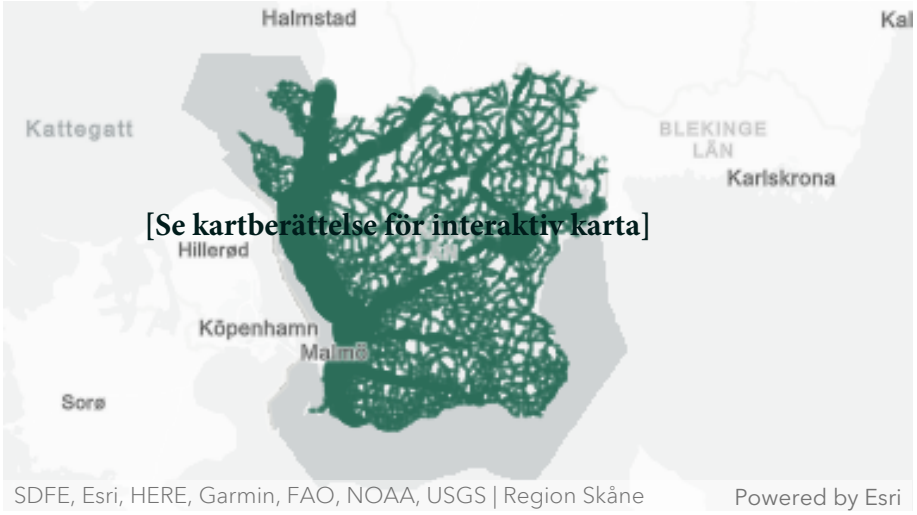
Årsmedeldygnstrafik för alla fordon. Källa: Trafikverket/Nationella vägdatabasen 2021.



Faktor för beräkning av sommarmedeldygnstrafik. Källa: Trafikverket.



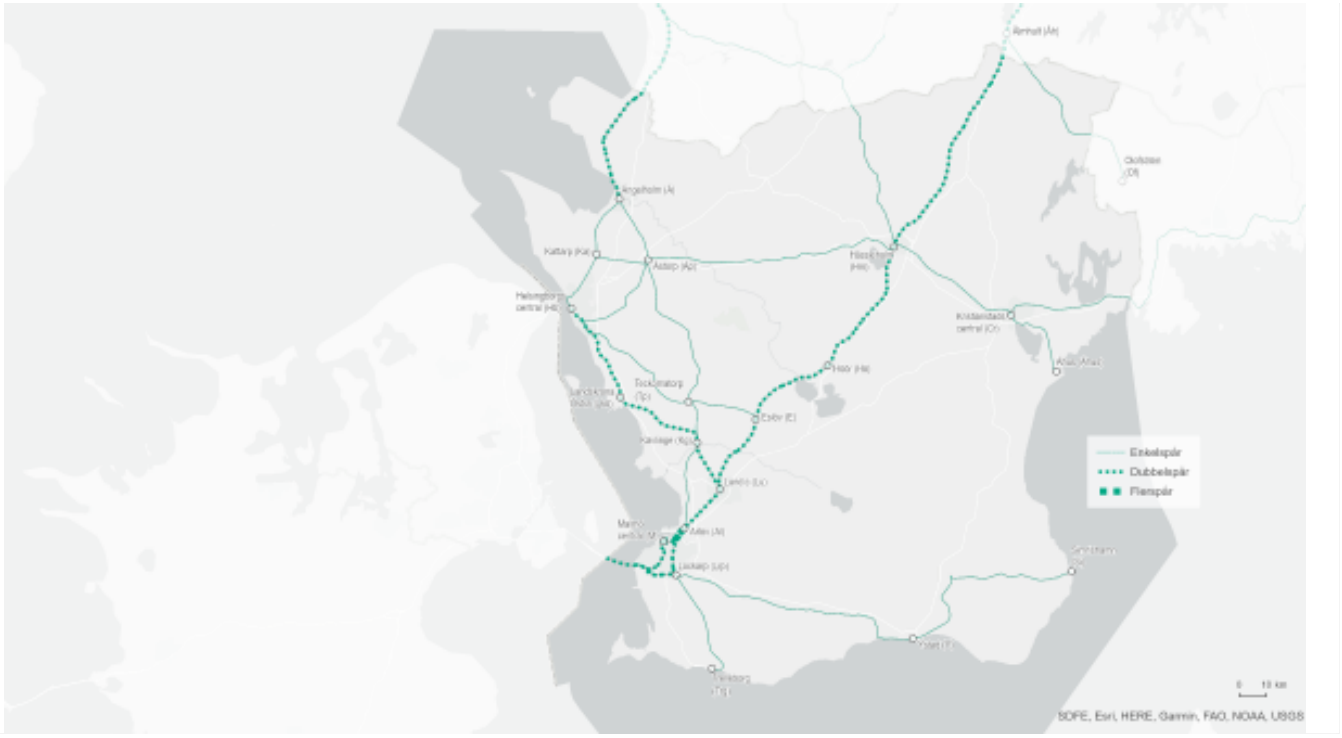
Godstransporter



Årsmedeldygnstrafik för tunga fordon. Källa: Trafikverket/Nationella vägdatabasen 2021.



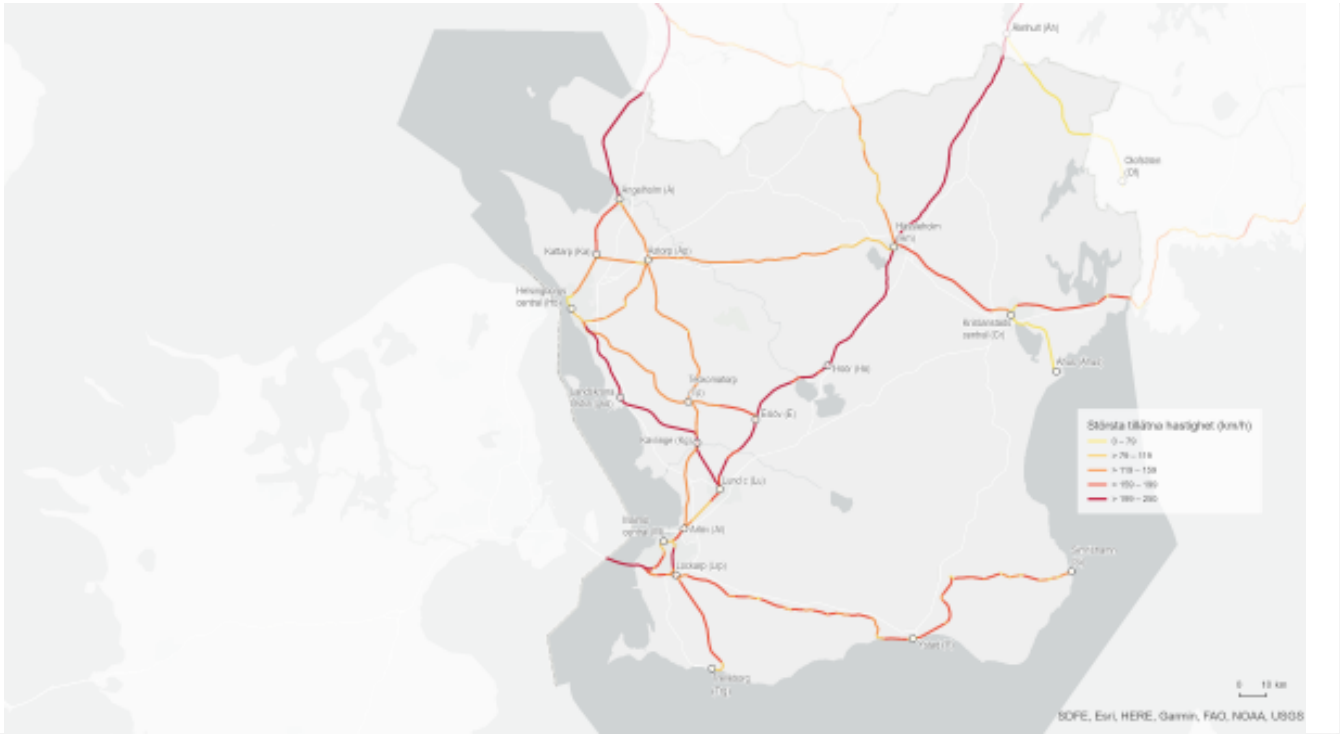
Järnvägar



Spårkapacitet i Skåne



Nästan alla järnvägar i Skåne är elektrifierade, undantag är Åhusbanan (som inte trafikeras) och Älmhult-Olofström. Utöver det finns hamn- och industrispår som inte är elektrifierade.



Hastighetsstandarden är låg och/eller ojämn på vissa banor i Skåne, t.ex. Skånebanan och Ystadbanan.



Södra stambanan sträcker sig mellan Malmö och Stockholm och är Sveriges mest trafikerade stråk. Banan är även viktig ur ett nordiskt och europeiskt perspektiv.

Stråket är dubbelspårigt och trafikeras av gods- och persontåg. Mellan Hässleholm och Malmö är det tät regionaltrafik.

Södra stambanan mellan Lund och Malmö byggs ut från två till fyra spår. Bygget startade hösten 2017 och beräknas vara i

full drift december 2023. Utbyggnaden innebär ökad kapacitet på sträckan och att järnvägstrafiken blir mindre känslig för störningar.

Stationerna i Burlöv, Åkarp och Hjärup byggs om i samband med fyrspårsbygget och en helt ny station planeras vid Klostergården i södra Lund.

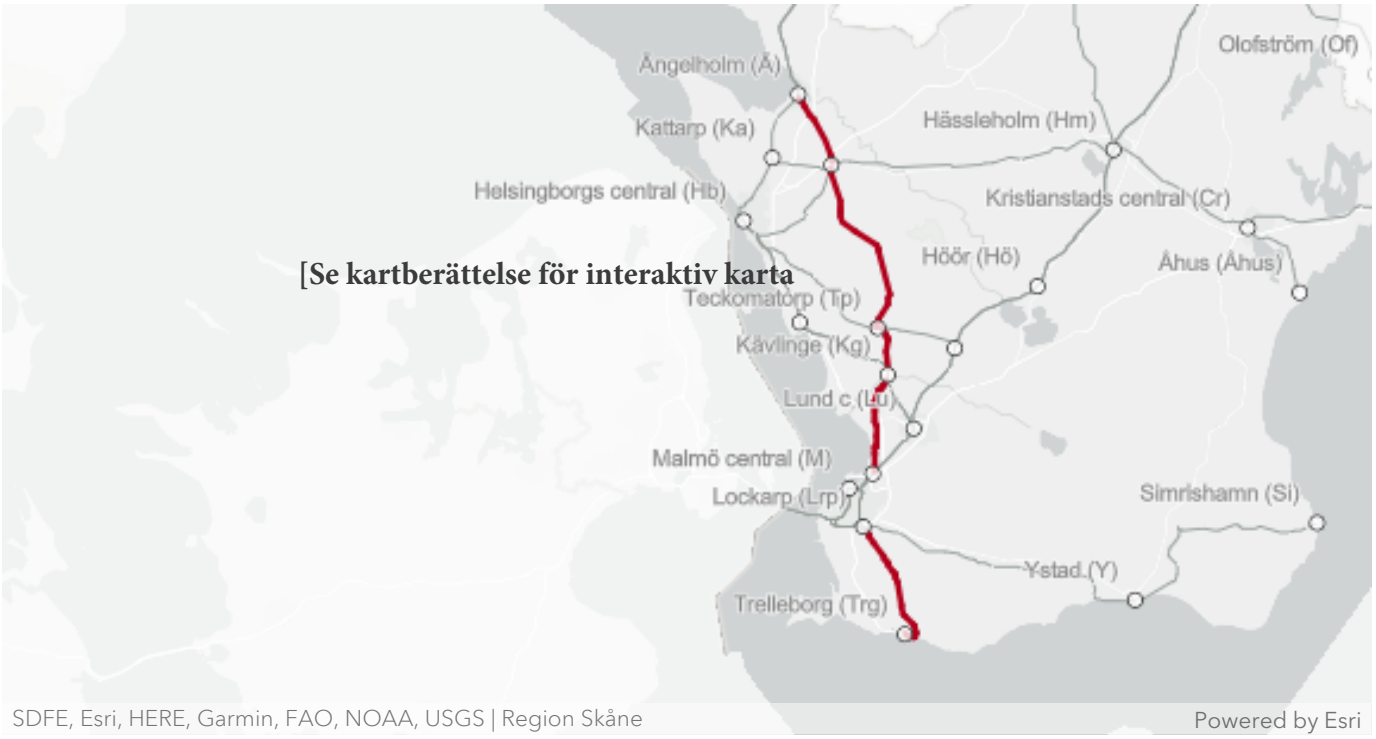


Västkustbanan går mellan Göteborg och Lund och är en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser. Banan är även viktig ur ett nordiskt och europeiskt perspektiv eftersom den är en del av förbindelsen Oslo-Köpenhamn.

Banan är dubbelspårig med undantag av sträckan Ängelholm-Helsingborg samt Varberg-Hamra. Utbyggnad av dubbelspår Ängelholm-Maria påbörjas hösten 2020 och beräknas vara klar december 2023. Flaskhalsen på sträckan Maria-Helsingborg C beräknas inte vara åtgärdad före 2035.

Banan fick en ny färdig sträckning Helsingborg-Kävlinge 2001 och Hallandsåstunneln invigdes 2015.

I princip används inte Västkustbanan för godstrafik söder om Ängelholm. Godstrafiken är istället hänvisad till Godsstråket genom Skåne. Godstrafik är förbjuden i Knutpunkten i Helsingborg och i järnvägstunneln i Glumslöv, och på vissa delar av Västkustbanan är det dessutom kraftiga lutningar.



Godsstråket genom Skåne är ett enkelspårigt stråk från Ängelholm i norr till Trelleborg i syd.

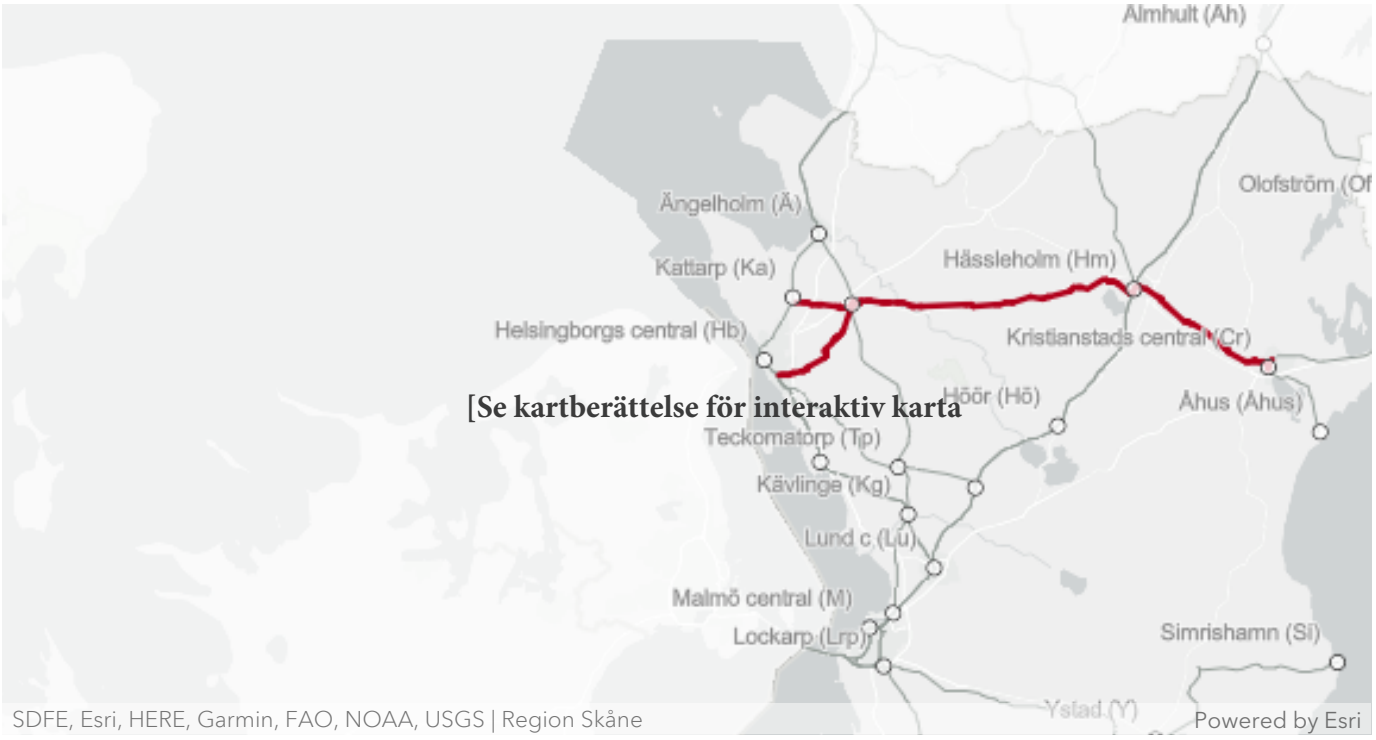
Sträckan Ängelholm-Arlöv trafikeras huvudsakligen av godståg, som inte kan använda Västkustbanan.

Sedan 2015 går det Pågatågstrafik från Malmö till Trelleborg, och sedan 2020 även från Malmö till Kävlinge på Lommabanan. Persontrafiken i stråket kommer att utvecklas ytterligare när Söderåsbanan (Åstorp-Teckomatorp) börjar trafikeras av Pågatåg i december 2021.



Rååbanan utgörs av Västkustbanans gamla sträckning från Helsingborgs gamla godsbangård till Teckomatorp, och Godsstråket genom Skånes gamla sträckning från Teckomatorp till Eslöv.

Banan är enkelspårig och trafikeras av Pågatåg på hela sträckan. Banan har även en betydelse för godstransporter till eller från Helsingborg.



Skånebanan mellan Kristianstad och Helsingborg är en viktig öst-västlig förbindelse för både godstrafik och den regionala persontrafiken.

Sträckan Åstorp-Kattarp används för omledning.





Ystad- och Österlenbanan är enkelspåriga banor som i huvudsak trafikeras av Pågatåg.

Hela stråket är elektrifierat sedan 2003.



Öresundsförbindelsen invigdes 2000 och förvaltas av Öresundsbrokonsortiet. Banan är den enda fasta förbindelsen Sverige har med Danmark och vidare till Tyskland. Förbindelsen medger 1000 m långa tåg. Banan har svenskt signalsystem och trafikledning över bron fram till Pepparholmen. Redan vid Lernacken ändras kontaktledningsspänningen till dansk standard.

Citytunneln förbinder sedan 2010 Malmö C, som tidigare var en säckstation, med Öresundsförbindelsen.
Kontinentalbanan som går genom de östra delarna av Malmö till Lockarp rustades upp i samband med Öresundsbrons öppnande 2000 och dubbelspåret förlängdes från Malmö Persborg till Lockarp där linjerna till Trelleborg och Ystad skiljs åt.



Blekinge kustbana är en enkelspårig bana mellan Kristianstad och Karlskrona som elektrifierades 2007.

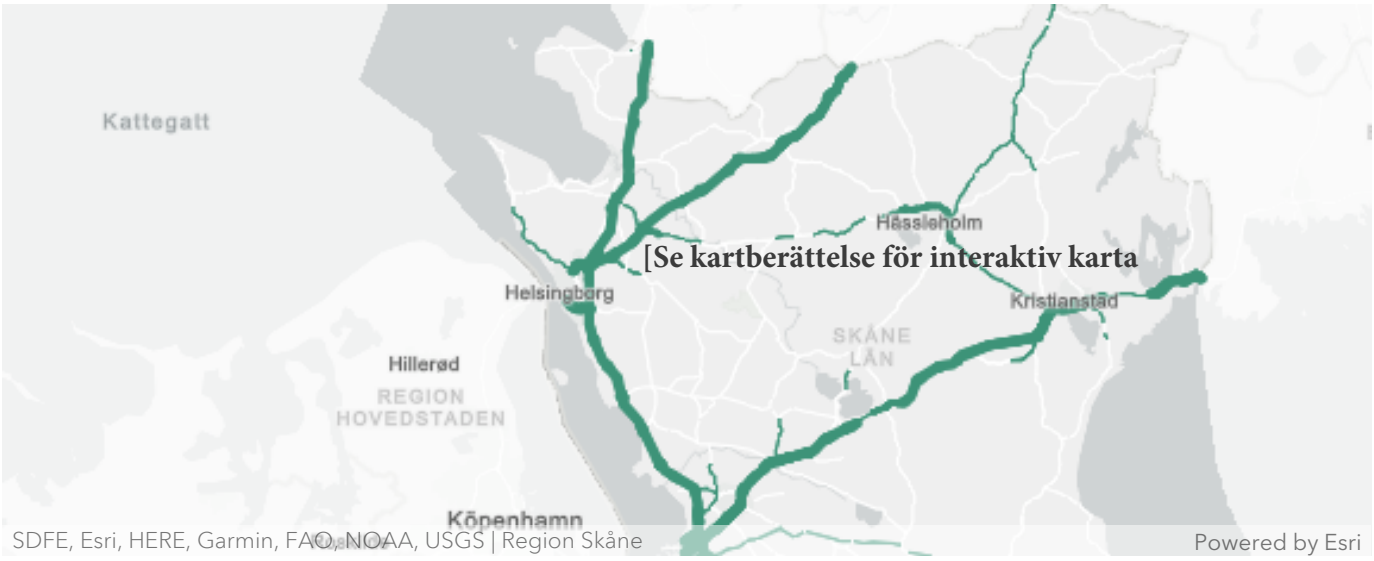
Banan **Älmhult-Olofström**, även kallad Sydostlänken, går delvis genom Skåne och är enkelspårig och oelektrifierad. Banan har enbart godstrafik. En utbyggnad av banan är beslutad, detta innebär elektrifiering och en förlängning till Karlshamn.

Åhusbanan är enkelspårig och oelektriferad. Banan trafikeras inte i dagsläget.

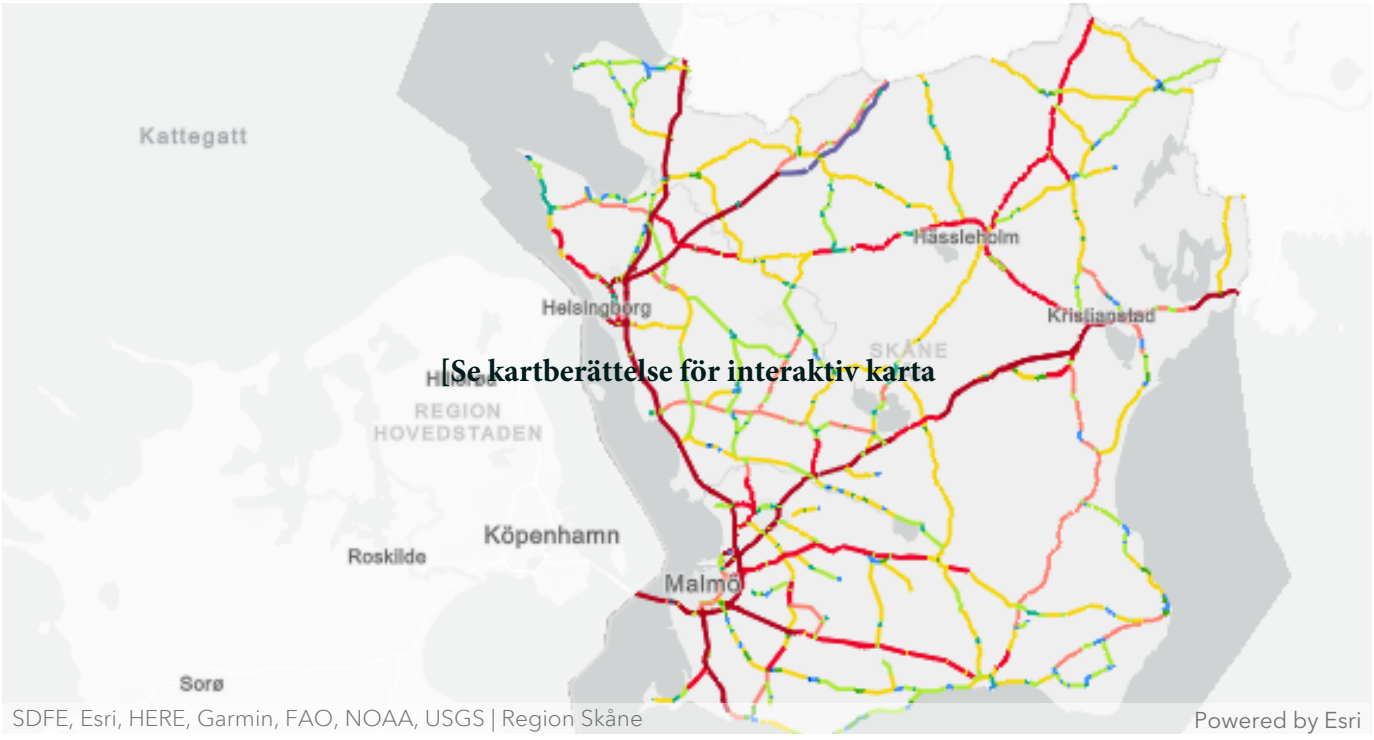
Utöver ovan nämnda banor finns industrispår och kommunala spår och dessutom en museibana Gärsnäs-St Olof-Brösarp med säsongstrafik mellan St Olof och Brösarp.



Vägar



Mötesfri väg i Skåne (statligt vägnät)



Hastighetsgräns

[Se kartberättelse för interaktiv karta



Automatisk trafiksäkerhetskamera i Skåne



Viltstängsel i Skåne (statlig väg)

[Se kartberättelse för interaktiv karta

Powered by Esri

Cykelvägar i Skåne registrerade i nationella vägdatabasen (NVDB).

[Se kartberättelse för interaktiv karta

Powered by Esri

Cykelleder i Skåne registrerade i nationella vägdataasen (NVDB).



Sjöfart och luftfart

Sjöfart och luftfart är viktiga trafikslag för den internationella tillgängligheten men även ur ett nationellt perspektiv.

Den svenska import och export beror till stor del på sjöfarten och farlederna runt Skånes kust är livligt trafikerade. Öresund är infarten till Östersjön, normalt passerar mellan 35 000 och 40 000 fartyg genom Öresund under ett år.

I Skåne finns fyra TEN-T-hamnar av vilka Trelleborgs hamn och Copenhagen Malmö Port (CMP) är stomhamnar. Hamnarna i Helsingborg och Ystad ingår i det övergripande nätet. Utöver dessa fyra hamnar sker godshantering även i hamnarna i Åhus och Landskrona.

Skåne har tre flygplatser för kommersiella flyg: Malmö, Ängelholm-Helsingborg och Kristianstad-Österlen. Förutom dessa fyller Köpenhamns flygplats en mycket viktig funktion för Skånes befolkning och näringsliv.

Bland flygplatserna i Skåne är det endast Malmö som hanterar flygfrakt. Malmö är också den enda flygplatsen i Sydsverige där tunga fraktflyg (startvikt 136 ton) kan tas emot. Av stor betydelse för transport av flygfrakt till och från Skåne är även Köpenhamns flygplats.



Regionala utvecklingsnämnden

Tobias
Moberg

Missiv

Datum: 2021-09-15

Ärendenummer 2021-POL000307

Missiv till remissversion av Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033

Regeringen beslutade den 23 juni 2021 att ge Region Skåne i uppdrag att upprätta en ny regional transportinfrastrukturplan för utveckling av transportsystemet för perioden 2022–2033. Den preliminära ramen är 5 050 miljoner kronor. Den slutgiltiga ekonomiska ramen fastställs när regeringen fastställer den nationella planen under sommaren 2022.

Den regionala transportinfrastrukturplanen ska visa Skånes samlade infrastrukturåtgärder under planperioden 2022–2033 samt hur dessa bidrar till att nå de transportpolitiska målen och klimatmålen. Framtagande av planen har skett i dialog med samtliga av Skånes kommuner, Trafikverket och Länsstyrelsen. Planen ska bidra till att möjliggöra infrastruktur till en hållbar utveckling av transportsystemet.

Remissversionen av Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033 presenteras digitalt via följande länk: https://arcg.is/1fvunv

Den regionala transportinfrastrukturplanen läses bäst digitalt. Planen läses bäst på en dator, surfplatta eller mobil. Önskar man skriva ut planen finns en förenklad PDF-version tillgänglig som är anpassad för utskrift. Denna finner du i den digitala versionen under fliken Välkommen.

Region Skåne önskar synpunkter särskilt kring följande frågeställningar:

• Hur planen skapar förutsättningar för att bidra till kommunernas och övriga aktörers mål om en hållbar omställning av transportsystemet?

• Vilka större prioriterade brister det finns att utreda det finns på det regionala vägnätet?

• Vilka förutsättningar planförslaget skapar för bostadsbyggandet i Skåne?

Remissperioden gäller från 2021-09-23 till 2022-01-09.

Det går att lämna synpunkter på planförslaget på två sätt, antingen digitalt eller via brev. Väljer du att lämna synpunkter digitalt så skicka då e-post till infrastruktur@skane.se Ange diarienummer 2021-POL000307 samt avsändare i ämnesraden. Väljer du att lämna synpunkter skriftligen så skickar du brev till Region Skåne, 291 89 Kristianstad. Ange diarienummer 2021-POL000307 som referens.

Remissinstanser

Bjuvs kommun

Bromölla kommun

Burlövs kommun

Båstads kommun

Eslövs kommun

Helsingborgs stad

Hässleholms kommun

Höganäs kommun

Hörby kommun

Höörs kommun

Klippans kommun

Kristianstads kommun

Kävlinge kommun

Landskrona stad

Lomma kommun

Lunds kommun

Malmö stad

Osby kommun

Perstorps kommun

Simrishamns kommun

Sjöbo kommun

Skurups kommun

Staffanstorps kommun

Svalövs kommun

Svedala kommun

Tomelilla kommun

Trelleborgs kommun

Vellinge kommun

Ystads kommun

Åstorps kommun

Ängelholms kommun

Örkelljunga kommun

Östra Göinge kommun

Familjen Helsingborg

MalmöLundregionen

Skåne Nordost

Sydöstra Skånes samarbetskommitté

Skånes kommuner (Kommunförbundet)

Region Blekinge

Region Halland

Region Jönköpings län

Region Kalmar län

Region Kronoberg

Copenhagen Malmö Port

Helsingborgs hamn

Kristianstad Österlen Airport

Landskrona hamn

Malmö Airport

Trelleborgs hamn

Ystad hamn

Ängelholm Helsingborg Airport

Myndigheter

Arbetsförmedlingen

Boverket

Energimyndigheten

Försvarsmakten

Luftfartsverket

Länsstyrelsen i Skåne

MSB

Naturvårdsverket

Polismyndigheten region Syd

Post- och telestyrelsen

Sjöfartsverket

Skatteverket

Tillväxtverket

Trafikverket

Transportstyrelsen

Trafikanalys

VTI

Högskolan Kristianstad

Lunds universitet

Malmö universitet

Sveriges lantbruksuniversitet (Alnarp)

Cykelfrämjandet

Gröna bilister

K2

LSU

Naturskyddsföreningen i Skåne

NTF

PRO

Resenärsforum

Svensk cykling

Swedtrain

Synskadades riksförbund

Byggföretagen

EON

Fastighetsägarna syd

Företagarna Region Syd

LRF i Skåne

Svenskt Näringsliv i Skåne

Sveriges åkeriföretag

Sydsvenska Handelskammaren

Sysav

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 135-150

Tid: 2021-11-02 kl. 08:30

Plats: Regionens hus sal C

§ 146

Remiss - Strategi för Nässjö kommuns boendeplanering

Diarienummer: RJL 2021/2138

Beslut

Presidiet föreslår nämnden

- Godkänna föreliggande yttrande som svar till Nässjö kommuns utvecklingsavdelning.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerat förslag till strategi för Nässjö kommuns boendeplanering.

Beslutsunderlag

- Missiv daterad 2021-10-27
- Förslag till yttrande daterad 2021-11-16
- Remiss strategi för Nässjö kommuns boendeplanering daterad 2021-10-15

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutets antal sidor

1

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Strategi för Nässjö kommuns boendeplanering

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Godkänner föreliggande yttrande som svar till Nässjö kommuns utvecklingsavdelning.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerat förslag till strategi för Nässjö kommuns boendeplanering.

Information i ärendet

Nässjö kommun har arbetat fram en ny strategi för bostadsplanering som ska ersätta den befintliga strategin som antogs 18 maj 2017 och som omfattade tidsperioden 2017- 2020. Den 12 oktober 2021 beslutade Nässjö kommun att förslaget till ny strategi för Nässjö kommuns boendeplanering ska skickas på samråd.

Region Jönköpings län har, med undantag av några små synpunkter på formalia i dokumentet, inget att erinra mot strategin.

Beslutsunderlag

- Missiv daterad 2021-10-27
- Förslag till yttrande daterad 2021-11-16
- Remiss strategi för Nässjö kommuns boendeplanering daterad 2021-10-15

Beslut skickas till

Nässjö kommun, utvecklingsavdelningen

REGIONLEDNINGSKONTORET

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Erik Bromander
Sektionschef samhällsbyggnad och tillgänglighet

Nässjö kommun Utvecklingsavdelningen

Strategi för Nässjö kommuns boendeplanering

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över remissen av en ny strategi för Nässjö kommuns boendeplanering.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har inget att erinra mot strategin. I stycket synpunkter nedan finns några smärre tillägg som kan göras för ökad tydlighet.

Synpunkter på förslaget

Region Jönköpings län anser att den framtagna strategin är väl genomarbetad, redovisar relevant material, drar korrekta slutsatser och gör en bra och tydlig återkoppling till den tidigare strategin. Därav har regionen inget att erinra mot strategins innehåll.

Dock vill regionen föreslå följande tillägg för att ytterligare förtydliga dokumentet:

- Tydligt skriva ut vilken period strategin omfattar, t.ex. i strategins rubrik.
- Stycket **Utveckling av befintligt bostadsbestånd** kan utvecklas så att det tydligare framgår vilken del av bostadsbeståndet som berörs av textens olika delar, t.ex. vilka delar av texten som handlar om hyresrätter m.m.
- Tabellen **Andelen hushåll i olika upplåtelseformer** bör kompletteras med en stapel som visar fördelningen mellan olika upplåtelseformer i Nässjö tätort.
- I **Mål och åtgärder** bör målet om att antalet bostäder ska öka genom förtätning ändras till t.ex. att förtätning ska bidra till ett ökat antal bostäder i kommunens orter

Regionledningskontoret
Box 1024
551 11 Jönköping

Telefon: 010-241 00 00
E-post: regionen@rjl.se
Hemsida: www.rjl.se

Organisationsuppgifter
Bankgiro: 5216-2849
Orgnr: 232100-0057

REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Marcus Eskdahl
Ordförande nämnden för trafik, infrastruktur och miljö

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

NÄSSJÖ KOMMUN

Strategi för Nässjö kommuns boendeplanering

Remisshandling

Innehåll

Inledning 2
Syfte 2
Organisation 2
Tidigare version av strategin 2
Nässjö kommuns förutsättningar, utmaningar och behov 4
Mål och åtgärder för bostadsförsörjningen 9
Mål 9
Åtgärder 9
Uppföljning och revidering av mål och åtgärder 10
Organisation för genomförande av strategin för boendeplanering 13
Globala, nationella och regionala mål av betydelse för bostadsförsörjningen 14
Agenda 2030 14
Nationella mål 14
Regionala mål och dokument 14
Nässjö kommuns vision, mål och planer 16
Vision 2030 och strategiområden 16
Kommunfullmäktiges mål 16
Översiktsplan 16
Fördjupade översiktsplaner 16
Ägardirektiv till Fastighets AB Linden 17
Örnen i Nässjö AB:s uppdrag enligt bolagsordning och ägardirektiv 17
Kommunala verktyg för bostadsförsörjningen 18
Översikts- och detaljplanering 18
Strategisk markpolitik 18
Kommunala bostadsföretag 18
Bostadsförmedling 18
Hyresgarantier 19
Utgångsläge för Nässjö kommun 20
Befolkning och hushåll 20
Bostadsbestånd 25
Marknadsförutsättningar 26
Behov av bostäder för särskilda grupper 31
Uppföljning av strategi 2017–2020 38
Statistikbilaga 43

Inledning

Det är en viktig attraktivitets- och tillväxtfaktor för en kommun att kunna erbjuda goda bostäder och goda boendemiljöer som utgår från alla invånares behov. Den 18 maj 2017 antog kommunfullmäktige en strategi för Nässjö kommuns boendeplanering. Strategin gäller för perioden 2017-2020, och därför behövs en ny strategi för 2021 och framåt. Under 2017-2020 har Nässjö kommuns befolkning växt. Den 31 december 2016 hade kommunen 30 820 invånare och den 31 december 2020 hade invånarantalet vuxit till 31 563. Bostadsmarknaden i kommunen har utvecklats, och under 2017-2020 har startbesked lämnats för byggande av cirka 280 nya bostäder.

Enligt lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar ska varje kommun planera för bostadsförsörjningen med hjälp av riktlinjer. Syftet med planeringen ska vara att skapa förutsättningar för alla i kommunen att leva i goda bostäder och för att främja att ändamålsenliga åtgärder för bostadsförsörjningen förbereds och genomförs. Riktlinjer för bostadsförsörjningen ska antas av kommunfullmäktige under varje mandatperiod. Dessutom ska nya riktlinjer upprättas om förutsättningarna för de antagna riktlinjerna ändras.

Kommunala riktlinjer för bostadsförsörjningen ska innehålla minst följande uppgifter:
1. kommunens mål för bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet,
2. kommunens planerade insatser för att nå uppsatta mål, och
3. hur kommunen har tagit hänsyn till relevanta nationella och regionala mål, planer och program som är av betydelse för bostadsförsörjningen.

Uppgifterna ska särskilt grundas på en analys av den demografiska utvecklingen, av efterfrågan på bostäder, bostadsbehovet för särskilda grupper och marknadsförutsättningar.

Syfte

Strategin för Nässjö kommuns boendeplanering ska fungera som en plan för bostadsförsörjningen i kommunen. Strategin ska leda till en genomtänkt bostadsutveckling som skapar förutsättningar för att stärka Nässjö kommun som en attraktiv boendekommun med bostäder för alla invånares behov.

Organisation

Strategin har tagits fram i samverkan mellan kommunala förvaltningar och det allmännyttiga bostadsföretaget. Den grupp av tjänstepersoner som har skrivit denna strategi utgör också en strategigrupp som verkar under hela den period som strategin gäller. Strategigruppen ska se till att handlingsplaner upprättas och att mål och aktiviteter följs upp. I strategigruppen ingår:

Karolina Haag Sjöberg, kommunledningskontoret
Dennis Lundquist, kommunledningskontoret
Jenny Lindh, samhällsplaneringskontoret
Erik Almquist, samhällsplaneringskontoret
Albina Petrosyan, tekniska serviceförvaltningen
Joel Spångby, tekniska serviceförvaltningen
Amanda Rothén/Joel Malmvall, socialförvaltningen
Tomas Sandstedt, Fastighets AB Linden
Ninna Magnusson, Fastighets AB Linden

Tidigare version av strategin

Denna strategi för Nässjö kommuns boendeplanering ersätter den strategi som antogs av kommunfullmäktige den 18 maj 2017 § 82. När den strategin togs fram hade Nässjö kommun en

hög befolkningstillväxt och ett behov av att få fart på bostadsbyggandet. Det ledde till att strategin fick ett stort fokus på nyproduktion. Strategin innehöll mål, handlingsplan och en byggprojektplan. En uppföljning av strategins utfall finns i avsnittet ”Uppföljning av strategi 2017-2020”.

Nässjö kommuns förutsättningar, utmaningar och behov

Längre fram i detta dokument redovisas globala, nationella, regionala och lokala mål av betydelse för bostadsförsörjningen. Några särskilt viktiga utgångspunkter att ta hänsyn till är:

- Barnkonventionen
- Konventionen för mänskliga rättigheter
- Agenda 2030, särskilt mål 11: Hållbara städer och samhällen
- Kommunfullmäktiges fokusmål: Alla barn och ungdomar i Nässjö kommun har förutsättningar för en god uppväxt.

Som underlag för framtagande av strategins mål och inriktningar har en så kallad SWOT-analys gjorts, det vill säga en analys av styrkor, svagheter, möjligheter och hot avseende förutsättningarna för boendeplanering i Nässjö kommun. Utifrån SWOT-analysen och andra väsentliga nulägesförutsättningar i Nässjö kommun har nedanstående förutsättningar, utmaningar och behov av betydelse för bostadsplaneringen identifierats.

Behov av nya bostäder

För att få en indikation på hur många nya hushåll som kan förväntas tillkomma har en beräkning gjorts utifrån hushållskvoter. Det är en statistisk beräkning som baseras på att olika åldersgrupper genererar ett visst antal hushåll. Resultatet framgår av tabellen nedan:

Åldersgrupp	**Förändring i antal hushåll 2021-2030**
15-19 år	+6
20-24 år	-14
25-34 år	-323
35-44 år	+325
45-54 år	-241
55-64 år	-33
65-69 år	+84
70-74 år	-107
75-79 år	-1
80-84 år	+340
85-89 år	+243
90 +	+28
Nettoförändring	**+307**

Som framgår av tabellen förväntas 80-89 åringarna öka med cirka 580 hushåll. Även gruppen 35-44 år förväntas öka. I åldrarna 25-34 år, 45-54 år och 70-74 år minskar antalet hushåll. Den förväntade nettoförändringen är cirka 300 fler hushåll år 2030 jämfört med år 2020.

Antalet bostäder behöver öka för att de tillkommande hushållen ska ha någonstans att bo. Resultatet visar att det framförallt är utbudet av bostäder anpassade för äldre personer som behöver öka fram till 2030. Med bostäder anpassade för äldre avses inte särskilt boende, utan det handlar bostäder för äldre på den reguljära bostadsmarknaden. Den prognostiserade utvecklingen med viss minskning av antalet hushåll i vissa åldersgrupper och ökning i andra innebär att det kommer att behövas en kombination av nyproduktion och omvandling av befintliga bostäder för att matcha förändringen av antalet hushåll.

Mark för bostadsbyggande
Tillgång till byggbar mark är en grundläggande förutsättning för bostadsbyggandet. I Nässjö stad finns en markreserv och detaljplanelagd mark som medför tillfredsställande tillgång till mark för nya bostäder i ett kortsiktigt perspektiv. I ett längre perspektiv behöver markreserven kring Nässjö stad öka. I Forserum har Nässjö kommuns markreserv för bostadsbyggande snabbt gått åt till följd av hög efterfrågan på bostäder. Därför finns ett behov av att få tillgång till mer mark för att möjliggöra fortsatt bostadsbyggande.

Strategiska markförvärv med god framförhållning är en framgångsfaktor för att möjliggöra bostadsbyggande i enlighet med översiktsplanen.

Förtätning i redan bebyggda området är ett sätt att möjliggöra byggande utan att naturmark tas i anspråk. Förtätning kan ske genom att så kallade ”lucktomter” bebyggs med bostäder eller genom att befintliga äldre hus rivs och ersätts med nya bostadshus. Det finns både kommunala och privatägda lucktomter i kommunen. Tillgång till grönytor är av betydelse både för attraktiviteten och för att klimatanpassa bebyggelsen för att klara såväl värmebölja som skyfall. Därför behöver förtätning ske på ett sådant sätt att även behovet av grönska tillgodoses. Genom att på ett miljömässigt hållbart sätt skapa förtätningsmöjligheter kan bostäder tillkomma i lägen som är attraktiva för människor som vill bo centralt, nära både kommersiellt och offentligt serviceutbud.

Parkering tar stora ytor i anspråk. En parkeringsstrategi som styr mot effektivare markanvändning är ytterligare ett sätt skapa utrymme för nya bostäder. Nässjö kommun har länge haft ett behov av att uppdatera parkeringsnormer och integrera parkering som en del i stadsutvecklingen. Ett arbete pågår med att ta fram en parkeringsstrategi.

Cirka en fjärdedel av de småhus som har tillkommit under 2017-2020 har byggts på landsbygden. Det innebär att mark på landsbygden utgör en betydande resurs för det privata bostadsbyggandet.

Intresse för att bygga i Nässjö kommun
När föregående strategi för Nässjö kommuns boendeplanering upprättades var det fortfarande många byggherrar som ännu inte hade upptäckt potentialen för nybyggnation i Nässjö kommun. Sedan strategin antogs har intresset ökat och flera byggprojekt har genomförts eller påbörjats i Nässjö stad och Forserum. Idag är intresset för att bygga i Nässjö och Forserum stort hos både etablerade som nya byggherrar, vilket är en positiv förutsättning att ta vara på i boendeplaneringen.

I övriga orter finns ett behov av lägenheter. Kommunen har påbörjat ett proaktivt arbete för att tillskapa fler bostäder i dessa orter. Under hösten 2020 genomförde kommunen en enkät bland kommunens 55+ invånare för att se hur efterfrågan ser ut i samtliga orter. I början av 2021 bjöd kommunen in byggherrar till ett seminarium för att väcka deras intresse av att bygga bostäder, inte bara i Nässjö stad, utan även i Malmbäck, Bodafors med flera. Några byggaktörer har därefter tagit kontakt med kommunen och önskar inleda dialog om bostadsproduktion i bland annat Malmbäck. Förhoppningen är att dessa dialoger ger positivt resultat över tid.

Attraktiv boendemiljö
Nässjö kommun har många kvalitéer som ger förutsättningar att vara och utvecklas som en attraktiv boendekommun. Kommunikationerna och Nässjö resecentrum spelar en central roll för Nässjö kommuns attraktivitet. I medborgardialoger med Nässjöbor återkommer ofta ordet ”närhet” som en styrka med Nässjö och som något positivt att bygga vidare på. I närheten vägs in att det är nära till det vi behöver i vardagen, till natur- och friluftsupplevelser, till vänner och till förenings- och fritidsaktiviteter. Skolan betyder mycket för barnfamiljers upplevelse av

kommunens attraktivitet, och i Lärarförbundets rankning av bästa skolkommuner 2020 placerades sig Nässjö kommun högt. En annan attraktivitetsfaktor är det lokala näringslivet, som är stabilt och utvecklingsinriktat. För att bygga attraktivitet behövs samverkan mellan kommun, fastighetsägare och boende.

Nässjö kommun har en attraktiv landsbygd och boende på landsbygd har en god efterfrågan, vilket framgår av både mäklarnas bedömning av marknaden och bygglovsstatistik. LIS-områden (områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen) skapar förutsättningar för fler bostäder i attraktiva lägen på landsbygden. I LIS-områden finns möjlighet att få dispens från strandskyddet för att kunna bygga strandnära. I Nässjö kommuns översiktsplan från 2012 finns 12 utpekade LIS-områden.

I Nässjö kommuns olika orter har det funnits tider då det har byggts många bostäder och tider då det har byggts få eller inga bostäder. Det har lett till att bostadsbeståndet har en ojämn åldersfördelning. Ett hot mot attraktiviteten är fastighetsägare som inte sköter och underhåller sina fastigheter i tillräcklig omfattning.

Otrygghet är negativt för boendemiljöers upplevda attraktivitet. Orsakerna till att ett område upplevs som otryggt kan vara eftersatt fastighetsunderhåll eller att det är särskilt utsatt för brottslighet, missbruk av alkohol och droger eller andra sociala påfrestningar.

För att skapa attraktiva boendemiljöer i hela Nässjö kommun behöver det som redan är attraktivt stärkas och det som är oattraktivt vändas i positiv riktning. För att fram vad som är positivt att bygga vidare på och vad som behöver förändras bör ett utvecklingsarbete utgå från dialoger med de som bor i respektive område.

Utveckling av befintligt bostadsbestånd
Att flytta in i nyproducerade bostäder medför oftast högre boendekostnader än att bo i begagnade bostäder. Alla har därför inte ekonomiska möjligheter att lösa sitt bostadsbehov genom att flytta in i något nybyggt. Äldre bostäder är i detta sammanhang en viktig tillgång. Genom mindre genomgripande renoveringar av äldre byggnader kan bostäder till överkomliga hyror erbjudas.

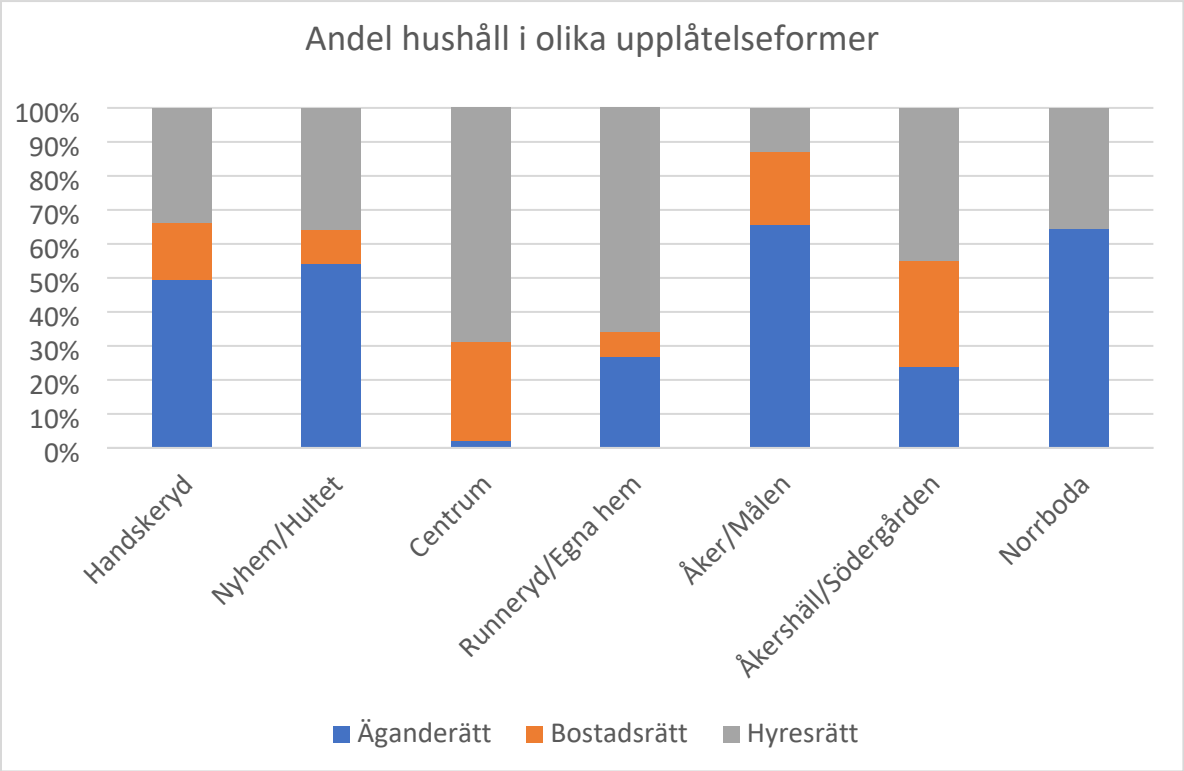
I Nässjö kommun finns trångbodda familjer, vilket beror på ett för litet utbud av hyresrätter i en prisklass som passar för stora barnfamiljer. För många i gruppen är inte nyproduktion en ekonomiskt möjlig lösning. Ombyggnad i befintligt bostadsbestånd är en möjlighet för att skapa större lägenheter till en rimlig kostnad.

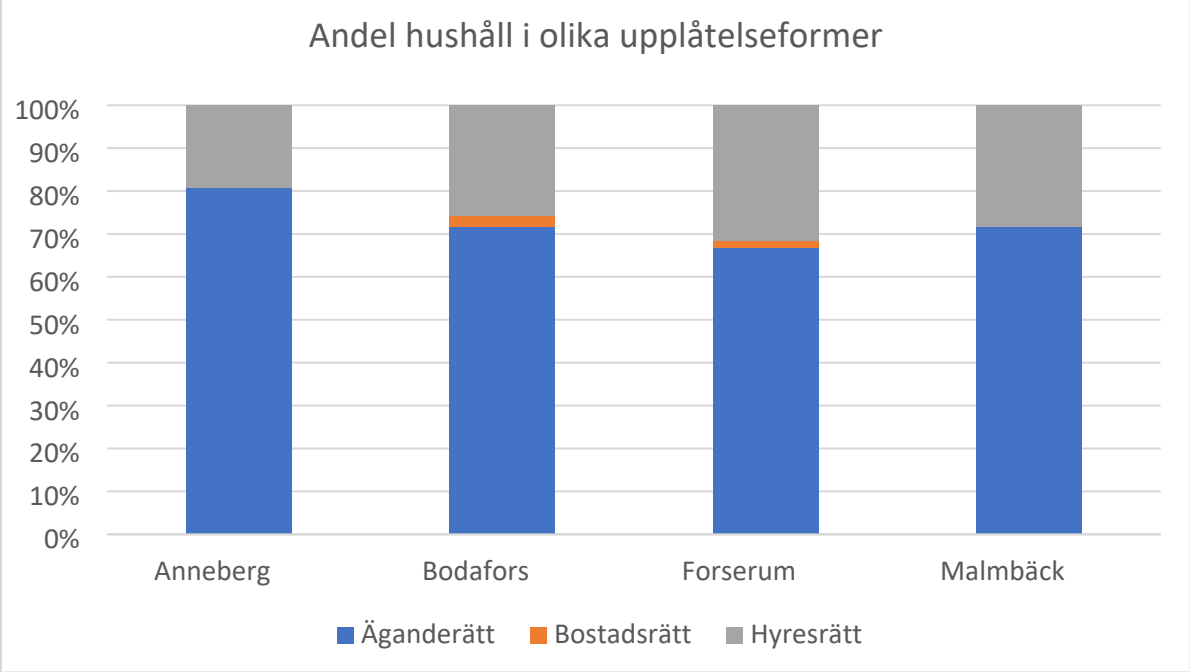
Det behövs ett antal mindre och billiga lägenheter med viss anpassning för personer med lättare funktionsnedsättning. Även för detta behov utgör det befintliga bostadsbeståndet en möjlighet.

Nässjö kommun har som ägare störst möjligheter att påverka det allmännyttiga bostadsbeståndet. Genom dialog och samverkan kan kommunen påverka även andra fastighetsägare att se möjligheterna i utveckling av befintligt bestånd för att både utveckla de befintliga boendemiljöernas attraktivitet och tillgodose behov hos olika kundgrupper.

Ökad blandning av bostäder
Nässjö kommun har sedan länge en ambition att blanda bostadstyper och upplåtelseformer när nya bostadsområden planeras i syfte att motverka boendesegregation. I de områden som har tillkommit på senare år finns en blandning av villor, gruppbyggda småhus eller radhus och flerbostadshus upplåtna med bostads- eller hyresrätt.

Nedanstående diagram visar blandningen av upplåtelseformer i olika områden i Nässjö stad. Nästa diagram visar blandningen i de fyra övriga större orterna.





För att en ökad blandning ska ske i befintliga områden behövs intresse och incitament hos befintliga fastighetsägare att bidra till en omvandling. Det finns inga snabba lösningar utan det handlar om stegvis utveckling över lång tid.

Bostäder med hög tillgänglighet och målgruppsanpassning
En stor andel av Nässjö kommuns äldre befolkning bor kvar i sina villor, trots att villorna inte är anpassade för äldre som har behov av högre tillgänglighet. Orsaken till att de bor kvar är bland annat att de bor billigt men också att alternativ saknas i deras närområde. Tillgången till tillgängliga lägenheter, det vill säga lägenheter som ligger i markplan eller har hiss och på andra sätt är utformade för äldre personers behov, skulle behöva öka för att möjliggöra för fler att flytta från sin villa till ett bättre anpassat boende. Installation av hiss i befintliga flerbostadshus kan vara ett sätt att erbjuda denna grupp ett bättre boende.

Även utbudet av bostäder med gemenskapsytor, till exempel trygghetsbostäder, är mindre än efterfrågan. Det finns därmed ett kundunderlag för att skapa fler sådana bostäder.

När det gäller särskilt boende för äldre råder det balans mellan utbud och efterfrågan.

För människor med funktionshinder är antalet gruppbostäder och servicebostäder otillräckligt. Det är även brist på bostäder för äldre med missbruksproblem och visst omvårdnadsbehov.

Mer finns att läsa i avsnittet ”Behov av bostäder för särskilda grupper”.

Mål och åtgärder för bostadsförsörjningen

Mål

Nässjö kommun har följande mål för bostadsbyggandet:

- Markreserven ska öka jämfört med 2020 för att möjliggöra bostadsbyggande enligt översiktsplanen.
- Antalet bostäder ska öka genom förtätning.
- Andelen utpekade LIS-områden som bebyggs med bostäder ska öka jämfört med 2020.
- Nya bostäder ska tillkomma i alla orter.
- I nya bostadsområden ska utbudet av bostadstyper vara blandat.
- Det ska finnas detaljplanelagd mark för bostadsbyggande enligt följande:

  Nässjö:
  Minst två olika områden med ett blandat utbud av tomter för villor, flerbostadshus och gruppbyggda småhus.

  Forserum:
  Minst ett område med ett blandat utbud av tomter för villor, flerbostadshus och gruppbyggda småhus.

  Malmbäck:
  Minst ett område med ett blandat utbud av tomter för villor, flerbostadshus och gruppbyggda småhus.

  Övriga orter:
  Ett kommunalt utbud av mark för bostadsbyggande i varje ort.

- Trångboddhet i flerfamiljshus enligt norm 2[1] ska minska.
- Variationen av bostadstyper och upplåtelseformer i befintliga bostadsområden i Nässjö stad och de större orterna ska öka
- Alla bostadsområden och orter ska vara attraktiva som boendeplatser.
- Andelen bostäder i flerbostadshus med hög tillgänglighet ska öka (hiss, markplan, dörrbredd etc.)
- Antalet bostäder med äldre som målgrupp ska öka i en takt som motsvarar ökningen i efterfrågan.

Åtgärder

Åtgärderna nedan visar hur Nässjö kommun behöver arbeta för att uppnå de målen och vad som behöver prioriteras. Åtgärderna preciseras tidsmässigt och ansvarsmässigt i den handlingsplan som tas fram när boendestrategin är antagen. Ansvarig för åtgärden anges inom parentes.

- Vid planering av nya bostadsområden ska variation gällande upplåtelseformer, storlekar, priser och hustyper eftersträvas. *(Samhällsplaneringsnämnden)*

[1] Norm 2 innebär att det bor fler än 2 personer per rum, kök och vardagsrum borträknade.

- Boendemiljöer ska utformas så att de främjar jämställdhet, blandade hushållsstrukturer, social sammanhållning, integration och trygghet. *(Samhällsplaneringsnämnden, tekniska servicenämnden, byggherrar och fastighetsägare)*
- Markanvisningsskedets möjligheter för att uppnå kommunens miljömässiga och sociala hållbarhetsmål ska användas. *(Tekniska servicenämnden)*
- I egen regi eller med hjälp av aktörer verksamma inom bostadsbyggande verka för uppdatering av äldre detaljplaner för att möjliggöra förtätning inom samtliga orter i kommunen. *(Samhällsplaneringsnämnden, tekniska servicenämnden)*
- Fortsätta utveckla området Västra staden enligt planprogrammet. *(Samhällsplaneringsnämnden, tekniska servicenämnden, kommunstyrelsen, Nässjö Affärsverk AB, Örnen i Nässjö AB)*
- Verka för att markägare ser potential LIS-områden. *(Tekniska servicenämnden)*
- Köpa mark i LIS-områden. *(Tekniska servicenämnden)*
- Markförsörjningen ska vara långsiktig och strategisk med utgångpunkt i översiktsplanen. *(Tekniska servicenämnden)*
- I egen regi och i samverkan med externa aktörer verka för upprättande av detaljplaner som möjliggör ny blandad bebyggelse. *(Samhällsplaneringsnämnden, tekniska servicenämnden)*
- Verka för att få igång bostadsbyggandet i alla orter med start i Malmbäck. *(Tekniska servicenämnden)*
- Få en bättre bild av hur de boende bedömer attraktiviteten i sitt bostadsområde som underlag för fortsatt utvecklingsarbete. *(Kommunstyrelsen)*
- Verka för ökad attraktivitet med boendedialog som grund. *(Berörda nämnder och bolag beroende på utfall av boendedialoger)*
- Skapa relation med fastighetsägare för att arbeta för attraktivare bostadsområden och ökad tillgänglighet. *(Kommunstyrelsen, tekniska servicenämnden)*
- Bevaka ekonomiska stöd till bostadsbyggande och utveckling av befintligt bestånd. *(Fastighets AB Linden, kommunstyrelsen)*
- Skapa fler större lägenheter i befintligt fastighetsbestånd för att minska trångboddheten bland barnfamiljer. *(Fastighets AB Linden, kommunstyrelsen)*
- Verka för att fler aktörer bygger trygghetsbostäder, seniorbostäder eller andra bostäder med äldre som målgrupp. *(Kommunstyrelsen, socialnämnden, tekniska servicenämnden)*

Uppföljning och revidering av mål och åtgärder

Mål och åtgärder ska årligen följas upp. För att underlätta uppföljningen har varje mål mått kopplade till sig enligt nedanstående tabell.

Mål	**Mått**
Markreserven ska öka jämfört med 2020 för att möjliggöra bostadsbyggande enligt översiktsplanen.	Genomförda markinköp under året Exploaterad och såld mark under året
Antalet bostäder ska öka genom förtätning.	Årets nettoförändring av antal lägenheter genom ombyggnad, tillbyggnad eller omvandling
Andelen utpekade LIS-områden som bebyggs med bostäder ska öka jämfört med 2020.	Årets förändring i antal LIS-områden som är bebyggda. Antal tillkommande bostäder i LIS-områden under året
Nya bostäder tillkommer i alla orter	Antal bostäder som har tillkommit på

	respektive ort under året
I nya bostadsområden ska utbudet av bostadstyper vara blandat	Antal hustyper och upplåtelseformer i årets nybyggda bostadsområden
Det ska finnas detaljplanelagd mark för bostadsbyggande enligt följande: Nässjö: Minst två olika områden med ett blandat utbud av tomter för villor, flerbostadshus och gruppbyggda småhus. Forserum: Minst ett område med ett blandat utbud av tomter för villor, flerbostadshus och gruppbyggda småhus. Malmbäck: Minst ett område med ett blandat utbud av tomter för villor, flerbostadshus och gruppbyggda småhus. Övriga orter: Ett kommunalt utbud av mark i varje ort.	Antal planlagda områden för blandad bebyggelse i Nässjö, Forserum och Malmbäck vid årsavstämning Utbud av kommunal mark för bostadsbyggande i övriga orter vid årsavstämning
Minskad trångboddhet i flerfamiljshus enligt norm 2	Andel trångbodda i flerfamiljshus enligt norm 2 vid årsavstämning Antal större lägenheter som har tillkommit genom ombyggnad av befintligt bostadsbestånd under året
Variationen av bostadstyper och upplåtelseformer i befintliga bostadsområden i Nässjö stad och de större orterna ska öka	Antal hustyper och upplåtelseformer som har tillkommit i befintliga bostadsområden under året
Alla bostadsområden och orter ska vara attraktiva som boendeplatser	Utfall i inledande och uppföljande boendedialoger om upplevd attraktivitet
Andelen bostäder i flerbostadshus med hög tillgänglighet ska öka (hiss, markplan, dörrbredd etc.)	Antal bostäder som har fått högre tillgänglighet genom ombyggnad av befintliga flerbostadshus under året
Antalet bostäder med äldre som målgrupp ska öka i en takt som motsvarar ökningen i efterfrågan.	Antal tillkomna trygghetsbostäder, seniorbostäder och andra bostäder med äldre som målgrupp under året

Kommunledningskontoret har ansvar för att samordna uppföljningen och berörda nämnder och bolag ska bidra med det underlag som behövs. Utfallet ska årligen redovisas för kommunstyrelsens arbetsutskott.

I enlighet med lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar ska en aktuell strategi för Nässjö kommunsboendeplanering antas av kommunfullmäktige minst en gång per mandatperiod.

Organisation för genomförande av strategin för boendeplanering

Flera av kommunkoncernens verksamheter är inblandade i boendeplaneringen:

- **Kommunfullmäktige** beslutar om boendestrategi och andra styrande dokument av betydelse för boendeplaneringen, budget, större inköp av fastigheter, ägardirektiv till kommunala bolag och tar ställning till frågor av principiell betydelse eller annars av större vikt.
- **Kommunstyrelsens** roll är att samordna aktiviteter i handlingsplanen, följa upp strategins mål och åtgärder samt ge sakkunnigt stöd i och samordna kommunikations- och marknadsföringsfrågor. I samhällsbyggnadsprojekt av stor strategisk betydelse har kommunledningskontoret ofta en projektlednings- eller samordnarroll.
- **Samhällsplaneringsnämnden** tar fram förslag till översikts- och detaljplaner, ger bygglov och andra byggrelaterade tillstånd och handlägger bostadsanpassningsbidrag.
- **Tekniska servicenämnden** hanterar markinköp, tar initiativ till detaljplaneläggning, projektering och utbyggnad av allmänna platser och infrastruktur, tomtkö och försäljning av villatomter samt förhandlingar och avtal med byggherrar.
- **Socialnämnden** ansvarar för att ordna boende för de grupper som kommunen har ett speciellt ansvar för enligt socialtjänstlagen.
- **Fastighets AB Linden** medverkar genom nybyggnation och utveckling av befintligt bestånd till att delar av målen uppfylls.
- **Nässjö Affärsverk AB** medverkar genom att ge planeringsunderlag och bygga ut allmänna vatten- och avloppsledningar, fjärrvärme, elnät (inom Nässjö Affärsverk Elnät AB:s koncessionsområde, Nässjö stad) samt fiber.
- **Örnen i Nässjö AB** har i uppdrag att vara markkoordinator och projektledare i utvecklingen av Västra staden.
- **Andra förvaltningar** bidrar med viktiga planeringsförutsättningar i detaljplaneprocesser med mera.

Strategigrupp

Den grupp av tjänstepersoner som har skrivit denna strategi utgör också en strategigrupp som verkar under hela den period som strategin gäller. Strategigruppen ska se till att strategins mål och inriktningar uppfylls genom aktiviteter. Gruppen ska regelbundet följa upp aktiviteternas status och utfallet för uppsatta mål.

Externa aktörer

Samverkan med byggherrar och fastighetsägare är en grundläggande förutsättning i bostadsförsörjningsarbetet. Därutöver behövs samverkan med flera olika externa aktörer. Omfattningen varierar från projekt till projekt. Medborgarna är viktiga aktörer i både planering och utveckling av bostadsområden. Dels medverkar de genom lagstadgade samråd. Därutöver tar kommunen initiativ till utökad medverkan i form av medborgardialoger.

Globala, nationella och regionala mål av betydelse för bostadsförsörjningen

Agenda 2030

Alla FN:s 17 globala mål för hållbar utveckling, Agenda 2030, är lika viktiga, odelbara och integrerade. Flera av målen är beroende och direkt kopplade till varandra, vilket innebär att framgång för ett av målen ger positiva effekter på andra mål. Mål 11 ”hållbara städer och samhällen” har en direkt koppling till boendeplanering. För att uppnå en god boendeplanering behöver flera av de andra målen beaktas, och uppnås en god boendeplanering ger det positiva effekter på flera av de andra målen. Några exempel på andra mål än mål 11 som gynnas av eller är förutsättningar för en god boendeplanering är mål 3 ”god hälsa och välbefinnande”, mål 8 ”anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt”, mål 10 ”minskad ojämlikhet”, mål 12 ”hållbar konsumtion och produktion”, mål 13 ”bekämpa klimatförändringarna” och mål 16 ”fredliga och inkluderande samhällen”.

Nationella mål

Det övergripande nationella målet för samhällsplanering, bostadsmarknad, byggande och lantmäteriverksamhet är att ge alla människor i alla delar av landet en från social synpunkt god livsmiljö där en långsiktigt god hushållning med naturresurser och energi främjas samt där bostadsbyggande och ekonomisk utveckling underlättas. Målet är också långsiktigt väl fungerande bostadsmarknader där konsumenternas efterfrågan möter ett utbud av bostäder som svarar mot behoven.

Bland de av riksdagen beslutade miljömålen är God bebyggd miljö ett mål att beakta i boendeplaneringen.

Genom statliga bidrag stödjer staten bostadsbyggande inom särskilda sektorer av bostadsmarknaden. De bidrag som är aktuella när denna strategi skrivs är: stöd för hyresbostäder och bostäder för studerande, stöd till bostäder för äldre, startbidrag till byggemenskaper, bidrag för hyresgarantier och statsbidrag till kommuner med svag bostadsmarknad. Aktuell information om bidrag till bostäder finns på www.boverket.se.

Rätten till lämplig bostad är en av de mänskliga rättigheterna. Det innebär att det nationella målet att säkerställa full respekt för Sveriges internationella åtaganden om mänskliga rättigheter också är ett mål av betydelse för bostadsförsörjningen.

Även barnkonventionen innehåller flera rättigheter med kopplingar till boendeplanering och bostadsförsörjning. Sedan 2020 är barnkonvention svensk lag i form av barnrättslagen.

Regionala mål och dokument

Regional utvecklingsstrategi

För Region Jönköpings län finns en regional utvecklingsstrategi (RUS) för perioden 2020–2035. Den övergripande visionen i RUS:en lyder: *Jönköpings län - Sveriges mest hållbara, attraktiva och tillgängliga region*. RUS:en innehåller sju strategiområden, vilka vardera innehåller ett mål och ett antal delstrategier. Strategiområdet ”en tillgänglig region” innehåller en delstrategi som tydligt kopplar till bostadsfrågan: *Skapa attraktiva och hållbara bostäder och boendemiljöer för människor i alla livets skeenden i hela länet genom samverkan för hållbar, trygg och jämlik samhällsplanering över administrativa gränser*. Inom strategiområdet ”en attraktiv region” nämns attraktiva och väl dimensionerade

boenden ihop med ett antal andra faktorer som bidrar till länets attraktivitet. En delstrategi att förhålla sig till i boendeplaneringen är: *Skapa en öppen, inkluderande, jämställd och barnvänlig livsmiljö.*

Klimat- och energistrategin
Klimat- och energistrategin för Jönköpings län innehåller sju fokusområden, varav områdena ”samhällsplanering” och ”bebyggelse” har kopplingar till boendeplaneringen. Inom varje fokusområde finns dels mål och inriktningar för minskad klimatpåverkan, dels mål för klimatanpassning.

Mål för minskad klimatpåverkan att beakta inom samhällsplanering och bebyggelse
Ett mål att beakta i boendeplaneringen är att nya bostäder ska lokaliseras så att en ökad andel av befolkningen i tätorter bor inom 400 meter från hållplats. Ett annat mål är att minska klimatpåverkan vid nybyggnad och ombyggnad och öka andelen byggande i trä.

Mål för klimatanpassning att beakta inom samhällsplanering och bebyggelse
Inom all samhällsplanering ska perspektiven för anpassning till ett förändrat klimat integreras: ”varmare, torrare och blötare”. Det innebär att åtgärder för att motverka negativa effekter av högre temperaturer, torka och ökad nederbörd ska vidtas vid både förtätning och etablering av nya bostadsområden. Ett annat klimatanpassningsmål är att länets fastighetsägare senast 2030 ska ha genomfört åtgärder i befintlig bebyggd miljö för anpassning till ett förändrat klimat.

Analys av bostadssituationen i Jönköpings län
Länsstyrelsen ansvarar för att analysera och rapportera hur bostadsmarknaden ser ut i länet. Länsstyrelsen i Jönköpings län tar årligen fram en regional bostadsmarknadsanalys. Den ger en övergripande bild av bostadssituationen i länet och hur bostadsmarknaden har utvecklats de senaste åren. I *Analys av bostadssituationen i Jönköpings län 2021* konstateras att bostadsbyggandet fortsätter i relativt hög takt. Under år 2020 färdigställdes 1 181 bostäder, vilket är något färre än år 2020. Samtidigt påbörjades 1 106 bostäder, vilket signalerar att bostadsbyggandet kommer ligga på ungefär samma nivå kommande år. Av de bostäder som färdigställdes år 2020 var den största andelen bostadsrätter följt av hyresrätter och äganderätter.

Trots nybyggnationen rapporterar kommunerna en fortsatt bostadsbrist. Tio av länets kommuner bedömer att det råder underskott på bostäder i kommunen som helhet. Övriga bedömer att det är balans på bostadsmarknaden. Den generella bristen på bostäder innebär en svår bostadssituation även för särskilda grupper såsom ungdomar och nyanlända personer. Nio kommuner bedömer att det är underskott på bostäder för ungdomar. För nyanlända personer som anvisats till länet är situationen svår i flera kommuner men sju kommuner bedömer att det är balans på bostadsmarknaden, vilket kan jämföras med sex kommuner förra året.

Nässjö kommuns vision, mål och planer

Vision 2030 och strategiområden

Strategin för Nässjö kommuns boendeplanering ska medverka till att kommunen uppnår sin vision: *Nu hjärnvägars! Med glädje och fiffighet vässar vi Smålands höjdpunkt. Nässjö 2030, världens rum för människor och möten.* För att uppnå visionen har fyra strategiskt viktiga utvecklingsområden definierats: attraktivitet, kommunikationer, näringsliv och kompetens samt välfärd.

Kommunfullmäktiges mål

Kommunfullmäktige antog i juni 2020 två fokusmål för perioden 2021–2023:

- Alla vuxna som bor i Nässjö kommun ska ha en sysselsättning som gör att de kan försörja sig.
- Alla barn och ungdomar i Nässjö kommun har förutsättningar för en god uppväxt.

Målet om barn och ungas uppväxtvillkor har direkt koppling till boendeplaneringen. Ett bra boende är en betydelsefull förutsättning för att ge barn och ungdomar en god uppväxt. Även målet om egen försörjning berör boendeplaneringen, då möjligheterna att försörja sig påverkar vilken boendestandard som invånarna kan efterfråga.

Översiktsplan

Nuvarande översiktsplan för Nässjö kommun antogs 2013. En reviderad översiktsplan håller på att upprättas och den förväntas bli antagen av kommunfullmäktige under 2022. Enligt gällande översiktsplan ska kommunen arbeta för ett varierat boende med olika boendeformer och i olika lägen i kommunen. Tätorterna bör enligt planen utvecklas genom förtätning samt nybyggnad i anslutning till befintlig bebyggelse. Bebyggelsemiljöer ska hålla en hög standard med god arkitektur anpassad till platsen och med hänsyn till ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. I tätorterna ska en blandning av verksamheter och boendeformer eftersträvas. Mark för bostadsbebyggelse redovisas för varje tätort. När det gäller Nässjö och Forserum redovisas detta i fördjupade översiktsplaner. I den kommunövergripande översiktsplanen redovisas även så kallade LIS-områden, områden där det ska vara möjligt att skapa ny bostadsmark närmare stranden än 100 meter.

Fördjupade översiktsplaner

Fördjupade översiktsplaner finns för Nässjö stad, antagen 2016, och Forserum, antagen 2011. Båda planerna innehåller plankartor som visar områden för ny bostadsbebyggelse.

Den fördjupade översiktsplanen för Nässjö stad innehåller ett antal ställningstaganden kring utvecklingen av stadens bostadsbebyggelse, varav några av de viktigaste är att planberedskap ska finnas för olika typer av boende, att bostadsområdena ska vara väl försörjda med lek- och närgrönområden som erbjuder skugga och skydd mot besvärande vind, att kommunen ska verka för ett attraktivt och anpassat bostadsutbud för livets alla skeden. Kommunen ska motverka segregation genom att arbeta för en blandning av olika boendetyper inom varje område samt etablera målpunkter i staden där barn och vuxna från olika delar av staden kan mötas i skola och föreningsliv. Den fördjupade översiktsplanen redovisar ett antal nya områden för bostadsbebyggelse samt pekar på vikten av förtätning, särskilt i stadens centrala delar.

Den fördjupade översiktsplanen för Forserum anger att nya bostadsområden ska skapas i centrala och norra delen av samhället. Dessa områden har en god koppling till servicefunktionerna i centrum och stationen samt ligger i attraktiva områden med närhet till idrotts- och grönområden. Störningar från järnväg och verksamheter finns på ett tillräckligt stort avstånd. Översiktsplanens

inriktning med kompletterande bostadsbebyggelse i norr och kompletterande verksamhetsområden i söder bygger vidare på den uppbyggnad samhället har idag.

Ägardirektiv till Fastighets AB Linden

Nässjö kommun har i ägardirektiv till Fastighets AB Linden (Linden) givit bolaget i uppdrag att:

- verka för att Nässjö ska uppfattas som en attraktiv kommun att bo och verka i genom att medverka till att det finns attraktiva, hållbara och prisvärda hyresbostäder i kommunens större bostadsområden och tätorter
- medverka till att det i alla delar av kommunen finns blandade upplåtelseformer
- utforma bostäder och boendemiljöer samt fördela bostäder på ett sätt som främjar jämställdhet, blandade hushållstrukturer, social sammanhållning, integration och trygghet.
- utveckla ett bostadsbestånd med en variation av lägenhetstyper, storlekar och hyresnivåer som motsvarar de boendes behov.
- arbeta aktivt för att bostäder ska finnas för alla utifrån ett likabehandlingsperspektiv
- aktivt driva och leda utvecklingen för att stärka de boendes inflytande och delaktighet

Örnen i Nässjö AB:s uppdrag enligt bolagsordning och ägardirektiv

Örnen i Nässjö AB (Örnen) har i uppdrag att samordna markförsörjningen och projektleda utvecklingen av Västra staden. För att kunna fullgöra uppdraget står det i Örnens bolagsordning att det ingår i bolagets verksamhet att ”förvärva, förvalta, utveckla och överlåta fastigheter samt bedriva därmed förenlig verksamhet”. Det ingår i ändamålet med bolaget att ”i samverkan med andra aktörer aktivt medverka till att skapa attraktiva områden för boende och olika verksamheter”. I Örnens ägardirektiv står det: ”Syftet med bolagets roll som förvaltare och utvecklare av fastigheter är att skapa byggbar mark. Undantagsvis kan det ingå i bolagets roll att även bebygga fastigheter”.

Kommunala verktyg för bostadsförsörjningen

Kommunen bygger i allmänhet inte bostäder själv utan skapar förutsättningar för bostadsbyggande. Den största delen av bostadsproduktionen tillkommer genom privata investeringar. Det finns några olika verktyg som en kommun kan använda till hjälp i arbetet med bostadsförsörjningen.

- Översikts- och detaljplanering
- Strategisk markpolitik
- Allmännyttiga bostadsföretag
- Kommunal bostadsförmedling
- Kommunala hyresgarantier

Översikts- och detaljplanering

Kommunen ansvarar för att planlägga mark- och vattenanvändningen inom sina geografiska gränser. Kommunen har planmonopol, det vill säga det är bara kommunen som har rätt att anta planer och bestämma om detaljplaneläggning ska ske. Kommunen kan genom översikts- och detaljplanering bland annat skapa förutsättningar för att lokalisera nya bostadsområden och för att utveckla befintliga bostadsområden. I översiktsplanen anger kommunen inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön, och här kan till exempel lämpliga områden för bostadsbebyggelse pekas ut. I detaljplaner regleras bland annat bebyggelsens volym, struktur och byggrätter. Se avsnitten om ”översiktsplan” och ”Fördjupade översiktsplaner” för en kort beskrivning av Nässjö kommuns inriktningar.

Strategisk markpolitik

Att äga mark är ett viktigt verktyg för kommunen för att kunna bedriva en aktiv bostadspolitik. Strategiska markförvärv kan vara ett medel för att ha beredskap för framtida markanvisningar för bostadsbyggande. Om kommunen äger mark kan kommunen sluta avtal med en byggherre om att överlåta marken genom en så kallad markanvisning, det vill säga en överenskommelse mellan en kommun och en byggherre som ger byggherren ensamrätt att under en begränsad tid och under givna villkor förhandla med kommunen om överlåtelse eller upplåtelse av ett visst kommunägt markområde för bebyggande. Genom markanvisningsavtal kan kommunen exempelvis ställa villkor som styr upplåtelseformer och storlek på bostäder. Enligt lag om riktlinjer för kommunala markanvisningar ska kommuner som gör markanvisningar anta riktlinjer för markanvisning. Nässjö kommun har sådana riktlinjer, antagna av tekniska servicenämnden 18 januari 2018 § 9.

Kommunala bostadsföretag

I Nässjö kommun finns ett kommunägt bostadsaktiebolag, Linden. Det finns ytterligare ett allmännyttigt bostadsföretag i kommunen, Bostadsstiftelsen Annebergshus. En process för att avveckla bostadsstiftelsen är inledd med syfte att flytta över Annebergshus bestånd i ett dotterbolag till Linden. Kommunala bostadsföretag är ett betydelsefullt verktyg för att styra utbudet av bostäder. En kommun kan ge sitt bostadsföretag ägardirektiv om att det till exempel ska bidra tillbostadsförsörjningen för olika grupper i samhället eller bygga ett visst antal bostäder under en angiven tidsperiod. En sammanfattning av Nässjö kommuns direktiv till Linden finns under rubriken ”Ägardirektiv till Fastighets AB Linden”.

Bostadsförmedling

I Nässjö kommun finns ingen kommunal bostadsförmedling, och kommunen planerar inte att inrätta någon sådan. Det finns dock flera privata initiativ för förmedling av bostäder. Med kommunal bostadsförmedling menas en kommunal servicefunktion där bostäder från flera olika fastighetsägare förmedlas. Fastighetsägare och bostadsföretag i Sverige har dock stor frihet att

själva avgöra hur de vill hantera sin uthyrningsverksamhet, och kommunala bostadsförmedlingar är relativt ovanliga. Enligt 2021 års bostadsmarknadsenkät har sju kommuner uppgivit att de har egna bostadsförmedlingar och ytterligare 15 har uppgivit att de är anslutna till en annan kommuns bostadsförmedling eller marknadsplats.

Hyresgarantier

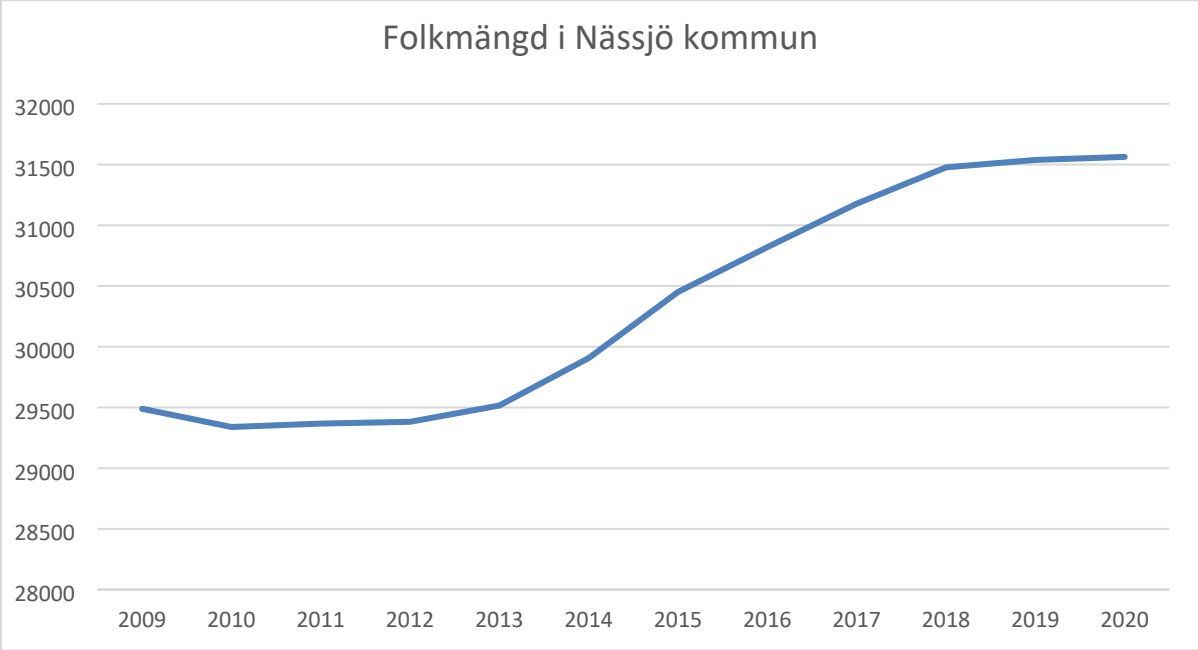
Nässjö kommun har hittills inte ställt ut några kommunala hyresgarantier, och det finns inga planer på att börja ställa ut hyresgarantier. En kommunal hyresgaranti är ett borgensåtagande från kommunens sida. Syftet är att ge stöd till hushåll som har ekonomisk förmåga att klara kostnaderna för ett eget boende men som trots detta har svårt att etablera sig på bostadsmarknaden, till exempel på grund av att de har en projektanställning istället för en tillsvidareanställning. Kommuner som ställer ut kommunala hyresgarantier har möjlighet att via Boverket ansöka om statligt bidrag på 5 000 kronor per garanti.

Utgångsläge för Nässjö kommun

I detta avsnitt redovisas utgångsläget avseende befolkning och hushåll, bostadsbestånd, marknadsförutsättningar och bostadsbehov för särskilda grupper. Utöver de diagram som redovisas ihop med texten finns ytterligare diagram och tabeller samlade i en statistikbilaga.

Befolkning och hushåll

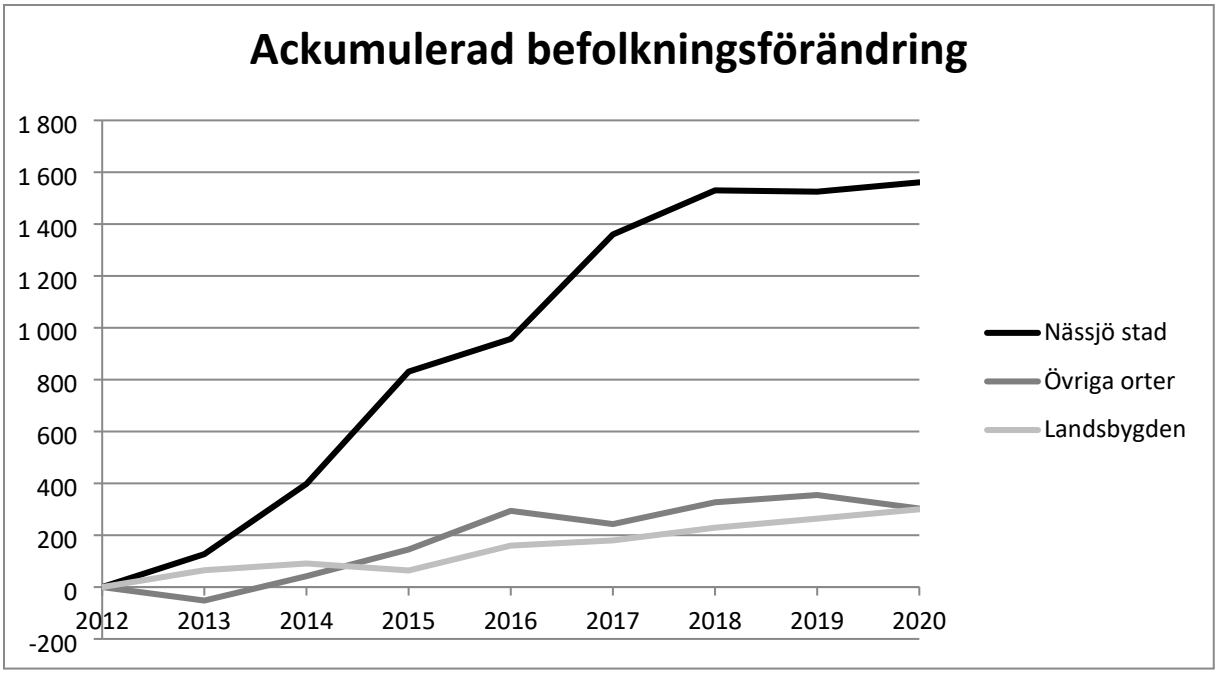
Nässjö kommun hade 31 563 invånare den 31 december 2020. Nässjö kommun har haft en ökande befolkning sedan 2012. Befolkningen ökade i relativt snabb takt under 2014–2018. Under 2019-2020 har befolkningen fortsatt att öka men i betydligt långsammare takt än de fem föregående åren. Utvecklingen sedan 2009 framgår av diagrammet nedan.



Källa: Statistiska centralbyrån (SCB)

Under 2013–2020 ökade befolkningen med drygt 2 000 personer. Ökningen har varit störst i Nässjö stad. De flesta av de övriga orterna i kommunen och landsbygden har också haft en befolkningstillväxt under 2013–2020.

Den ackumulerade befolkningsförändringen sedan 2012, uppdelad på Nässjö stad, övriga orter och landsbygden framgår av diagrammet nedan. För att få en mer detaljerad bild av hur befolkningsförändringarna har fördelats geografiskt redovisas även en tabell som visar befolkningsförändringen uppdelad per ort, där 2020 jämförs med 2012.



Källa: SCB

Befolkning 31 december 2012 och 31 december 2020

	Befolkning 2012	Befolkning 2020	Förändring
Nässjö	16 729	18 290	1 561
Forserum	2 021	2 091	70
Bodafors	1 875	2 021	146
Malmbäck	1 049	1 093	44
Anneberg	838	859	21
Solberga	368	374	6
Grimstorp	344	329	-15
Äng	261	274	13
Fredriksdal	290	281	-9
Stensjön	244	270	26
Flisby	181	195	14
Ormaryd	191	184	-7
Sandsjöfors	152	146	-6
Landsbygden	4 833	5 133	300
Restförda	0	23	23
Totalt	29 376	31 563	2 187

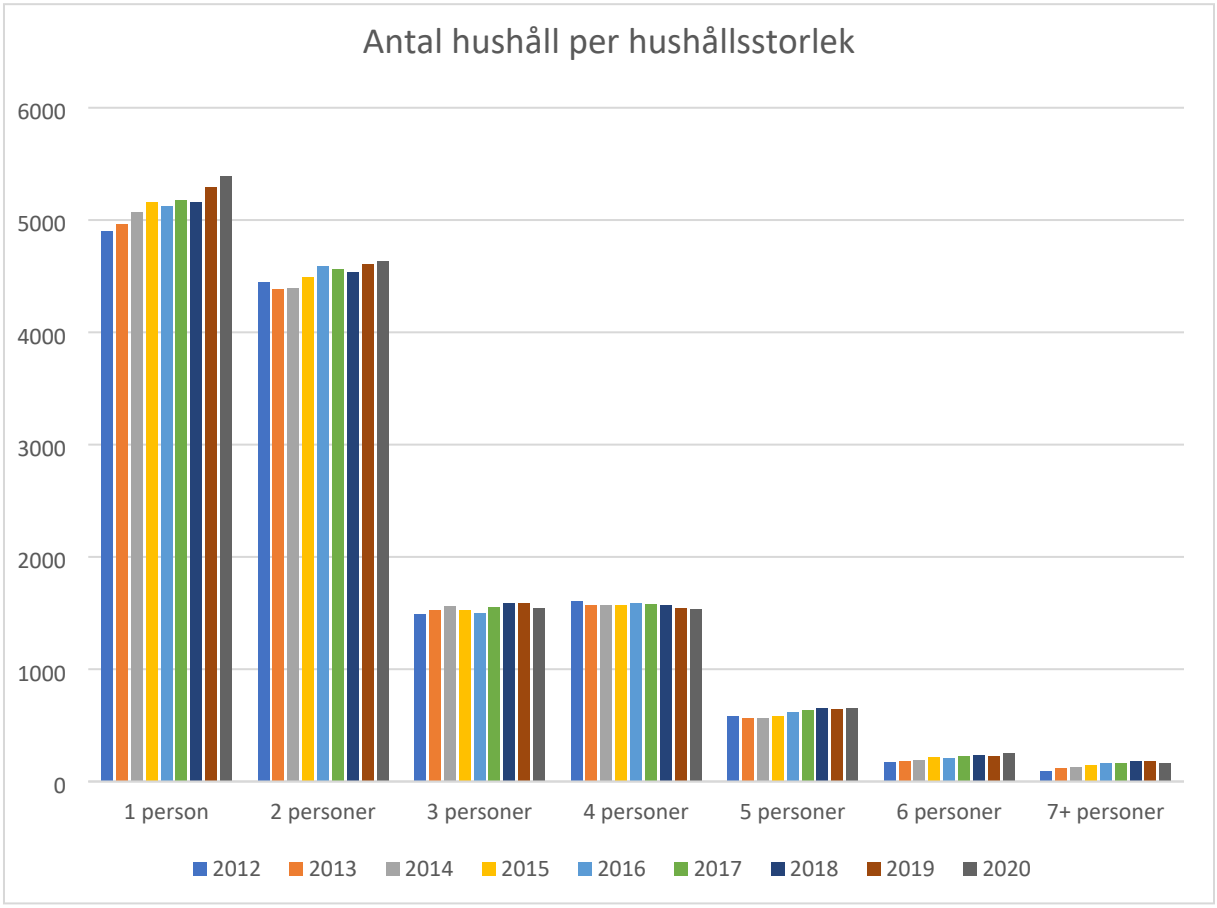
Källa: SCB

Nässjö kommun hade en befolkningstopp kring 1969–1970 med drygt 33 500 invånare. Sedan följde en lång period av folkminskning fram till början av 2000-talet, då folkmängden var i stort sett konstant under drygt ett decennium. Folkökningen från 2012 och framåt innebar ett trendbrott. Från att under lång tid ha haft ett överskott på bostäder gick kommunen till en situation med brist på bostäder.

Folkökningen kan till stor del förklaras av inflyttning till kommunen, framförallt från utlandet. Dessutom har födelsenettot varit positivt. Den största andelen av dem som har flyttat in från utlandet är människor som själva väljer att bosätta sig i Nässjö kommun. En mycket liten andel av de inflyttade utgörs av före detta asylsökande som anvisas enligt avtal med Migrationsverket.

Nedan åskådliggörs hur hushållstorlekarna i Nässjö kommun har förändrats under 2012–2020. De mindre hushållen, med en eller två personer, har i genomsnitt ökat under 2012–2020, och tydligast är ökningen av enpersonshushåll. Antalet större hushåll, med sex personer eller fler, har haft en kontinuerlig ökning fram till och med 2018. Under 2019-2020 har antalet hushåll med sju personer eller fler minskat något.

Den 31 december 2020 fanns enligt SCB 14 173 hushåll i Nässjö kommun, och det genomsnittliga antalet personer per hushåll uppgick till 2,23 personer per hushåll. Genomsnittligt antal personer per hushåll ökade 2012–2018, från 2,21 till 2,26. Under 2019-2020 har antal personer per hushåll minskat något.

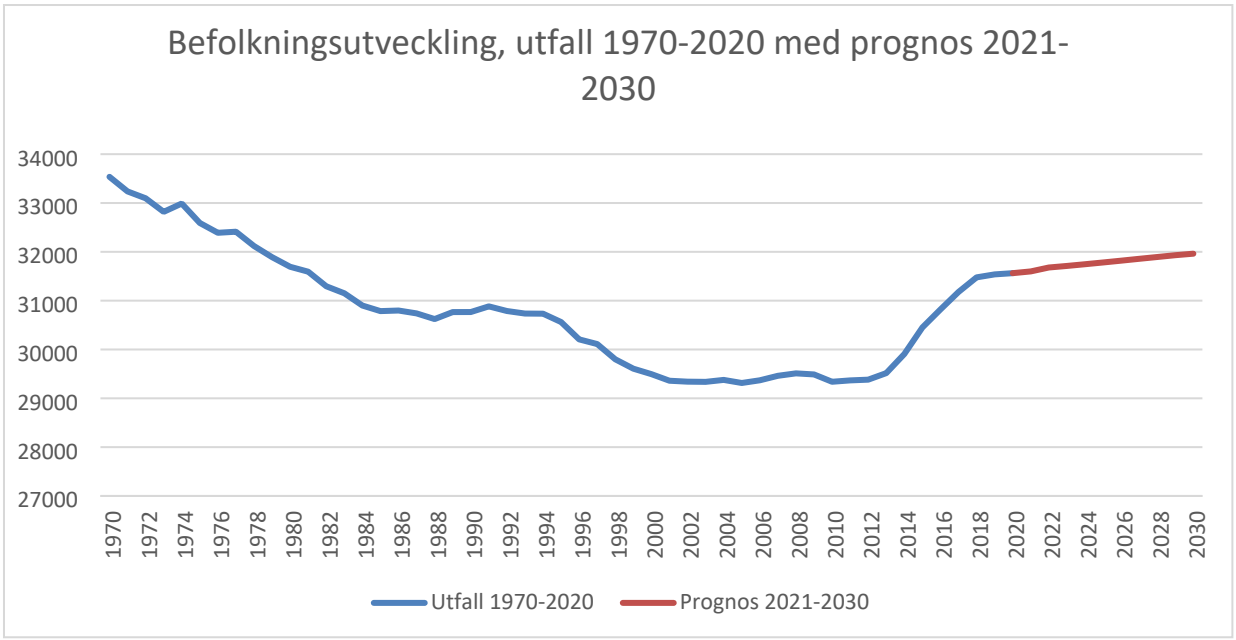


Källa: SCB

I statistikbilagan finns diagram som visar befolkningens åldersfördelning.

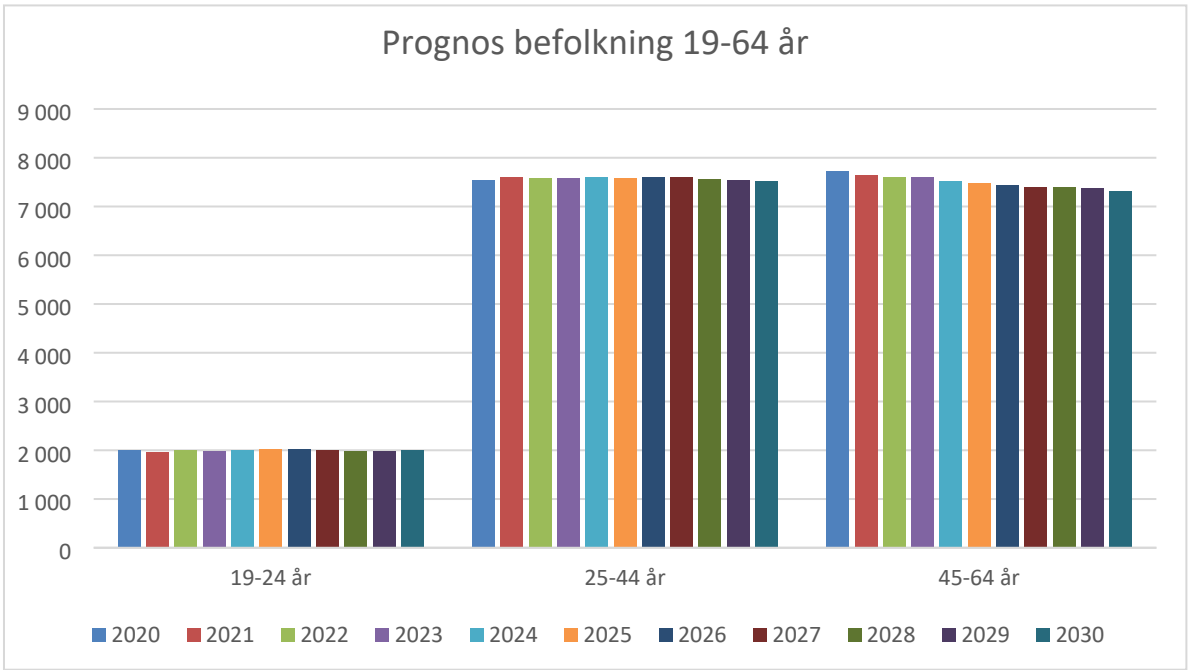
Bedömning av befolkningsutvecklingen

Sedan 2018 tar Nässjö kommun årligen fram en uppdaterad befolkningsprognos. Den senaste prognosen upprättades i början av år 2021. Prognosen avser perioden 2021–2030. Under den perioden förväntas befolkningen öka med cirka personer, det vill säga med i genomsnitt cirka 40 personer per år. Prognosen illustreras i diagrammet nedan.

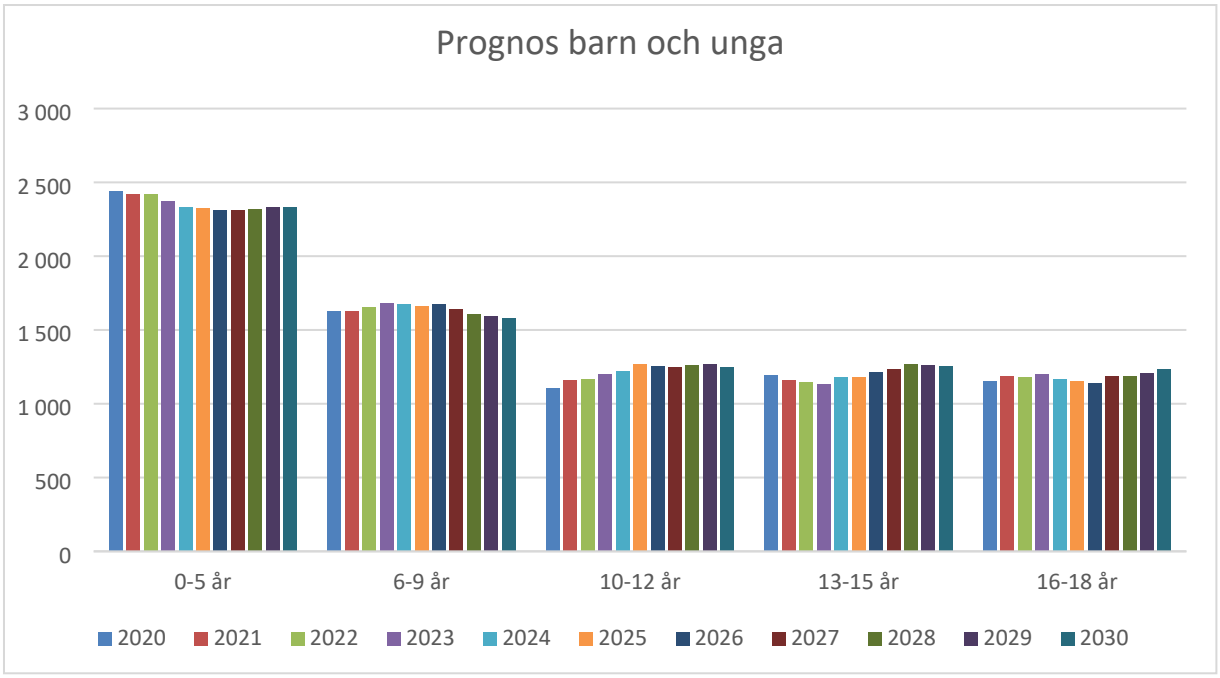


Källa: Nässjö kommuns befolkningsprognos, utförd av Statisticon

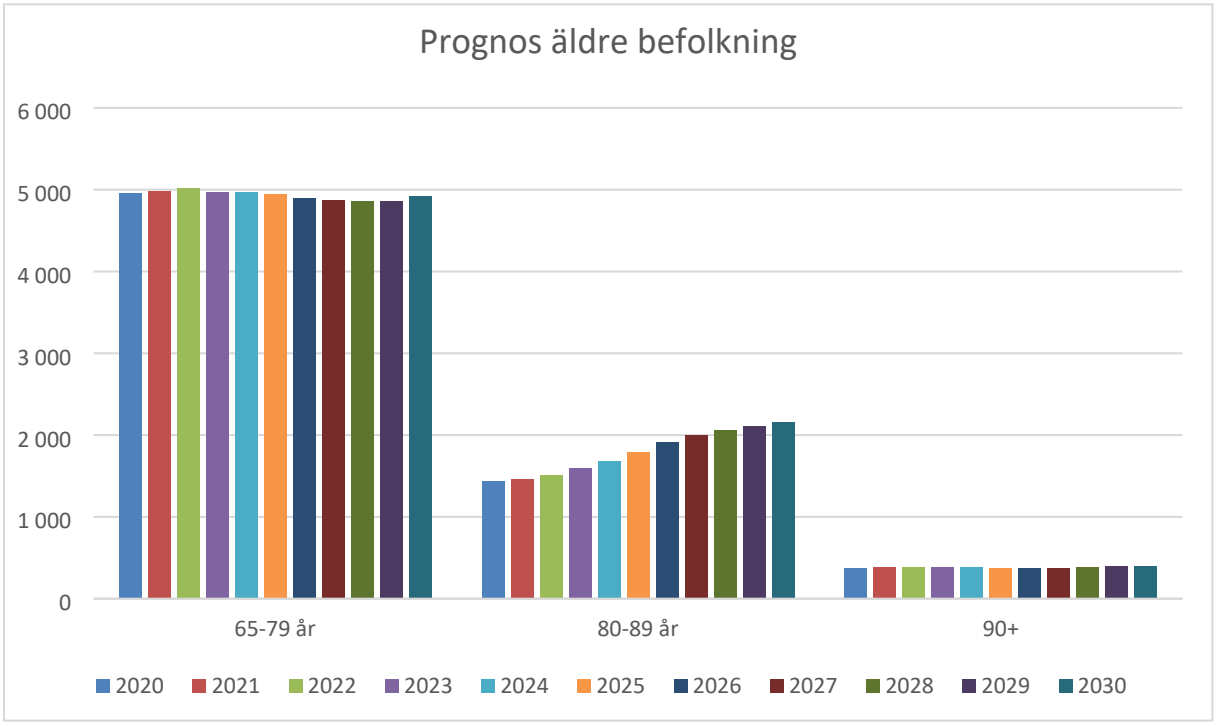
När prognosen delas upp i olika åldersgrupper framgår att gruppen 19-44 år bedöms vara relativt konstant under hela prognosperioden. I gruppen 45-64 år förväntas en viss minskning. De åldersgrupper som tydligast förväntas öka är personer i åldrarna 80–89 år. Antalet personer som är 90 år eller äldre bedöms inte få någon större förändring. Ökningen i gruppen 80-89 år att behovet och efterfrågan på bostäder anpassade för äldre personer utan behov av särskilt boende, såsom trygghetsbostäder och seniorbostäder, kommer att öka under prognosperioden. Prognosen för både de olika åldersgrupperna illustreras i diagrammen nedan.



Källa: Nässjö kommuns befolkningsprognos, utförd av Statisticon



Källa: Nässjö kommuns befolkningsprognos, utförd av Statisticon



Källa: Nässjö kommuns befolkningsprognos, utförd av Statisticon

För att få en indikation på hur många nya hushåll som kan förväntas tillkomma har en beräkning gjorts utifrån hushållskvoter. Det är en statistisk beräkning som baseras på att olika åldersgrupper genererar ett visst antal hushåll. Utifrån befolkningens åldersfördelning enligt prognosen har en sådan beräkning gjorts. Resultatet visas i diagrammet nedan.



Källa: Nässjö kommuns befolkningsprognos och SCB

Beräkningen indikerar att cirka 300 hushåll tillkommer om befolkningen ökar i enlighet med prognosen fram till 2030.

Bostadsbestånd

Enligt SCB:s statistik fanns år 2020 fanns 15 230 bostäder i Nässjö kommun fördelade i kategorier enligt nedanstående tabell.

Hustyp och upplåtelseform, antal i Nässjö kommun år 2020

	Småhus	Flerbostadshus	Övriga hus	Specialbostäder	**Summa**
Hyresrätt	217	4 546	190	919	**5 872**
Bostadsrätt	109	1 387	38	5	**1 539**
Äganderätt	7 819	0	0	0	**7 819**
Summa	**8 145**	**5 933**	**228**	**924**	**15 230**

Källa: SCB

Den procentuella andelen bostäder upplåtna med hyresrätt är ungefär lika stor i Nässjö kommun (38,6 procent), Jönköpings län (39,3 procent) och riket (38,2 procent). Andelen bostadsrätter är betydligt lägre i Nässjö kommun (10,1 procent) än i riket (23,8 procent) och även lägre än i länet (13,4 procent). Andelen småhus med äganderätt är betydligt större (51,3 procent) jämfört med riket (38,0 procent) och även större än i länet (47,3 procent). Mer detaljerad statistik om hustyper och upplåtelseformer finns i statistikbilagan.

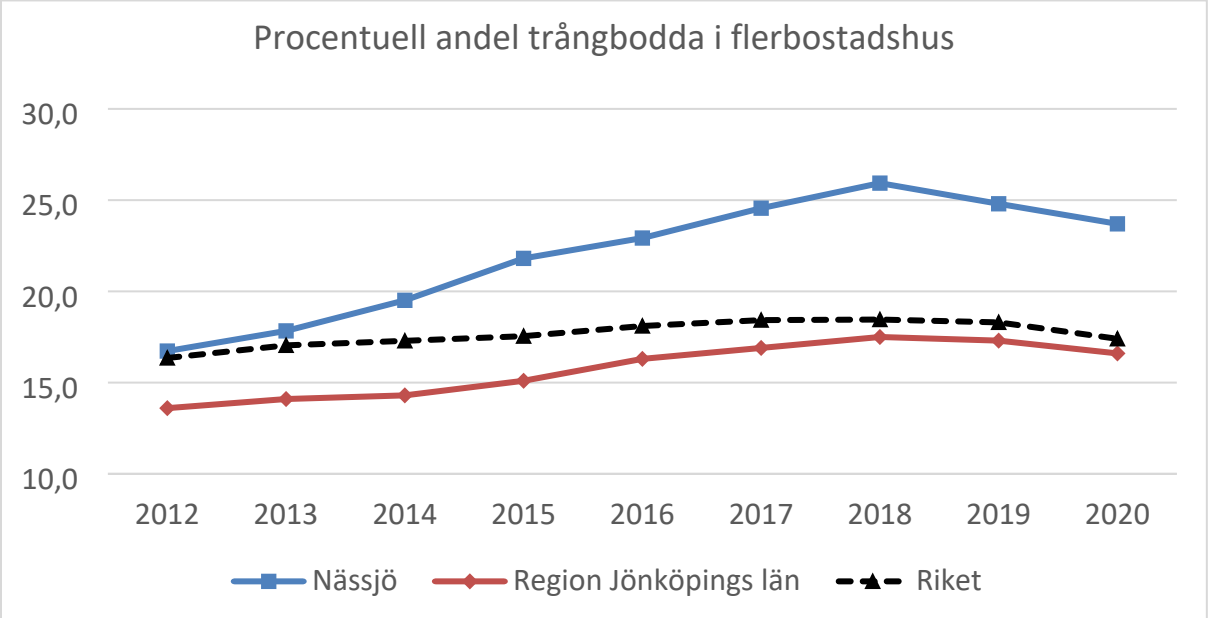
Antalet av respektive lägenhetstyp i flerbostadshus (både hyresrätt och bostadrätt) i Nässjö kommun framgår av följande tabell:

Lägenhetstyper i flerbostadshus, antal i Nässjö kommun 2020

Lägenhetstyp	Antal
Lägenheter utan kök	5
1 rum och kök/kokvrå/kokskåp	768
2 rum och kök/kokvrå/kokskåp	2 336
3 rum och kök	2 118
4 rum och kök	543
5 rum och kök	85
6 eller flera rum och kök	29

Källa: SCB

Jämfört med antalet större hushåll, med sex personer eller fler, är antalet större lägenheter, med fem eller flera rum, otillräckligt. Under de år som antalet större hushåll har ökat, har endast ett fåtal större lägenheter tillkommit. Andel trångbodda enligt norm 2, vilket innebär att det bor fler än två personer per rum (kök och vardagsrum undantagna), bland boende i flerbostadshus är högre i Nässjö kommun än genomsnittet i Jönköpings län och riket. Efter att andelen har trångbodda har ökat flera år i följd, har trångboddheten minskat under 2019 och 2020. Utvecklingen av andel trångbodda år 2012-2020 framgår av diagrammet nedan.

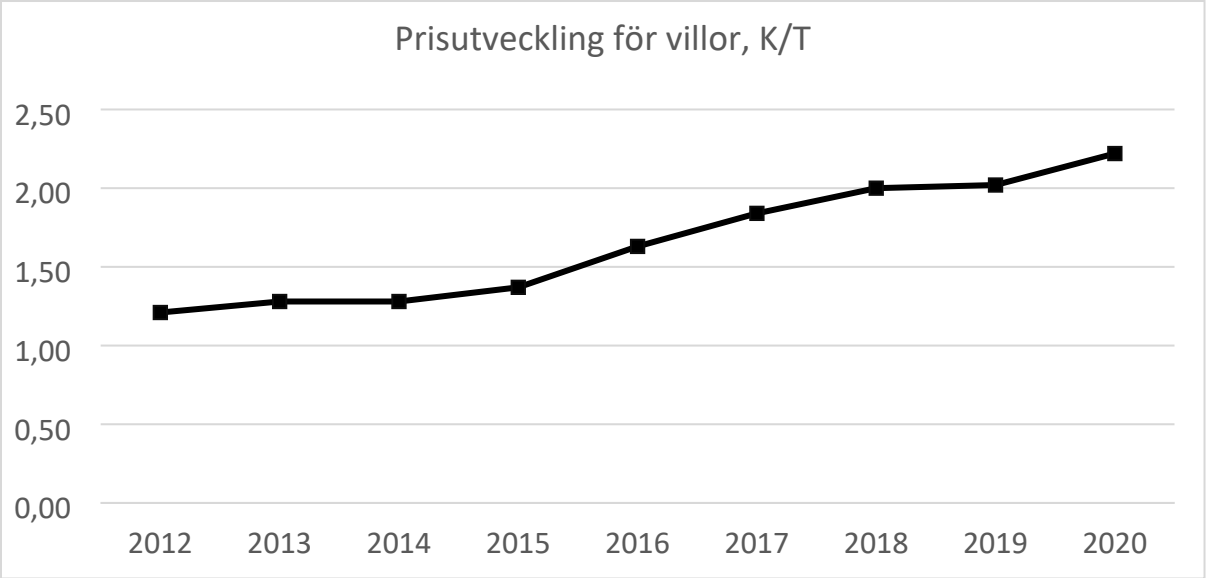


Källa: SCB

Bostäder hos allmännyttiga bostadsföretag
År 2020 ägde och förvaltade Linden 1 694 bostadslägenheter och Annebergshus 57.

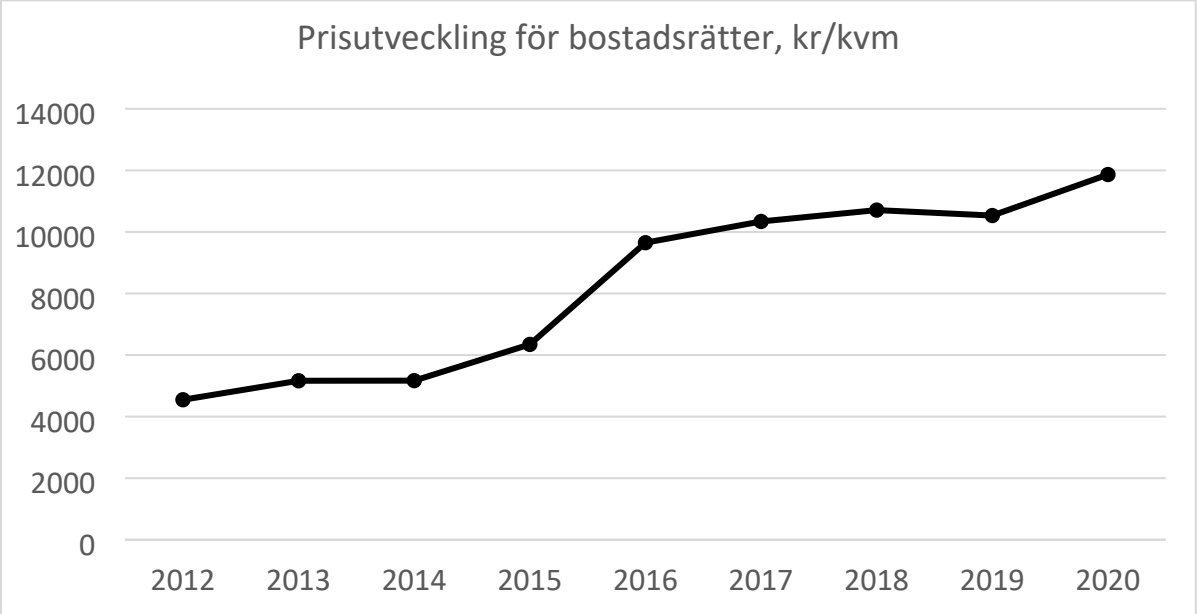
Marknadsförutsättningar

Marknad för småhus och bostadsrätter
Medelpriset för en villa i Nässjö kommun låg under maj-juli 2021 på cirka 17 400 kronor per kvadratmeter och en medelköpskillingen på nästan 2 miljoner kronor (källa: Svensk Mäklarstatistik AB). Pristrenden har fram till och med juli varit positiv under 2021. Diagrammet nedan visar prisutvecklingen för villor i Nässjö kommun från 2012 till och med 2020, mätt som köpeskilling dividerad med taxeringsvärdet (K/T).



Källa: Svensk Mäklarstatistik AB

Under maj-juli 2021 låg medelpriset för en bostadsrätt på cirka 11 800 kronor per kvadratmeter och medelköpesumman på cirka 800 000 kronor. Prisutvecklingen var under inledningen av 2021 svagt positiv, medan den från april och till och med juli har varit något nedåtgående. Diagrammet nedan visar prisutvecklingen för bostadsrätter i Nässjö kommun från 2012 till och med 2020, mätt som kronor per kvadratmeter (kr/kvm).



Källa: Svensk Mäklarstatistik AB

Mäklarnas bild av marknaden

För att få kunskap om marknaden ur mäklarnas perspektiv har företrädare för Fastighetsbyrån, Länsförsäkringar Fastighetsförmedling och Mäklarhuset intervjuats. Generellt är utbudet av bostäder lägre än efterfrågan. En mäklare anger att en orsak till att utbudet upplevs som lågt är att objekten säljs snabbt. På årsbasis är antalet sålda objekt ungefär lika stort som tidigare år, men den snabba omsättningen medför att det är få objekt som är till salu samtidigt.

Särskilt stor är efterfrågan på villor. Villor efterfrågas framförallt av människor i åldrarna 25-45 år, det vill säga av familjer eller par som är på väg att bilda familj. Många familjer har god ekonomi, vilket ger förutsättningar att efterfråga boende av hög kvalitet med stora ytor.

Även om det är lite mer jämvikt mellan utbud och efterfrågan på bostadsrätter stiger priserna. En mäklare beskriver det som att prisnivåerna för bostadsrätter har legat efter i Nässjö men har nu kommit ikapp.

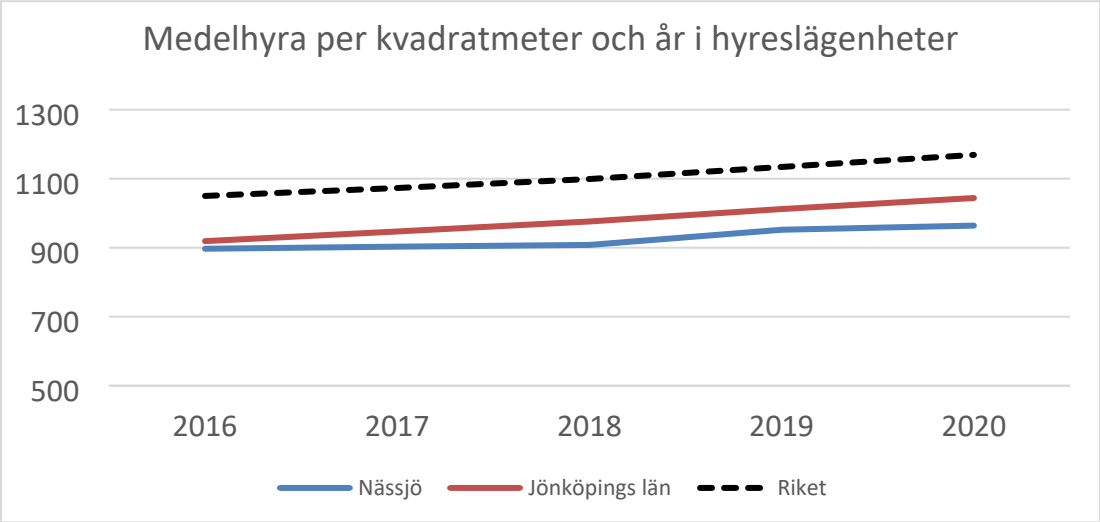
I Nässjö stad är alla bostadsområden ungefär lika attraktiva med likvärdiga prisnivåer. Forserum är den ort utanför Nässjö som har högst prisnivåer och emellanåt överträffas priserna i Nässjö stad. Även om priserna är lägre i övriga orter, finns en god efterfrågan på villor i hela kommunen. Allt säljs relativt snabbt. Sammantaget har det under de senaste åren varit en prisuppgång i alla delar av kommunen.

En mäklare har noterat ett stort intresse för hus på landet. Här är det ingen speciell kundgrupp som sticker ut, utan intressenter finns i olika åldrar. En annan mäklare framhåller att fritidshus, framförallt med sjötomt, har god efterfrågan.

På fråga om hur mäklarna upplever möjligheterna att få finansiering till bostadsköp utanför Nässjö stad, svarar de att det är ovanligt med avslag på låneansökningar. I de fall som lån inte beviljas handlar det inte om bostadens geografiska läge utan om den enskilda individens eller familjens ekonomiska situation.

En mäklare bedömer att nyproducerade enplansboenden på cirka 100-110 kvadratmeter skulle kunna säljas i flera av kommunens orter. En annan mäklare säger det skulle vara intressant att få till bostadsrätter eller hyresrätter i fler av tätorterna än Nässjö och Forserum, så att äldre personer kan sälja sina villor och ändå bo kvar i sin ort.

Marknad för hyresbostäder
År 2020 var medelhyran 964 kronor per kvadratmeter och år i Nässjö kommun. Hyresnivån är lägre än genomsnittet i länet och riket. Bland kommunerna i Jönköpings län ligger hyrorna i Jönköpings, Habo, Mullsjö och Vaggeryds kommuner högre än länsgenomsnittet. Av övriga kommuner i länet har Aneby och Sävsjö lägre hyresnivåer är Nässjö kommun. De senaste årens utveckling av medelhyrorna för hyreslägenheter i Nässjö kommun, Jönköpings län och riket framgår av diagrammet nedan.



Källa: SCB

Hyresförhandlingarna mellan Linden och Hyresgästföreningen resulterade 2020 i en hyreshöjning på 1,95 procent. Enligt Hyresmarknadskommitténs summering blev 2020 års genomsnittliga hyreshöjning 1,93 procent för hyresgästerna hos de allmännyttiga bostadsföretagen i landet. (källa: Sveriges Allmännytta).

Den snabba folkökningen under 2014–2018 medförde att antalet hyreslediga lägenheter snabbt minskade och under en tid fanns in princip inga uthyrningsbara lägenheter som väntade på hyresgäster. Uppsagda lägenheter fick nya hyresgäster så fort som de tidigare flyttade ut. Efterfrågetrycket har lättat under senaste året, och Linden beskriver situationen som normaliserad. Nu kan lägenheter stå tomma en tid innan nya hyresgäster flyttar in.

Under 2019 färdigställde Linden ett nybyggt hus med hyresrätter i kvarteret Blomberg i Nässjö. Innan Blombergs-projektet hade det gått drygt två decennier sedan det senast byggdes nya hyresrätter i Nässjö. Nu finns ett intresse även hos privata aktörer för att bygga nya hyresrätter.

Inkomster och arbetsmarknad

Inkomster och arbetsmarknadsläget ger en indikation på den befintliga befolkningens möjligheter att efterfråga bostäder i olika kostnadsnivåer. Ju högre de genomsnittliga inkomsterna är och ju högre andel som förvärvsarbetar, desto högre andel av befolkningen kan förväntas ha möjlighet att efterfråga exempelvis nybyggda bostäder. Inkomstskillnader mellan olika grupper av invånare innebär olika förutsättningar att efterfråga bostäder.

Hushållens disponibla inkomster[2] påverkar vilka bostäder olika hushåll har råd att efterfråga. Statistiken för från 2019 visar att skillnader finns mellan olika hushållstyper i Nässjö kommun (källa: SCB). Generellt har hushåll med ensamstående lägre disponibel inkomst än sammanboende. I alla åldersgrupper bland de ensamstående har kvinnor lägre disponibla inkomster än män. Hushållen med lägst disponibel inkomst finns bland ensamstående kvinnor 65 år och äldre utan hemmaboende barn, men även ensamstående män i denna åldersgrupp har relativt låga inkomster. En grupp som har särskilt låg disponibel inkomst i förhållande till försörjningsansvaret är ensamstående kvinnor i åldersgruppen 18–29 år med barn 0–19 år. Medianvärdet för denna grupp var 2019 cirka 200 000 kronor, medan den var drygt 270 000 kronor för ensamstående män med barn 0–19 år.

I juli 2021 var andelen öppet arbetslösa och sökande i program med aktivitetsstöd 9,1 procent i Nässjö kommun (källa: Arbetsförmedlingen). Motsvarande andel i Jönköpings län var 6,3 procent och i riket 7,9 procent. Arbetslösheten steg under 2018-2020 men har sjunkit fram till och med juli 2021. I Nässjö kommun är arbetslösheten högre bland kvinnor än bland män. Andelen arbetslösa är även högre än genomsnittet i kommunen bland utrikesfödda och bland ungdomar 18-24 år. För Nässjö kommun är det högt prioriterat att verka för att en större andel människor ska komma ut i arbetslivet. Kommunen har antagit en jobbstrategi med målsättningar för att minska arbetslösheten och ett av kommunfullmäktiges utvecklingsmål är att alla vuxna som bor i Nässjö kommun ska ha en sysselsättning som gör att de kan försörja sig.

Enligt Region Jönköpings läns Faktablad 2020 uppgick inpendlingen till Nässjö kommun till 3 478 personer under 2018 och utpendlingen till 4 923 personer. Andelen utpendlare är alltså betydligt större än andelen inpendlare. Antalet pendlare har kontinuerligt ökat under 2014-2018. Differensen mellan in- och utpendlare har också ökat varje år under samma tidsperiod. Störst pendlingsutbyte har Nässjö kommun med Jönköping och Eksjö. Nässjö kommuns position som

[2] Summan av hushållets alla skattepliktiga och skattefria inkomster minus skatt och övriga negativa transfereringar

en stark kommunikationsnod är en betydelsefull förutsättning att ta tillvara i boendeplaneringen för att stärka Nässjös attraktivitet som boendekommun.

Behov av bostäder för särskilda grupper

Utöver kommunens generella ansvar enligt lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar, har kommunen ett ansvar för särskilda grupper enligt socialtjänstlagen. Med särskilda grupper menas enligt Boverkets vägledning ungdomar och unga vuxna, studenter, äldre personer, personer med funktionsnedsättning, nyanlända, ensamkommande asylsökande barn och ungdomar, hemlösa, personer i behov av skyddat boende och personer med låg betalningsförmåga.

Ungdomar och unga vuxna

I bostadsmarknadsenkäten 2021 har Nässjö kommun bedömt att det är balans på bostadsmarknaden för ungdomar och unga vuxna. Det kommunala bostadsbolaget Linden erbjuder förtur för ungdomar men i övrigt pågår inga särskilda insatser för att hjälpa ungdomar att skaffa egen bostad.

Sommaren 2021 genomfördes en enkätundersökning bland ungdomar och unga vuxna. Enkäten var digital och marknadsfördes via sponsrade inlägg på Instagram. 42 personer 15-30 år svarade på enkäten. 36 procent bodde hemma hos vårdnadshavare, 29 procent bodde själva och 31 procent bodde tillsammans med sambo eller make/maka.

På frågan om var de helst ville bo i Nässjö kommun svarade de allra flesta att de vill bo i Nässjö. På frågan om vilken typ av område som man kan tänka sig att bo i, var de vanligast svaren ”grönt område” och ”lugnt område”. Näst vanligast var nära centrum och nära vattenområde.

52 procent vill helst bo i villa, 29 procent vill bo i bostadsrättslägenhet och 19 procent i hyreslägenhet. Ingen vill bo i radhus eller kollektivt boende. På frågan om man har övervägt att flytta inom de närmsta 5 åren svarar 76 procent ja, vilket inte är så konstigt med tanke på ålderskategorin och att ungefär en tredjedel fortfarande bor hemma hos föräldrarna.

När det gäller boendepreferenser är det förvånansvärt många som vill bo lite större. De flesta vill ha 2 eller 3 rum och kök i sitt nästa boende, ingen vill ha ett rum och kök. På frågan om vad som är viktigt i boendet är det vanligaste svaret balkong, följt av privat parkering. Hur svaren fördelas mellan de alternativ som fanns visas i tabellen nedan:

”Vad är viktigt i ditt boende?”	*Antal svar*
Balkong/altan	30
Privat parkering	26
Modernt	18
Stor bakgård	16
Stor kvadratyta	7
Hiss	3
Övrigt, ange alternativ	0

I fritextsvaren till enkäten var en vanlig kommentar att det behövs fler billiga hyreslägenheter i Nässjö.

Studenter

Nässjöakademin erbjuder eftergymnasiala utbildningar i form av yrkeshögskolekurser, högskolekurser och uppdragsutbildningar och är lokaliserad på Träcentrum i Nässjö. Nässjöakademin ser inte att deras studenter har svårt att hitta boende eller att bostadsfrågan påverkar valet att studera i Nässjö. Behovet av studentbostäder för dessa studenter bedöms

därför vara lågt. På sikt kan dock behovet av bostäder för studerande öka om Nässjöakademin får riksintag på sin yrkesvux-utbildning.

Det är pendlingsavstånd till Nässjö för personer som studerar i Jönköping och längre tillbaka i tiden har försök gjorts för att locka dessa studenter att bosätta sig i Nässjö. Erfarenhetsmässigt vill dock studenter helst bo så nära campus som möjligt för att kunna ta aktiv del i studentlivet, och bedömningen är att det inte finns underlag för rena studentbostäder med Jönköpingsstudenter som målgrupp.

Äldre
Enligt socialtjänstlagen (SoL) 5 kap. 5 § ska kommunen inrätta särskilda boendeformer för service och omvårdnad för äldre människor som behöver särskilt stöd. Inom äldreomsorgen finns idag två boendeformer:

- Särskilt boende för äldre: För äldre personer som har ett omfattande behov av tillsyn och omvårdnad dygnet runt med kontinuerlig personalnärvaro. Det finns två inriktningar; äldrehem (äldreboende) samt demensboende. Dessa två boendeformer kräver myndighetsbeslut utifrån SoL.
- Korttidsboende/Växelvård (Anhörigavlastning: för de med omfattande omvårdnads- och tillsynsbehov men under en kortare period, exempelvis inför hemgång från en sjukhusvistelse, palliativ vård, eller växelvård (anhörigavlastning).

På den allmänna bostadsmarknaden finns boendeformer som är riktade till och mer eller mindre anpassade till äldre, vilka har tillkommit utan att det finns någon laglig skyldighet att ordna sådana boenden. Exempel på detta är trygghets- och seniorbostäder.

Begreppet seniorbostad innebär en vanlig lägenhet i det ordinarie beståndet som ska vara bekvämt att åldras i och tillgång till gemenskap, ofta är detta förknippat med ett krav om en viss uppfylld ålder för att ha möjlighet att flytta in i dessa. Trygghetslägenhet är ett så kallat mellanboende, som tillgodoser den äldre med mer gemenskap och trygghet, men som inte kräver ett biståndsbeslut. Trygghetsbostäder innefattar gemensamma utrymmen, högre tillgänglighet och personal under delar av dygnet.

I Nässjö kommun finns åtta fastigheter med särskilt boende för äldre fördelat på 267 lägenheter samt 34 korttidsplatser.

I kommunen finns det 59 kommunala seniorlägenheter, dessa kräver endast att den enskilde fyllt 70 år. Om ett par vill flytta in i en av dessa lägenheter krävs det endast att en i paret uppfyllt ålderskravet. Seniorbostäderna finns i Anneberg, Malmbäck och Bodafors. Därtill innehar Fastighets AB Linden 38 lägenheter avsedda för personer 60+ år som finns i Nässjö.

Gällande trygghetsbostäder har kooperativa hyresrättsföreningen ”Trygga hem i Nässjö kommun” 85 trygghetsbostäder i Nässjö och Sandsjövik.

Enligt utvecklingsplanen för äldreomsorgen 2019-2029 bor en stor andel av de invånare som är 80 år eller äldre i bostäder med trappor till sin bostad och endast en tredjedel av dessa har tillgång till hiss. Många äldre i Nässjö kommun bor därmed i bostäder med låg grad av tillgänglighetsanpassning.

Det framkommer i Boendestrategi för äldre, SN 2017/253, att äldre vill bo hemma så länge det är möjligt. För att möjliggöra detta måste lägenheter i det ordinarie beståndet tillskapas. Det krävs

att det finns en tydlig infrastruktur för att möjliggöra kvarboende så som utbyggt bredband, trygga utemiljöer samt minska lägenhetshus med enbart trappor. Olika typer av mellanboenden, så som trygghetsbostäder möjliggör att äldre kan bo kvar hemma längre.

Majoriteten av fastigheterna som socialförvaltningen nyttjar som särskilt boende för äldre är byggda mellan cirka 1980 – 1990. Det är påtagligt att dessa är utformade utifrån behov som inte längre är aktuella, exempel planlösningar, färgval, utemiljöer och liknande. Idag är den enskilde äldre och i ett större behov av avancerad vård och omsorg inom särskilt boende vilket dagens boende inte kan tillgodose utifrån infrastrukturen i och runt boendena. Behovet av nya moderna lokaler för särskilda boenden för äldre kommer att behöva utredas under planperioden.

Personer med funktionsnedsättning
Inom funktionshinderomsorgen finns för närvarande fyra olika boendeformer:

- Gruppbostad: cirka 6 lägenheter som har tillgång till gemensam service och fast anställd personal. Lägenheterna är ofta anpassade utifrån den enskildes behov och ligger samlade i markplan kring ett gemensamhetsutrymme.
- Servicebostad: cirka 12 lägenheter som har tillgång till gemensam service och fast anställd personal i samma hus i en eller ett par trappuppgångar.
- Annan särskilt anpassad bostad: bostad med viss grundanpassning till behoven hos personer med funktionsnedsättning, men utan fast bemanning. Behövligt stöd och service i anslutning till boendet ges inom ramen för insatser som finns att tillgå enligt LSS.
- Bostad med socialt kontrakt: För den som inte själv kan skaffa ett fullvärdigt boende på den öppna marknaden kan socialtjänsten lämna bistånd genom att teckna kontraktet åt den enskilde, ett så kallat socialt kontrakt.

Av dessa ovanstående boendeformer krävs antingen ett LSS- eller SoL-beslut vilket fattas av myndighetsutövningen.

I Nässjö kommun finns 11 fastigheter med gruppboende och sju fastigheter med serviceboende för personer med funktionsnedsättning. Totalt finns 56 lägenheter för gruppboende och 84 lägenheter för serviceboende. Därtill förvaltar funktionshinderomsorgen tre lägenheter gällande insatsen annan särskilt anpassad bostad, utifrån LSS § 9 pt. 9.

Bostad med socialt kontrakt grundar sig i att socialtjänstlagen anges att kommunen har det yttersta ansvaret för att de som vistas i kommunen får det stöd och den hjälp som de behöver. Socialnämnden ska i sin verksamhet främja den enskildes rätt till arbete, bostad och utbildning. Med ett eget boende avses inte härbärgen eller liknande där syftet är att ge tak över huvudet utan tillgång till en ordinarie fullvärdig bostad.

Nässjö kommun har två så kallade lågtröskelboenden med totalt åtta lägenheter för personer med missbruksproblem. För personer som inte själva kan skaffa en fullvärdig bostad på den öppna marknaden kan socialtjänsten lämna bistånd genom att teckna kontraktet åt den enskilde, ett så kallat socialt kontrakt. Till största del kan dessa behov tillgodoses i befintlig bostadsbebyggelse. Totalt verkställs 16 beslut om socialt kontrakt.

Framtida behov som framkommer inom planperioden är att kontinuerligt upprätta nya boenden utifrån den boendeplanering som socialförvaltningen årligen lyfter fram till socialnämnden, SN 2021/85.

När det gäller lokalisering av nya boenden inom funktionshinderomsorgen är det viktigt att de inte förläggs utanför samhället och/eller i samma områden. Detta för att minska institutionaliseringen av dessa boenden.

Personer med funktionshinder är inte en homogen grupp, utan de individer som har möjlighet att bo i en ordinär bostad ska ha möjlighet att göra detta. Lägenheter i det allmänna beståndet måste även tillmötesgå dessa behov, vilket exempelvis kan vara extra ljudisolering i lägenheterna, infrastruktur för att kunna bedriva avancerad vård och omsorg samt att lägenheterna ska vara tillgänglighetsanpassade. Det kan exempelvis vara rullstolsanpassningar, lägenheter på markplan eller lägenhetshus med hiss. Även utemiljöer måste möta de behov som finns, det kan exempelvis handla om att skapa lugnande trevliga utemiljöer som är anpassad för målgruppen.

Nyanlända
År 2015 hade Nässjö kommun en stor inflyttning av nyanlända flyktingar. Detta medförde att tillgängliga lägenheter blev snabbt uthyrda och att det blev ett underskott på bostäder. 2016 och 2017 låg inflyttningen av nyanlända kvar på relativt höga nivåer. Enligt Migrationsverkets statistik för kommunmottagna nyanlända har antalet mottagna snabbt minskat under 2018-2020 (se statistikbilaga). Trenden har varit fortsatt nedåtgående under 2021. Precis som bland invånarna i allmänhet finns en rörlighet bland de nyanlända, vilket innebär att en viss andel av de som bosatte sig i Nässjö kommun för några år sedan inte längre bor kvar i kommunen.

SCB publicerade 2020[3] en studie om flyttmönster bland nyanlända flyktingar. I studien undersöks bland annat hur stor andel av de nyanlända som efter ett visst antal år fortfarande bor kvar i mottagningskommunen. Studien omfattar åren 2016-2019. Av de som bosatte sig i Nässjö kommun 2016 bodde 63,4 procent kvar i kommunen vid slutet av 2019. I riket i genomsnitt bodde 68,2 procent kvar i samma kommun, men andelen varierar mellan 10 och 90 procent. I Jönköpings län varierar andelen som bodde kvar i samma kommun från 51,8 procent (Gnosjö) till 84,9 procent (Jönköping). Bland Höglandskommunerna är Nässjö kommuns andel på 63,4 procent lägst och Vetlanda kommuns andel på 73,7 procent högst. SCB:s studie är beskrivande och innehåller inga analyser av orsakerna till flyttningarna. Ett generellt mönster som framgår av flyttstudien är att unga och ensamstående nyanlända flyttar i något större utsträckning än andra, medan barn och sammanboende vuxna flyttar i mindre utsträckning. Detta mönster gäller även totalt sett i befolkningen.

Antalet personer som anvisats Nässjö som boendekommun har de senaste åren varit noll. De nyanlända som har flyttat till Nässjö är alla så kallade egenbosatta som själva väljer boendekommun och förväntas ordna bostad själva. Sedan 2019 är det framför allt anhöriga till redan bosatta i kommunen som har flyttat hit. 58 procent av de nyanlända som flyttade till kommunen under 2019 var barn och unga (0-20 år). Det innebär att bostadsbehovet för den här gruppen också har förändrats senaste åren och behovet av större lägenheter har ökat när hushåll går från en person till en hel familj.

I dagsläget är det den begränsade tillgången till större lägenheter till rimlig hyreskostnad för större familjer som är den största utmaningen när det gäller nyanländas bostadsförsörjning. Bland Nässjö kommuns nyanlända finns stora familjer som har behov av lägenheter med fyra rum eller fler. Enligt statistik hämtad från SCB fanns vid utgången av 2020 cirka 30 hushåll med sju personer eller fler som bodde i lägenheter med högst 3 rum och en lägenhetsyta på högst 80 kvadratmeter.

[3] SCB (2020), Så flyttar nyanlända flyktingar under de första åren i Sverige. Flyttmönster bland kommunmottagna 2016–2019

Förutsättningarna kan snabbt förändras. Många människor är redan på flykt ute i världen. Väpnade konflikter, politiskt förtryck och försämrade levnadsförhållanden till följd av klimatförändringarna är faktorer som kan driva ännu fler människor på flykt. Vad det kommer att innebära för bostadsförsörjningen i Nässjö kommun går inte att förutsäga, men historien visar att bostadsbehovet med kort varsel kan komma att öka snabbt.

Ensamkommande asylsökande barn och ungdomar
Kommunen ansvarar för att placera ensamkommande barn i lämpligt boende och att barnet får det stöd och hjälp det behöver såväl under tiden som asylsökande som under tiden efter beviljat uppehållstillstånd. I Nässjö kommun finns ett tjugotal ensamkommande ungdomar som fått stanna i enlighet med den så kallade gymnasielagen. De har i nuläget och på relativt kort sikt ett behov av billiga lägenheter. Svårigheten att hitta extrajobb gör att de måste förlita sig på medel från CSN och även planera för studieuppehåll på sommaren för att kunna hantera hyra och tillkommande boendekostnader. Alternativet är studentboende med gemensamma utrymmen.

På längre sikt så kommer dessa ensamkommande antingen att få jobb eller utvisas, vilket minskar behovet av billiga lägenheter för just den här gruppen. Å andra sidan finns omtolkningar av regelverket kring gymnasielagen som eventuellt underlättar fortsatt uppehållstillstånd för studier. Det kan minska antalet utvisningar, vilket innebär ett visst fortsatt behov av billiga lägenheter.

Personer i behov av skyddat boende/brottsoffer
Nässjö kommuns arbete med våld i nära relationer och brottsoffer ska utgå från 5 kap. 11 § SoL. Där framgår det att socialnämnden har ett ansvar för att våldsutsatta och barn som bevittnat våld får stöd och hjälp att förändra sin situation. Behovet av stöd och hjälp kan se väldigt olika ut; allt ifrån stödsamtal till akut behov av skydd på annan ort. Vissa behöver stöd endast under en begränsad tid medan andra är beroende av stödinsatser under en lång period. Det är av stor vikt att de barn som indirekt eller direkt bevittnar våld får stöd för att förhindra att deras psykiska hälsa skadas.

Det är socialtjänsten som beviljar skyddat boende, vilket verkställs genom att köpa plats hos extern aktör. Oftast i en annan kommun, då våldets art ofta är omfattande och livshotande i dessa situationer.

I de fall när våldet inte är så pass allvarligt för att bevilja skyddat boende kan socialtjänsten underlätta kontakten med det kommunala bostadsbolaget för att hitta nytt boende. Om det finns behov kan socialtjänsten bevilja ekonomiskt bistånd för hyra i ett begränsat antal månader. Våld i nära relation kan även innehålla ekonomisk kontroll vilket gör att den part som vill lämna kan ha små eller ingen ekonomisk möjlighet, alternativt innehar skulder eller liknande som gör det svårt att komma ut på den reguljära bostadsmarknaden. Nässjö kommun ingår en länsgemensam bostadsöverenskommelse för att stötta våldsutsatta som kan/vill flytta inom länet.

Det kan vara svårt att definiera denna grupps bostadsbehov. Delvis beror det på att det är svårt att få ett grepp om hur stor målgruppen är eftersom det inte alla som befinner sig i destruktiva förhållanden söker socialtjänstens stöd. Det krävs därför att den ordinarie bostadsmarknaden är tillräckligt öppen för att brottsoffer med eller utan barn, ska ha tillgång till den utan ett beslut från socialtjänsten.

När personer ska omlokalisera sig till andra boenden för att komma undan förövare kan det också finnas ett behov av lägenheter med ett högre säkerhetstänk, som är belägna på olika platser i kommunen. Det kan exempelvis vara extra lås, tvättmöjlighet i lägenheten, postboxar i trappuppgången istället för dörren och så vidare. Likaså bör det också finnas lägenheter

anpassade för kvinnor som flyttar med barn, vilket innefattar billiga lägenheter anpassade för familjens storlek och barns behov.

Personer med låg betalningsförmåga
Personer med låg betalningsförmåga är en bred, heterogen grupp, som delvis befinner sig inom socialtjänstens område, men också personer som utan insatser. Socialtjänsten beviljar insatser utifrån socialtjänstlagen kap 4 § 1, där det är den enskildes behov som styr vilken insats som är aktuell. Den enskilde kan beviljas ett socialt kontrakt, ekonomiskt bistånd kopplat till hyra, träningslägenheter för unga och unga vuxna eller missbrukare genom öppenvården.

Socialtjänsten i Nässjö kommun har tillsammans med Linden ett utvecklat samarbete för att stötta ekonomiskt svaga grupper på bostadsmarknaden. Det är dock den enskildes ansvar att i så lång utsträckning som möjligt ta ansvar för sin situation, där socialtjänsten stöttar och/eller beviljar insats utifrån lagkrav.

Behovet för personer med låg betalningsförmåga är att lägenheter inom det ordinarie bostadsbeståndet finns som passar dennes ekonomiska situation. Likaså finns det ett behov av hyreslägenheter som är i större storlek och som är anpassade för stora familjer. Dessa lägenheter behöver vara anpassade att de är ekonomiskt lämpliga och behöver nödvändigtvis inte vara nyrenoverade. Olika boendeformer bör spridas över hela kommunen för att öka möjligheten till integration. Det är även viktigt att det finns god samhällsservice så som förskola och skola inom gångavstånd för att minska behovet av bil och kollektivtrafik.

Hemlöshet
Den senaste nationella kartläggningen av hemlöshet gjordes av Socialstyrelsen 2017. Kartläggningen byggde på enkäter riktade till socialtjänsten i samtliga kommuner samt andra aktörer som möter hemlösa personer, som till exempel idéburna verksamheter, trossamfund, regioner och kriminalvård. I Socialstyrelsens definition av hemlöshet ingår fyra olika kategorier där akut hemlöshet utgör en av kategorierna (situation 1). De övriga kategorierna rör personer som inom tre månader kommer att skrivas ut från institution eller stödboende och därefter inte har sin boendesituation ordnad (situation 2), personer som bor i en av kommunen ordnad boendelösning i form av träningslägenhet, socialt kontrakt eller liknande (situation 3), samt personer som bor tillfälligt hos till exempel vänner eller släktingar, eller har ett tillfälligt inneboende- eller andrahandskontrakt hos en privatperson (situation 4). I Nässjö kommun fanns enligt Socialstyrelsens kartläggning totalt 36 personer i dessa fyra olika kategorier 2017. De flesta (27) återfanns i hemlöshetssituation 2 eller 3.

Socialförvaltningen i Nässjö kommun bedömer att det i nuläget är ett fåtal personer som befinner sig i akut hemlöshet i kommunen. Det handlar framför allt om en liten grupp personer som har missbruksproblematik och/eller psykisk problematik och som inte heller vill ha någon kontakt med socialtjänsten. Antalet personer i denna grupp har minskat kraftigt under de senaste 10 åren, från ett tidigare antal på ungefär 10–15 personer till idag ett fåtal personer, vilket är ett resultat av ett framgångsrikt aktivt uppsökande arbete från kommunens sida. Sedan 2015 är två personer anställda inom socialtjänsten för att arbeta uppsökande gentemot och erbjuda stöd till personerna i denna grupp.

I samarbete med det kommunala bostadsbolaget Linden erbjuds sociala kontrakt för i huvudsak personer med missbruksproblematik. En förutsättning för det goda samarbete som byggts upp under senare år är det höga förtroende som idag finns mellan socialtjänsten och Linden. Detta grundar sig i sin tur på att socialtjänsten gör noggranna bedömningar och nära uppföljningar av de personer som erbjuds denna typ av boendelösning. Efter ett år med socialt kontrakt finns

dessutom möjlighet för de personer som klarar det att få ett förstahandskontrakt och därmed en fot in på den ordinarie bostadsmarknaden.

För personer med missbruks- och/eller psykisk problematik som inte bedöms klara av att bo i vanlig hyreslägenhet med socialt kontrakt finns istället möjlighet till socialt kontrakt i så kallat lågtröskelboende. I kommunen finns två sådana lågtröskelboenden med totalt åtta lägenheter. Alla typer av sociala kontrakt, oavsett om de rör lågtröskelboende eller en vanlig hyreslägenhet, beviljas först efter bedömning och beslut om bistånd av socialtjänsten.

Det händer även att personer utan underliggande problem relaterat till missbruk eller psykisk sjukdom kontaktar kommunen och söker hjälp vid bostadslöshet. Dessa personer ombeds själva lösa sin boendesituation och hänvisas till den reguljära bostadsmarknaden. Efter nödprövning kan ekonomiskt bistånd i vissa fall beviljas för att täcka kostnaderna för tillfälligt boende för personer ur denna grupp.

I nuläget bedöms tillgången vara förhållandevis god på så väl platser i lågtröskelboende som sociala kontrakt till hyreslägenheter inom Lindens bostadsbestånd. Tillgången motsvarar det aktuella behovet och bedömningen är att balansen mellan utbud och efterfrågan på denna typ av boendelösningar kommer att bestå under strategiperioden. Denna bedömning görs med utgångspunkt i det allmänna läget på bostadsmarknaden och skulle kunna komma att förändras om läget på marknaden försämras.

Den hemlöshetsproblematik som finns i kommunen handlar sammanfattningsvis inte så mycket om bostadsbrist utan det är ofta en annan social problematik som ligger till grund för de aktuella personernas situation. För att möta deras behov finns verkningsfulla åtgärder på plats i form av ett aktivt uppsökande arbete, tillgång till lågtröskelboende, möjlighet till sociala kontrakt i vanliga hyreslägenheter och även en väg in på den reguljära bostadsmarknaden för de personer som genom socialtjänstens stöd och uppföljning har visat att de är redo för ett vanligt förstahandskontrakt. Genom detta arbetssätt är bedömningen att Nässjö kommun även under kommande år har en god förmåga att möta personer i situationer av hemlöshet med fungerande stöd och hjälp.

Uppföljning av strategi 2017–2020

Nedan redovisas en uppföljning av de mål och åtgärder som ingick i den strategi för Nässjö kommuns boendeplanerings som kommunfullmäktige antog 18 maj 2017 § 82.

Mål för generellt bostadsbyggande

Mål	Utfall
Det ska under perioden byggas minst 300 bostäder, varav • Minst 100 enbostadshus (villor, radhus, kedjehus, parhus) • Minst 200 lägenheter i flerbostadshus	Under perioden har startbesked lämnats för byggande av 282 nya bostäder varav • 149 enbostadshus • 133 lägenheter i flerbostadshus
I Nässjö stad ska kommunen erbjuda minst tre områden för byggande av enbostadshus.	Under perioden har utbud av tomter funnits i tre områden: Ledet, Folket park-området och Norra Alsberg.
I Forserum ska kommunen erbjuda minst två områden för byggande av enbostadshus.	Under perioden har utbud av tomter funnits i ett område: Snuggarp
I övriga kransorter ska kommunen alltid erbjuda tomter för byggande av enbostadshus.	Under perioden har utbud av tomter funnits i alla övriga orter utom Äng och Fredriksdal.
Bostadsbyggandet på landsbygden ska även fortsättningsvis ge ett positivt bidrag till bostadsförsörjningen.	Under perioden har det byggts 8–10 småhus per år på landsbygden. 21 trygghetsbostäder har tillkommit i Sandsjövik.
Ett planprogram för Västra staden med innehåll och etappindelning ska vara upprättat och en första utbyggnadsetapp ska vara påbörjad.	Upprättande av planprogram pågår, vilket antas tidigast under 2022. Markanvisningsavtal finns för en första etapp. Byggstart sker tidigast 2022.
Bostadsområden ska vara varierade gällande upplåtelseformer, storlekar, priser och hustyper.	Målsättningen följs vid planering av nya bostadsområden.
Boendemiljöer ska utformas så att de främjar jämställdhet, blandade hushållsstrukturer, social sammanhållning, integration och trygghet.	Målsättningen beaktas i planering och byggande och målet kan ses som delvis uppfyllt. Detta är ett område där organisationens kunskap och förmåga att skapa lösningar är under utveckling.
I bostadsbyggandet ska miljömässig hållbarhet eftersträvas.	Miljömässig hållbarhet uppmuntras, men i normalfallet ställs inga formella krav på byggherrarna. I Västra staden finns uttalade hållbarhetsambitioner, vilka dokumenteras i avtal med intresserade byggherrar.

Mål för specialbostäder

Mål	**Utfall**
Det ska under perioden byggas cirka 60 lägenheter för personer med funktionsnedsättning	30 har byggts 12 är planerade med inflyttning 2021
Producera ett nytt, modernt och effektivt särskilt boende för äldre med cirka 50 lägenheter	Lillsjögården i Forserum har byggts om till ett sammanhållet särskilt boende med 26 platser.

Åtgärder

Aktivitet	***Ansvarig***	***Tidplan***	***Status***
Skapa förutsättningar för bostadsbyggande i enlighet med strategimålen			
Upprätta detaljplaner för att möjliggöra utbyggnad enligt byggprojektplan	Samhällsplanerings-nämnden	Följa byggprojektplan	Följer byggprojektplanen
Förprojektera och ta fram tekniska underlag för detaljplanering	Tekniska servicenämnden	Följa byggprojektplan	Följer byggprojektplanen
God framförhållning i översiktsplaneringen avseende ny bostadsmark	Samhällsplanerings nämnden	Löpande	Översiktsplanen har god framförhållning
Ta fram markförsörjnings-plan som underlag för anslag till markinköp	Tekniska servicenämnden	Under 2017	Framtagen och à-jourhålls löpande. Inköp följer översiktsplanen.
Anvisa mark till byggherrar	Tekniska servicenämnden	Följa byggprojektplan	Följer byggprojektplanen
Arbeta för blandad bebyggelse och upplåtelseformer vid markanvisningar	Tekniska servicenämnden	Löpande	Pågår kontinuerligt
Upprätta planprogram och projektplan för Västra staden	Kommunstyrelsen Samhällsplanerings nämnden Tekniska servicenämnden	Under 2017-2019	Pågår, antas tidigast 2021
Uppmuntra/prioritera långsiktigt hållbara materialval, energieffektivitet med mera i förhandlingar och avtal med byggherrar	Tekniska servicenämnden	Löpande	Utveckling pågår
Stimulera bostadsbyggande i enlighet med strategimålen			
Marknadsföra utbudet av småhustomter i kransorterna	Tekniska servicenämnden	Löpande	Marknadsföring sker via Nässjökartan, sociala medier och distribution av reklamprospekt

Aktivitet	***Ansvarig***	***Tidplan***	***Status***
Bearbeta etablerade byggherrekontakter och skapa nya kontakter för att attrahera byggherrar till bostadsprojekt i hela kommunen	Kommunstyrelsen Tekniska servicenämnden Samhällsplanerings nämnden	Projekt under 2017	Aktivt arbete pågår. Intresserade byggherrar finns i Nässjö stad och Forserum.
Kartlägga marknadsförutsättningarna för nyproduktion i Forserum, Bodafors, Malmbäck och Anneberg i syfte att väcka intresse hos potentiella byggherrar	Kommunstyrelsen Tekniska servicenämnden	Projekt under 2018	I Forserum finns ett intresse. En enkät till personer som är 55+ för att har gjorts för att se kundunderlag för senior- och trygghetsbostäder
Undersöka möjligheterna att tillsammans med småhusföretag få igång byggandet av småhus i utvalda kransorter	Kommunstyrelsen Tekniska servicenämnden Samhällsplanerings nämnden	Projekt under 2018	Genomfört i Forserum
Upprätta ett förslag till ägardirektiv för Linden om hur bolaget ska bidra till ett ökat bostadsbyggande	Kommunstyrelsen Örnen i Nässjö AB	Under 2017	Klart
Stimulera efterfrågan på bostäder			
Ta fram en plan för marknadsföring av att bo i Nässjö kommun, för både tätorter och landsbygd	Tekniska servicenämnden Kommunstyrelsen	Under 2017	Marknadsföring har skett via platsvarumärket och bomässor. Nässjökartan är en viktig kanal.
Utveckla befintligt bostadsbestånd			
Undersöka möjligheten att tillvarata frigjorda ytor i före detta service- och äldreboenden för andra behov.	Socialnämnden Tekniska servicenämnden	Vid behov	Pågår för Norråsagården. Fastighetsägaren har initiativen för Forsbacka.
Övriga aktiviteter			
Fortsatt uppdrag att bedriva boutbildning i form av Boskolan - praktiskt stöd vid bosättning som förmedlas via Nässjö Lärcenter	Nässjö Lärcenter	Löpande	Boskolan var mest aktiv, och behovet som störst, under inledningen av perioden 2017-2020. Informationsmaterial finns att tillgå vid behov.

Aktivitet	***Ansvarig***	***Tidplan***	***Status***
Ta fram förslag till överenskommelse om samverkan kring bostäder för personer som inte kommer in på den ordinarie bostadsmarknaden	Socialnämnden	Under 2018	Det finns ingen skriftlig överenskommelse. På individnivå finns lösningar med sociala kontrakt.

Genomförda och pågående byggprojekt i byggprojektplanen för generellt bostadsbyggande

Objekt, byggnadstyp och byggherre	**Uppl. form**	**Planerade 2017-2020**	**Utfall 2017-2020**
Nässjö			
Kv. Kavalleriet, flerbostads- och radhus, Park & Villas	BR	27	27
Kv. Blomberg, flerbostadshus, Linden	HR	39	43
Ledet, villatomter	ÄG	16	23
Norra Alsberg etapp 1, villatomter	ÄG	16	21
Norra Alsberg, flerbostadshus, GBJ	BR	16	26
Norra Alsberg senare etapper, villatomter	ÄG	-	20
Norra Alsberg senare etapper, flerbostadshus	BR	-	11
Norra Alsberg senare etapper, flerbostadshus, Arkadia	HR	-	28
Gambrinus 16, kedjehus, Pålssons Bygg	ÄG	10	10
Folkets park Nässjö, Kv. Morgonstjärnan, kedjehus, Pålssons Bygg	ÄG	5	3
Folkets park Nässjö, Kv. Dansbanan, villatomter	ÄG	4	4
Folkets park Nässjö, Kv. Chokladhjulet, flerbostadshus, F4H	HR	32	36
Folkets park Nässjö, Kv. Teaterladan, radhus, Byggkompaniet	BR	6	6
Kv. Snickaren, flerbostadshus, F4H	HR	-	44
Västra staden etapp 1, flerbostadshus	BR/HR	40	-
Kv. Ärlan, flerbostadshus	BR/HR	50	-
Åkraberget/Åkershäll	HR/BR /ÄG	40	-
Forserum			
Folkets park Forserum, Kv. Tornfalken och Skogsfalken, villatomter	ÄG	8	8
Snuggarp, villatomter	ÄG	15	13
Snuggarp, flerbostadshus	HR	-	36
Snuggarp, gruppbyggda parhus	ÄG	-	6
Kv. Pärlugglan, flerbostadshus	HR/BR	15	-
Summa		339	378

HR=Hyresrätt, BR=Bostadsrätt, ÄG=Äganderätt

Byggprojektplan för specialbostäder

Boendeform	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**Utfall**
Gruppbostad (6 platser vardera)			1 (6 lgh)	1 (6 lgh)	6 lgh
Servicebostad (12 platser vardera)		1 (13 lgh)[4]	1 (12 lgh)[5]	2 (24 lgh)	30 lgh
Annan särskilt anpassad bostad			2 lgh	2 lgh	4 lgh
Bostad med socialt kontrakt		4 lgh			8 lgh

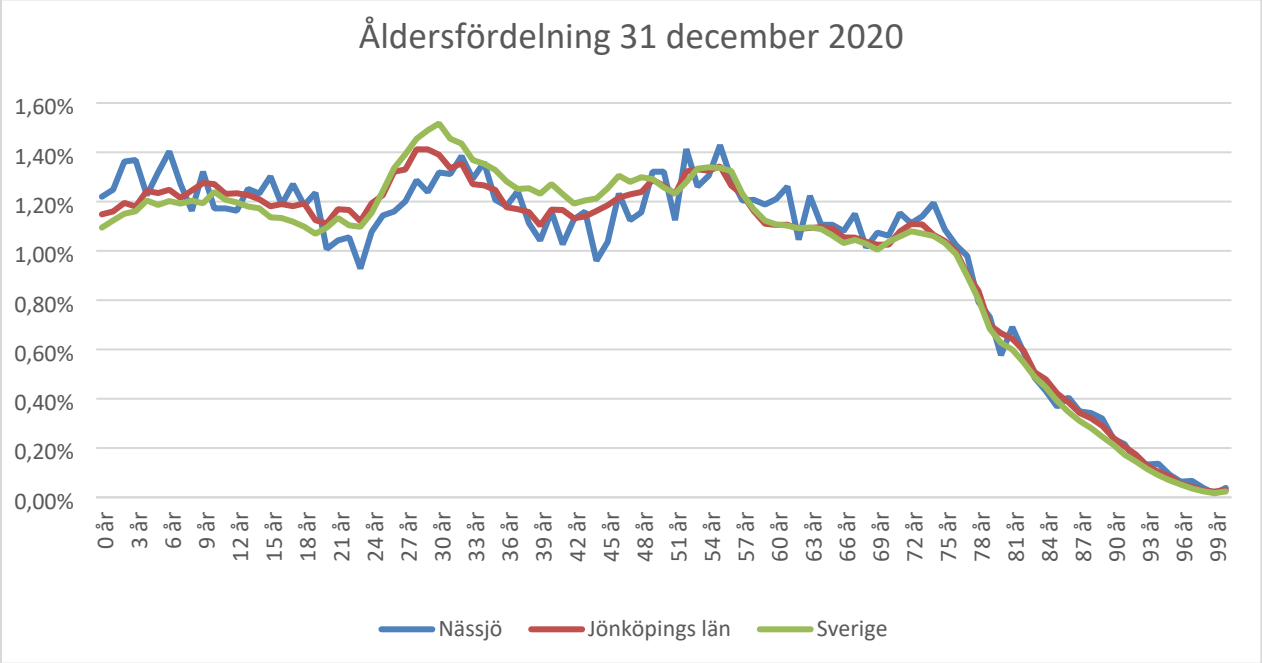
[4] De 13 lägenheterna byggs i kv. Blomberg. Samtidigt lämnas 13 lägenheter i annan fastighet, vilka därmed blir tillgängliga på den generella bostadsmarknaden.

[5] När de 12 lägenheterna tillkommer lämnas lika många i annan fastighet, vilka därmed blir tillgängliga på den generella bostadsmarknaden.

Statistikbilaga

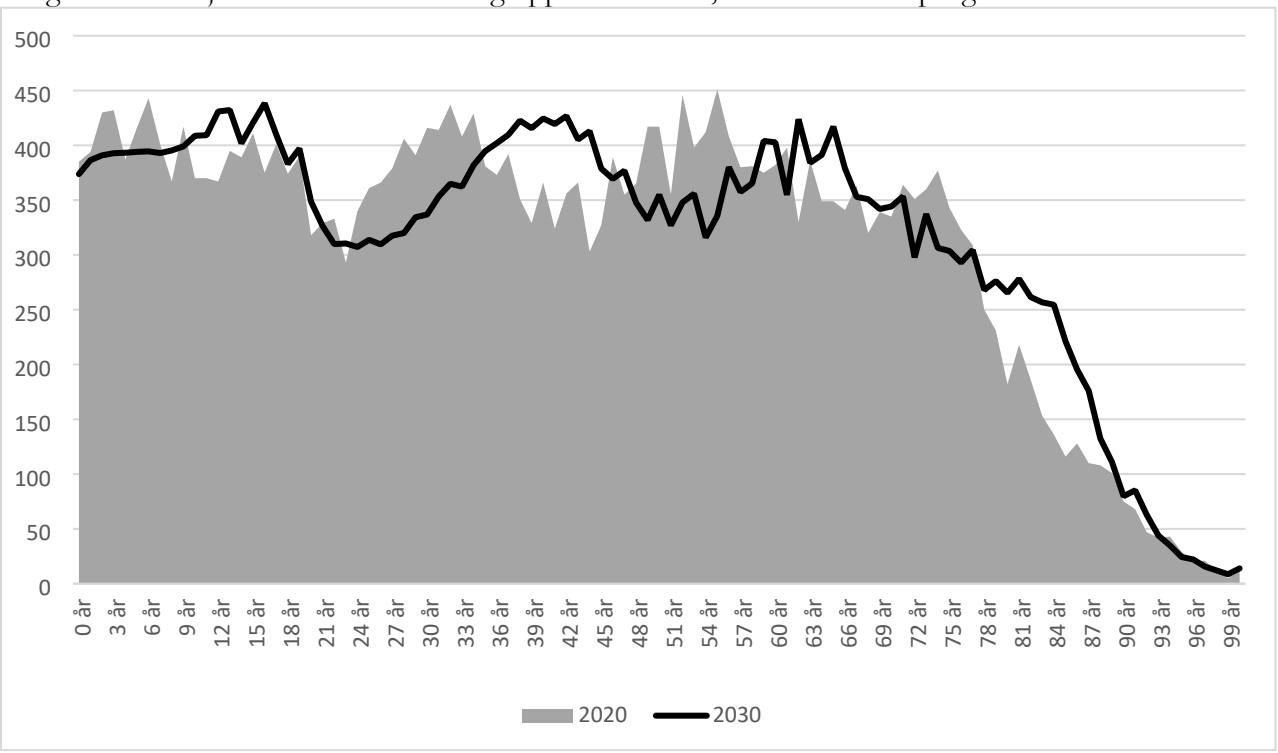
Befolkning och hushåll

Diagram 1: Åldersfördelning i procent av befolkningen i Nässjö kommun, Jönköpings län och Sverige 31 december 2020



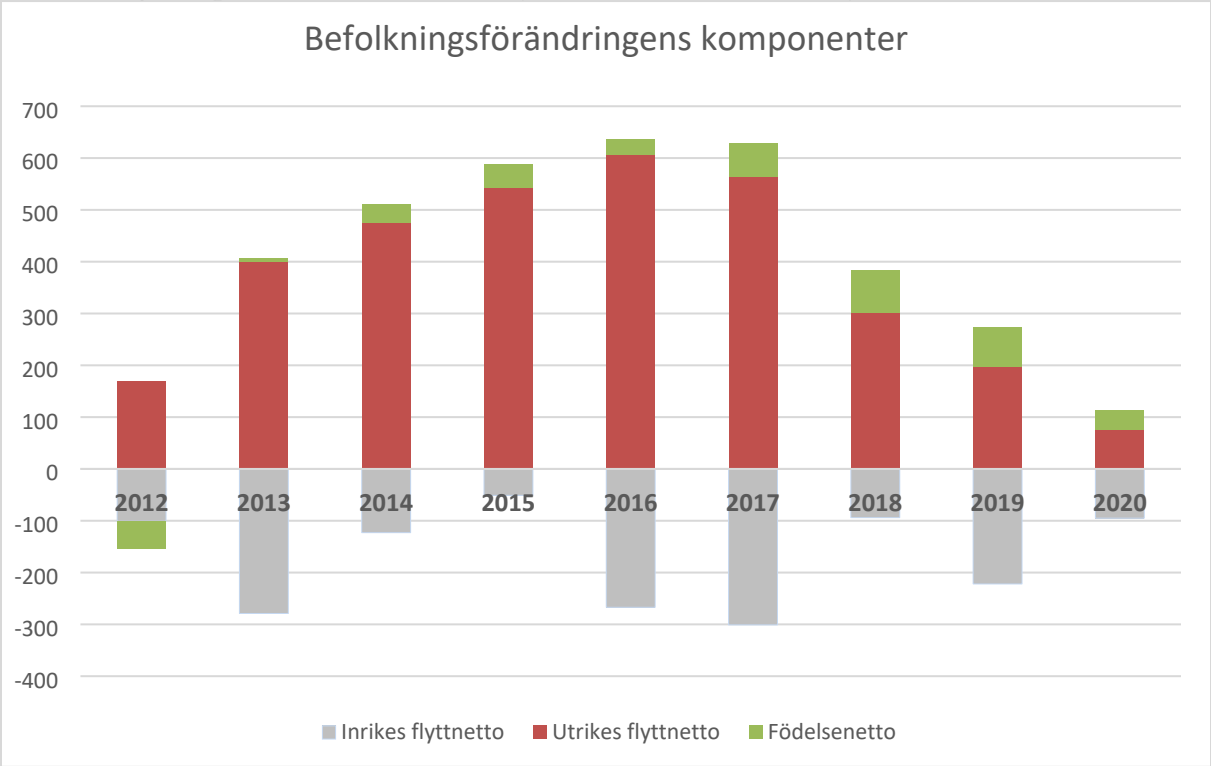
Källa: SCB

Diagram 2: Nässjö kommuns befolkning uppdelad i ålder, utfall 2020 och prognos för 2030



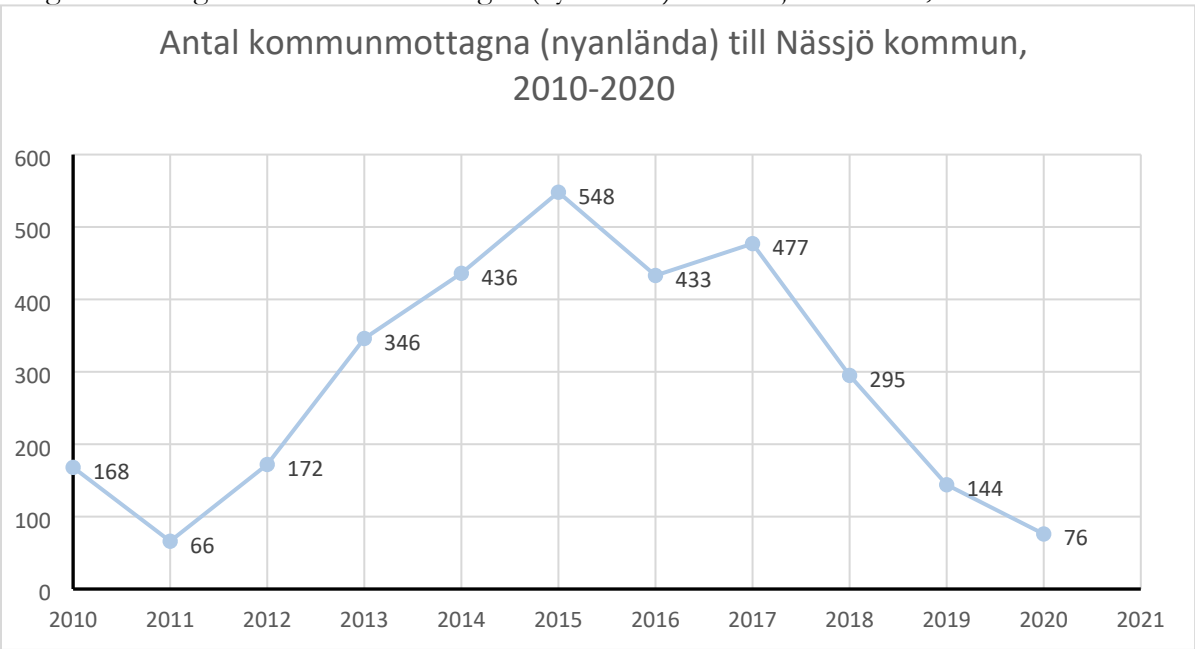
Källa: SCB

Diagram 3: Årlig nettoförändring av befolkningen till följd av inrikes in- och utflyttning, utrikes in- och utflyttning samt födelseöverskott (levande födda minus döda)



Källa: SCB

Diagram 4: Årligt antal kommunmottagna (nyanlända) till Nässjö kommun, 2010-2020



Källa: Migrationsverkets schablonlista

Tabell 1: Nässjö kommuns befolkningsprognos 2021, totalförändringar 2021–2030

År	Folkmängd	Födda	Döda	Födelsenetto	Inflyttande	Utflyttande	Flyttningsnetto	Folkökning
2021	31 599	365	309	56	1 665	1 685	-20	36
2022	31 679	362	309	53	1 685	1 658	27	80
2023	31 711	360	309	51	1 660	1 680	-20	31
2024	31 746	364	309	54	1 656	1 676	-19	35
2025	31 782	366	310	55	1 653	1 671	-19	36
2026	31 819	367	312	55	1 649	1 667	-18	37
2027	31 857	369	314	55	1 645	1 663	-18	38
2028	31 894	370	316	54	1 641	1 659	-17	37
2029	31 931	371	318	53	1 638	1 654	-17	36
2030	31 962	368	321	47	1 634	1 650	-16	31

Källa: Nässjö kommuns befolkningsprognos (Statisticon)

Bostadsbestånd

Diagram 5: Andel hyresrätt, bostadsrätt respektive äganderätt av bostadsbeståndet i Nässjö kommun (Källa: SCB)

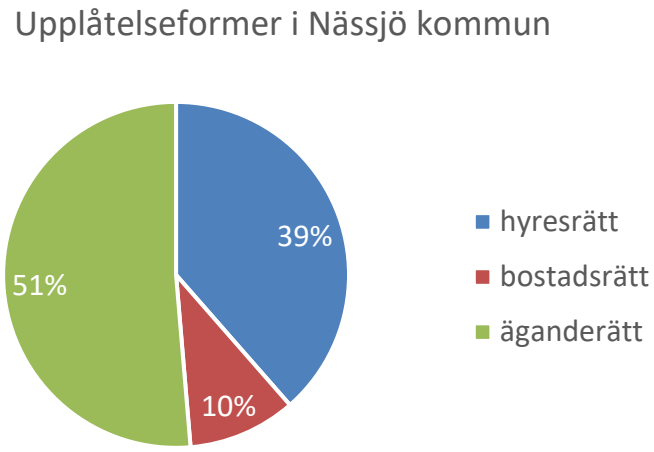
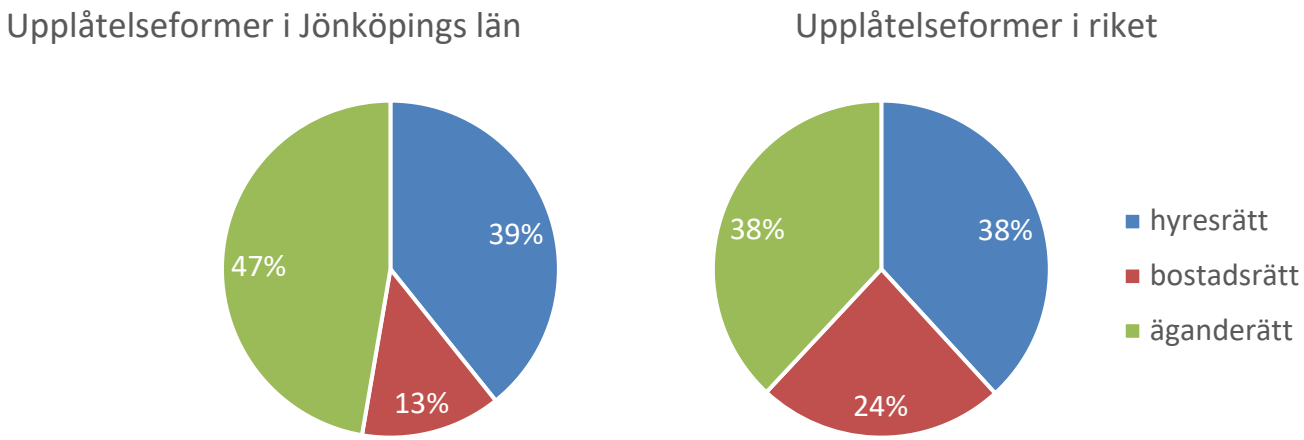
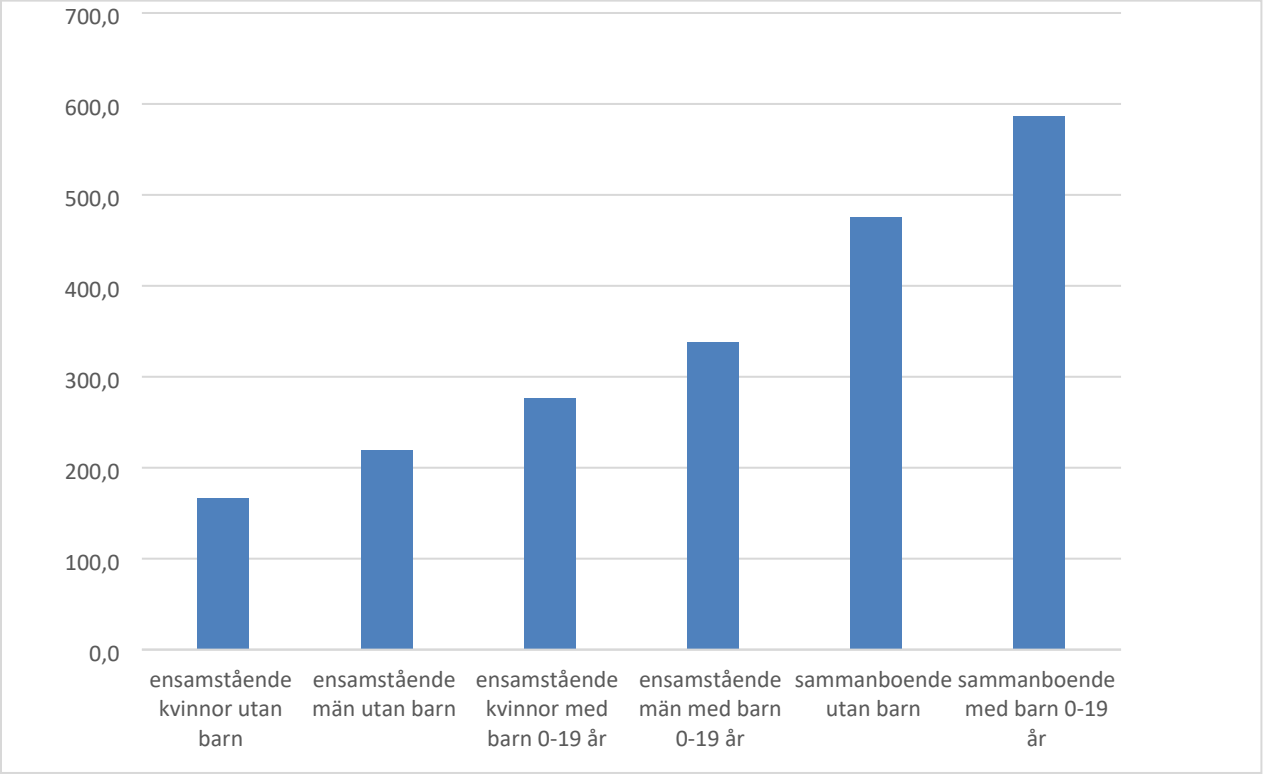


Diagram 6: Andel hyresrätt, bostadsrätt respektive äganderätt av bostadsbeståndet i Jönköpings län och i riket (Källa: SCB)



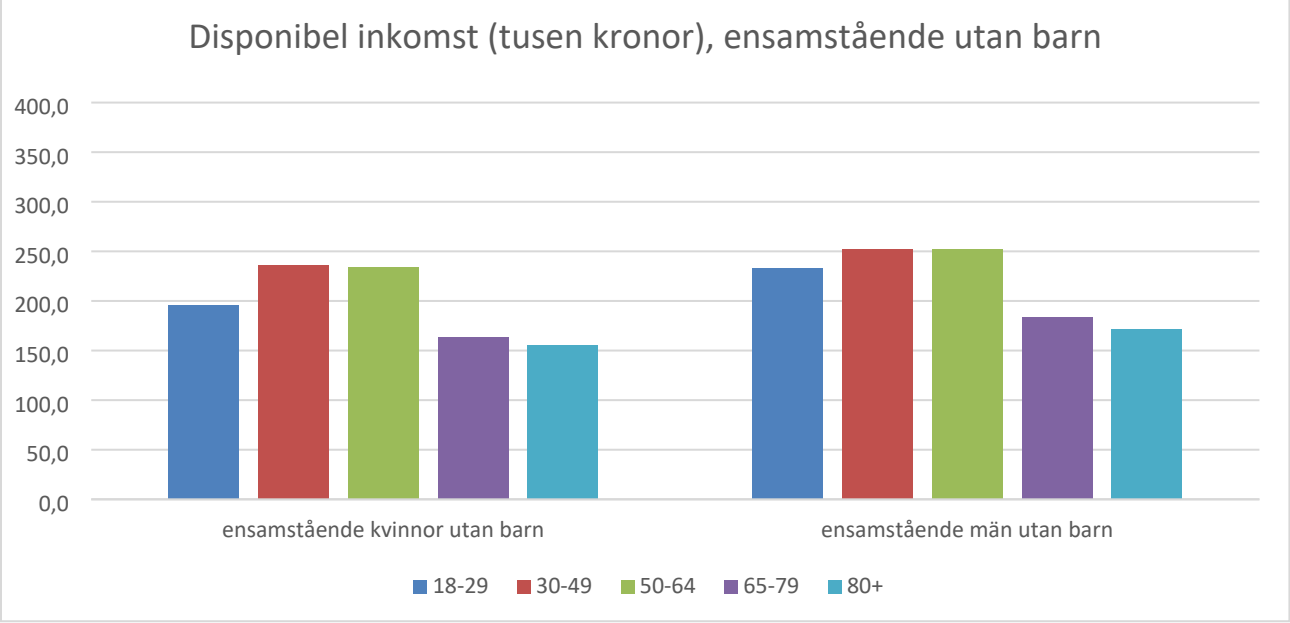
Marknadsförutsättningar

Diagram 7: Disponibel inkomst (tusen kronor) för några olika hushållstyper, median 2019



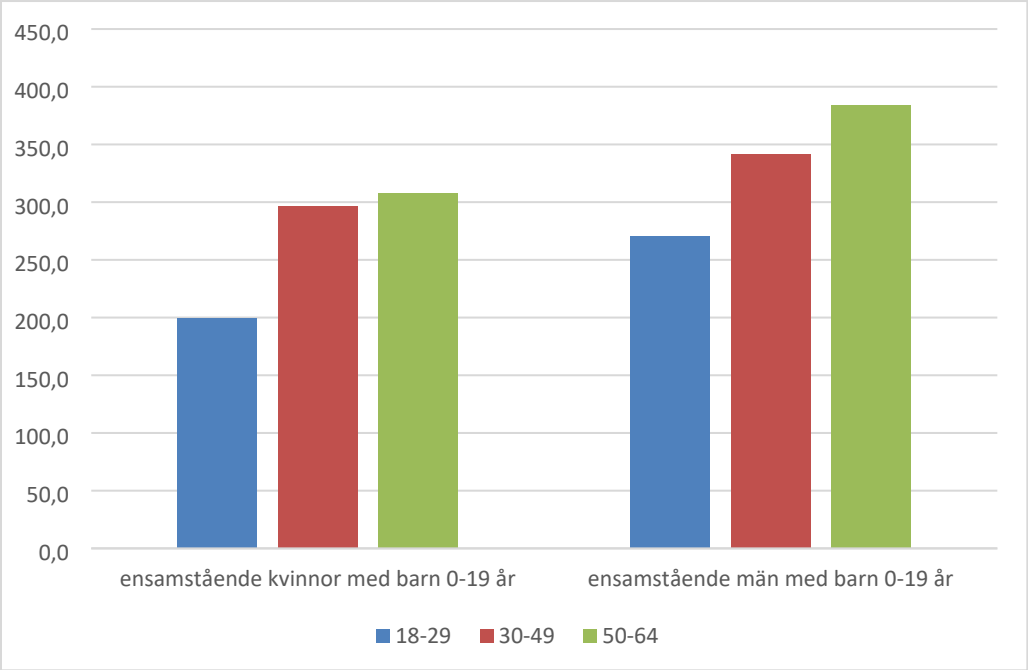
Källa: SCB

Diagram 8: Disponibel inkomst för ensamstående utan barn i Nässjö kommun, median 2019



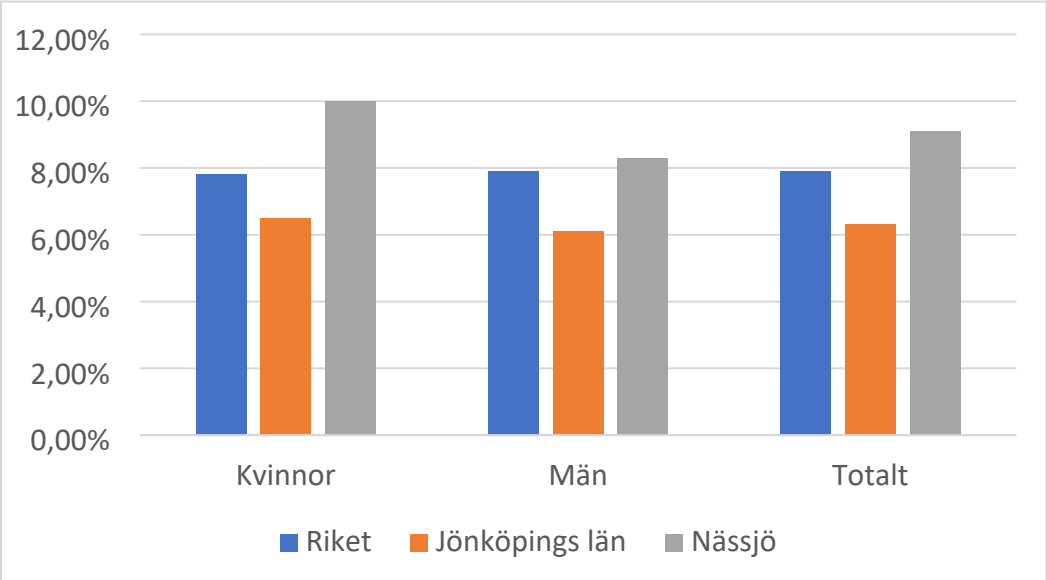
Källa: SCB

Diagram 9: Disponibel inkomst (tusen kronor) för ensamstående med barn 0–19 år i Nässjö kommun, median 2019



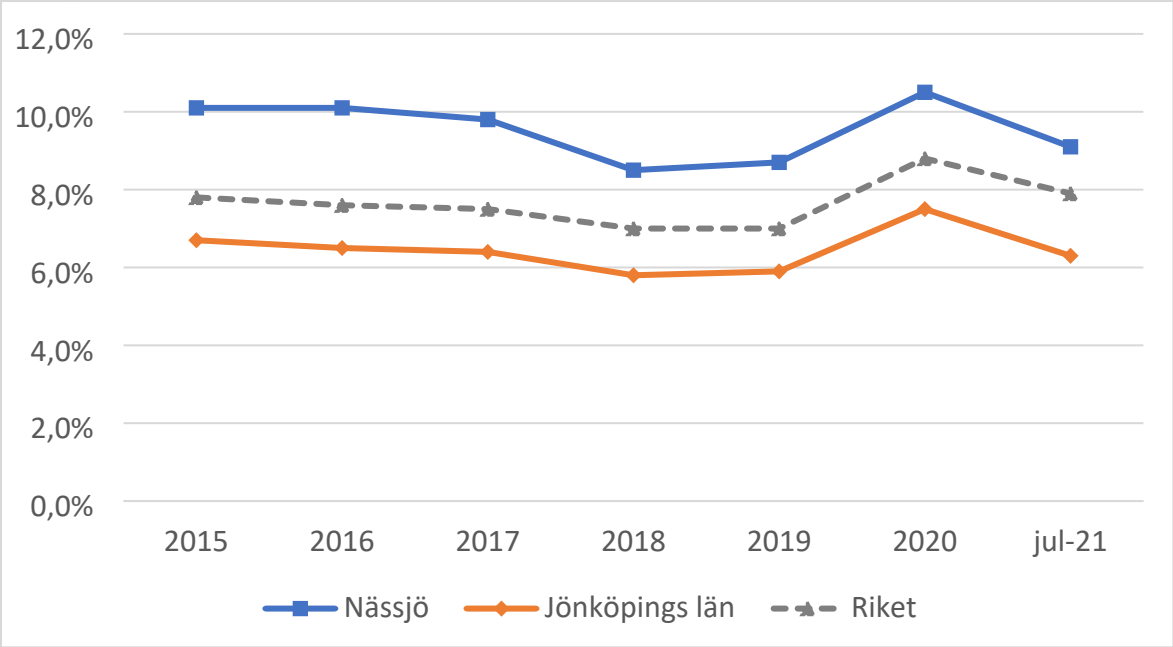
Källa: SCB

Diagram 10: Andel öppet arbetslösa och sökande i program med aktivitetsstöd i juli 2021



Källa: Arbetsförmedlingen

Diagram 11: Förändring av andel öppet arbetslösa och sökande i program med aktivitetsstöd, 2015-juli 2021



Källa: Arbetsförmedlingen

NÄSSJÖ KOMMUN

2021-10-15

Nässjö kommun
Dennis Lundquist
Dennis.Lundquist@nassjo.se
0380-51 80 38

Remiss av strategi för Nässjö kommuns boendeplanering

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade den 12 oktober 2021 att upprättat förslag till strategi för Nässjö kommuns boendeplanering ska skickas ut på remiss innan kommunfullmäktige fastställer en slutlig version.

Strategin ska fungera som en plan för bostadsförsörjningen i kommunen. Den beskriver Nässjö kommuns förutsättningar, utmaningar och behov kopplat till bostadsförsörjningen. Den innehåller mål och åtgärder för boendeplaneringen. Strategin beskriver vilka verktyg som står till förfogande för en kommun i boendeplaneringen. Den beskriver också nationella, regionala och lokala mål och planer som är av betydelse för bostadsförsörjningen. Därefter redovisas utgångsläget i Nässjö kommun vad gäller befolkning och hushåll, bostadsbestånd, marknadsförutsättningar och behov av bostäder för särskilda grupper. Avslutningsvis redovisas en uppföljning av mål och åtgärder som ingick i föregående strategi.

Kommunledningskontoret önskar få in synpunkter på strategin, framförallt på föreslagna mål och åtgärder.

Senast den 6 december 2021 ska eventuella synpunkter och vara oss tillhanda. Svaren skickas till:

kommunstyrelsen@nassjo.se

eller

Nässjö kommun
Kommunledningskontoret
571 80 Nässjö

Med vänlig hälsning

Dennis Lundquist
Utvecklingsstrateg

Karolina Haag Sjöberg
Utvecklingsstrateg

NÄSSJÖ KOMMUN

Sändlista

Politiska partier
Nämnder
Nässjö kommuns bolag
Bostadsstiftelsen Annebergshus
Nässjö Näringsliv AB
Region Jönköpings län
Länsstyrelsen
Trafikverket
Grannkommuner
Samhällsföreningar och byalag
Hyresgästföreningen, Nässjö Aneby
Fastighetsägarna GFR, Jönköping
Funktionsrätt Jönköpings län
Pensionärsföreningar
Fastighetsägare och byggherrar
Fastighetsmäklare

Postadress	Gatuadress	Telefon (v)	Telefax	Bankgiro	Org. nr.	E-postadress
571 80 Nässjö	Rådhusgatan 28	0380-51 80 00	0380-133 90	5886-9868	212 000-0548	kommunstyrelsen@nassjo.se

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 135-150

Tid: 2021-11-02 kl. 08:30

Plats: Regionens hus sal C

§ 147

Projekt - Förstudie, samverkan för minskad klimatpåverkan i bygg- och fastighetssektorn i Jönköpings län

Diarienummer: RJL 2021/2120

Beslut

Presidiet föreslår nämnden

1. Beviljar Energikontor Norra Småland, 284 903 kr, under förutsättning att övrig medfinansiering infrias.
2. Finansiering sker ut det statliga anslaget 1:1.

Sammanfattning

Förstudien vill bland annat besvara frågeställningar om vilka samverkansformer för ett nätverk som passar företagen i Jönköpings län, hur finansiering av eventuellt nätverk kan se ut, vilka fokusområden som är viktiga att samlas kring som stärker konkurrenskraft och samtidigt minskar klimatpåverkan.

Ett genomförandeprojekt kan bli aktuellt för att starta upp samverkan eller komplettera ett medlemsfinansierat nätverk. Förstudien avser därför ta fram förslag på hur ett sådant genomförandeprojekt kan se ut.
Syftet med förstudien är att undersöka vilka utmaningar och möjligheter som bygg- och fastighetssektorn har för att kunna bygga med minskad klimatpåverkan, bättre energieffektivitet samt med ökat fokus på resurseffektivitet, återbruk och cirkulära materialflöden.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2021-10-20
- Ansökan om stöd

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutets antal sidor

1

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Förstudie - Samverkan för minskad klimatpåverkan i bygg- och fastighetssektorn i Jönköpings län

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

1. Beviljar Energikontor Norra Småland, 284 903 kr, under förutsättning att övrig medfinansiering infrias.
2. Finansiering sker ut det statliga anslaget 1:1

Sammanfattning

Förstudien vill bland annat besvara frågeställningar om vilka samverkansformer för ett nätverk som passar företagen i Jönköpings län, hur finansiering av eventuellt nätverk kan se ut, vilka fokusområden som är viktiga att samlas kring som stärker konkurrenskraft och samtidigt minskar klimatpåverkan.

Ett genomförandeprojekt kan bli aktuellt för att starta upp samverkan eller komplettera ett medlemsfinansierat nätverk. Förstudien avser därför ta fram förslag på hur ett sådant genomförandeprojekt kan se ut.

Syftet med förstudien är att undersöka vilka utmaningar och möjligheter som bygg- och fastighetssektorn har för att kunna bygga med minskad klimatpåverkan, bättre energieffektivitet samt med ökat fokus på resurseffektivitet, återbruk och cirkulära materialflöden.

Information i ärendet

Energikontor Norra Småland söker nu medfinansiering hos Region Jönköpings län till en förstudie. De avser att även göra en ansökan om finansiering hos Tillväxtverket. Förstudien pågår från 10 januari till 10 oktober 2022.

Bygg- och fastighetssektorn svarade 2017 för ca 32 % av Sveriges totala energianvändning och 19 % av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Uppvärmning och byggprocessen står för majoriteten av dessa. Forskning som granskat byggprocessen visar att klimatbelastningen under byggprocessen är lika stor som vid drift av ett flerfamiljshus av betong under 50 år. Samtidigt pekar EU:s färdplan för hållbar ekonomi i EU ut att utformningen av byggnader behöver ligga i linje med den cirkulära ekonomin.

Vidare har Jönköpings län målsättningen att senast 2030 halvera klimatpåverkan för nybyggnad och ombyggnad jämfört med 2016 samt att sektorn ska bidra till att länets totala energianvändning effektiviseras med 50 % till 2030.

Energikontor Norra Småland har under 2021 bedrivit förstudien ”En kartläggning över byggbranschen i Jönköpings län” som syftade till att utforska utmaningar och möjligheter som branschen har för att bygga och renovera med lägre klimatpåverkan. En majoritet av de enkätsvarande företagen i studien uttryckte ett behov av ökad samverkan och samarbete för att kunna ställa om sin verksamhet och hela byggprocessen mot minskad klimatpåverkan.
Att företag är uppdaterade om hur de kan bygga med lägre klimatpåverkan är dessutom en förutsättning för att bibehålla konkurrenskraft och på lång sikt hålla verksamheten vid liv.

Lagen om klimatdeklarationer som träder ikraft vid årsskiftet är en i raden av framtida regleringar som tvingar branschen att förbättra sig. Små och medelstora företag (SMF) har särskilt svårt att följa kravutvecklingen på egen hand då de har mindre resurser till förfogande. Utifrån kommande lagkrav och det intresse som finns för att samverka inom branschen behövs en förstudie för att sondera förutsättningarna för hur formerna för samverkan bör se ut för en snabb och framgångsrik uppstart.

I åtgärdsprogrammet Minskad klimatpåverkan kopplat till länets klimat- och energistrategi lyfts också nätverksformatet som ett verktyg för att uppnå minskad klimatpåverkan från byggnader.
Samverkan och kunskapsöverföring mellan aktörer i värdekedjan sker sällan spontant, utan aktörerna (särskilt SMF) skulle vara behjälpta av en aktör med dedikerade resurser för att få till ett sådant samverkansinitiativ (även kallat arena/forum/nätverk, hädanefter endast benämnt nätverk). Det är dock oklart vilken samverkansform (förening, projekt, nätverk etc.) som är mest lämplig samt hur ett sådant nätverk långsiktigt kan finansieras.

Vidare behöver utrönas om offentliga och privata aktörer, samt bygg-, anläggnings- och fastighetsförvaltningsaktörer, bör ingå i samma eller olika konstellationer. Med en förstudie ges möjligheten att besvara dessa frågor och hitta framgångsfaktorer från lyckade initiativ i andra regioner för att se vad som passar i Jönköpings län. Resultatet av förslagen på samverkansformer avser vi ta vidare exempelvis genom ett genomförandeprojekt, genom medlemsfinansiering eller en kombination.

Vår tidigare förstudie har gett en övergripande bild av de ämnesområden som aktörerna vill fokusera på i ett framtida nätverk, t.ex. 1) en cirkulär byggprocess, 2) klimatsmarta byggmaterial 3) hållbar upphandling 4)
digitala verktyg. Ämnesområdena kan sedan smalnas av i fokusområden, t.ex. 1a) återbruk, 1b) cirkulära affärsmodeller, 2a) höga trähuskonstruktioner, 2b) klimatförbättrad betong etc. Oavsett mer exakta arbetsmetoder och former

kommer aktörerna behöva koordinering och kontinuerlig vägledning, särskilt då kraven på utsläpp av växthusgaser från byggskedet planeras att skärpas framöver och nya områden för kompetensutveckling sannolikt kommer tillkomma allt eftersom. Denna nödvändiga omställning inom bygg- och fastighetssektorn möjliggör också nya uppdrag, tjänster och produkter för branschen. Men för att länets företag ska kunna dra nytta av dessa möjligheter och stärka sin konkurrenskraft krävs effektivare samarbeten där dessa nya affärsmöjligheter kan uppstå, vilket denna förstudie vill åstadkomma

Förstudien bidrar till följande delstrategier i den regionala utvecklingsstrategin:

- Säkerställa ett miljömässigt hållbart län som minskar belastningen på miljö, klimat och förbrukningen av jordens resurser.
- Skapa en hållbar ekonomisk tillväxt i näringsliv och samhälle.
- Skapa förutsättningar för individuellt och kollektivt ansvarstagande för en hållbar konsumtion
- Skapa attraktiva och hållbara bostäder och boendemiljöer för människor i livets alla skeenden.

Den sökta medfinansieringen på 284 903 kr gäller för 2022.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2021-10-20
- Ansökan om stöd

Beslut skickas till

Energikontor Norra Småland

REGIONLEDNINGSKONTORET

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Erik Bromander
Sektionschef Samhällsbyggnad och Infrastruktur

Förstudie – Samverkan för minskad klimatpåverkan i bygg- och fastighetssektorn i Jönköpings län

Författare Energikontor Norra Småland

VI ÄR EN DEL AV REGION JÖNKÖPINGS LÄN

EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala utvecklingsfonden

Innehåll

1. Uppgifter om projektet **3**
2. Uppgifter om sökande **4**
3. Samverkansparter **4**
4. Bakgrund och omvärld **4**
4.1 Bakgrund 4
4.2 Omvärld och samverkan 5
4.3 Koppling till det regionala näringslivet 6
4.4 EU:s strategi för Östersjöregionen 6
5. Mål och resultat **7**
5.1 Mål 7
5.2 Målgrupp(er) 8
5.3 Förväntat resultat vid projektavslut 8
5.4 Förväntade effekter på lång sikt 8
6. Organisation och genomförande **8**
6.1 Projektorganisation 8
6.2 Arbetssätt 9
7. Aktiviteter **9**
8. Indikatorer **11**
9. Budget **11**
10. Bilagor **11**

1. Uppgifter om projektet

1.1 Projektets namn Samverkan för minskad klimatpåverkan i bygg- och fastighetssektorn i Jönköpings län
1.2 Datum för projektstart 2022-01-10
1.3 Datum för projektavslut 2022-10-10
1.4 Län och kommuner som omfattas av projektets verksamhet
Jönköping
Aneby Eksjö Gislaved Gnosjö Habo
Jönköping Mullsjö Nässjö Sävsjö Tranås
Vaggeryd Vetlanda Värnamo
1.5 Typ av projekt Förstudie
1.6 Har projekt sökt finansiering ur minst två programområden?
Nej
1.7 Sammanfattande projektbeskrivning

Bygg- och fastighetssektorn står för en stor andel av utsläppen av växthusgaser, energianvändningen och uppkomna avfallsmängder i Sverige. Företag inom bygg- och fastighet behöver minska sin klimatpåverkan för att vara konkurrenskraftiga på sikt. Denna förstudie tar avstamp från behov som har identifierats i tidigare genomförd förstudie där bygg- och fastighetssektorn i Jönköpings län har kartlagts samt behov och möjligheter undersökts. Samverkan och samarbete mellan involverade aktörer i bygg- och fastighetssektorn är efterfrågat och är en grundsten för att branschen ska minska sin klimatpåverkan och samtidigt stärka sin konkurrenskraft. Förstudien vill bland annat besvara frågeställningar om vilka samverkansformer för ett nätverk som passar företagen i Jönköpings län, hur finansiering av eventuellt nätverk kan se ut, vilka fokusområden som är viktiga att samlas kring som stärker konkurrenskraft och samtidigt minskar klimatpåverkan. Ett genomförandeprojekt kan bli aktuellt för att starta upp samverkan eller komplettera ett medlemsfinansierat nätverk. Förstudien avser därför ta fram förslag på hur ett sådant genomförandeprojekt kan se ut.

2. Uppgifter om sökande

2.1 Organisationsnummer 232100-0057
2.2 Organisationsnamn Region Jönköpings län
2.3 Juridisk form Landsting
2.4 Organisationens postadress Box 1024
2.5 Organisationens postnummer 551 11
2.6 Organisationens postort Jönköping
2.7 Arbetsställenummer 5869-4985
2.8 Arbetsställenamn Inköp
2.9 Besöksadress Östra Storgatan 67
2.10 Postnummer 553 21
2.11 Postort Jönköping
2.12 Är organisationen momsredovisningsskyldig för projektets verksamhet?
Ja
2.13 Omfattas er organisation av Lagen om offentlig upphandling (LOU) eller annan upphandlingslagstiftning, t.ex. LUF?
Ja
2.14 Eventuellt beviljat stöd utbetalas till ert Bankgiro
Ange nummer för valt betalningssätt 935-2683
2.15 Kontaktperson
Namn Joel Runesson
Telefon 0721 77 26 30
E-post joel.runesson@rjl.se
2.16 Projektledare
Namn Joel Runesson
Telefon 0721 77 26 30
E-post joel.runesson@rjl.se
2.17 Ekonomi
Namn Cecilia Jönsson
Telefon 010-242 40 97
E-post cecilia.jonsson@rjl.se

3. Samverkansparter

Inga samverkansparter.

4. Bakgrund och omvärld

4.1 Bakgrund

Bygg- och fastighetssektorn svarade 2017 för ca 32 % av Sveriges totala energianvändning och 19 % av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Uppvärmning och byggprocessen står för majoriteten av dessa. Forskning som granskat byggprocessen visar att klimatbelastningen under byggprocessen är lika stor som vid drift av ett flerfamiljshus av betong under 50 år. Samtidigt pekar EU:s färdplan för hållbar ekonomi i EU ut att utformningen av byggnader behöver ligga i linje med den cirkulära ekonomin. Vidare har Jönköpings län målsättningen att senast 2030 halvera klimatpåverkan för nybyggnad och ombyggnad jämfört med 2016 samt att sektorn ska bidra till att länets totala energianvändning effektiviseras med 50 % till 2030.

Energikontor Norra Småland har under 2021 bedrivit förstudien ”En kartläggning över byggbranschen i Jönköpings län” som syftade till att utforska utmaningar och möjligheter som branschen har för att bygga och renovera med lägre klimatpåverkan. En majoritet av de enkätsvarande företagen i studien uttryckte ett behov av ökad samverkan och samarbete för att kunna ställa om sin verksamhet och hela byggprocessen mot minskad klimatpåverkan. Att företag är uppdaterade om hur de kan bygga med lägre klimatpåverkan är dessutom en förutsättning för att bibehålla konkurrenskraft och på lång sikt hålla verksamheten vid liv. Lagen om klimatdeklarationer som träder ikraft vid årsskiftet är en i raden av framtida regleringar som tvingar branschen att förbättra sig. Små och medelstora företag (SMF) har särskilt svårt att följa kravutvecklingen på egen hand då de har mindre resurser till förfogande. Utifrån kommande lagkrav och det intresse som finns för att samverka inom branschen behövs en förstudie för att sondera förutsättningarna för hur formerna för samverkan bör se ut för en snabb och framgångsrik uppstart. I åtgärdsprogrammet Minskad klimatpåverkan kopplat till länets klimat-

och energistrategi lyfts också nätverksformatet som ett verktyg för att uppnå minskad klimatpåverkan från byggnader.

Samverkan och kunskapsöverföring mellan aktörer i värdekedjan sker sällan spontant, utan aktörerna (särskilt SMF) skulle vara behjälpta av en aktör med dedikerade resurser för att få till ett sådant samverkansinitiativ (även kallat arena/forum/nätverk, hädanefter endast benämnt nätverk). Det är dock oklart vilken samverkansform (förening, projekt, nätverk etc.) som är mest lämplig samt hur ett sådant nätverk långsiktigt kan finansieras. Vidare behöver utrönas om offentliga och privata aktörer, samt bygg-, anläggnings- och fastighetsförvaltningsaktörer, bör ingå i samma eller olika konstellationer. Med en förstudie ges möjligheten att besvara dessa frågor och hitta framgångsfaktorer från lyckade initiativ i andra regioner för att se vad som passar i Jönköpings län. Resultatet av förslagen på samverkansformer avser vi ta vidare exempelvis genom ett genomförandeprojekt, genom medlemsfinansiering eller en kombination.

Vår tidigare förstudie har gett en övergripande bild av de ämnesområden som aktörerna vill fokusera på i ett framtida nätverk, t.ex. 1) en cirkulär byggprocess, 2) klimatsmarta byggmaterial 3) hållbar upphandling 4) digitala verktyg. Ämnesområdena kan sedan smalnas av i fokusområden, t.ex. 1a) *återbruk*, 1b) *cirkulära affärsmodeller*, 2a) *höga trähuskonstruktioner*, 2b) *klimatförbättrad betong* etc. Oavsett mer exakta arbetsmetoder och former kommer aktörerna behöva koordinering och kontinuerlig vägledning, särskilt då kraven på utsläpp av växthusgaser från byggskedet planeras att skärpas framöver och nya områden för kompetensutveckling sannolikt kommer tillkomma allt eftersom. Denna nödvändiga omställning inom bygg- och fastighetssektorn möjliggör också nya uppdrag, tjänster och produkter för branschen. Men för att länets företag ska kunna dra nytta av dessa möjligheter och stärka sin konkurrenskraft krävs effektivare samarbeten där dessa nya affärsmöjligheter kan uppstå, vilket denna förstudie vill åstadkomma.

4.2 Omvärld och samverkan

Länet är i behov av en sammanslutning för bygg- och fastighetssektorn som vill samverka och utbyta erfarenheter för att minska sin klimatpåverkan, då sådana nätverk saknas i dagsläget. Det stod klart efter Energikontor Norra Smålands kontakter med branschen inom vår nyligen avslutade förstudie som kartlade bygg- och fastighetssektorn. Det finns däremot andra aktörer och nätverk, både i och utanför Jönköpings län, och dessa kan tjäna som goda exempel och bidra med värdefulla insikter och lärdomar för att bilda ett liknande initiativ i Jönköpings län (se nedan). Eftersom bygg- och fastighetssektorn till stor del är lokal och regional krävs ett initiativ i Jönköpings län som samlar företagen.

- Lokal färdplan för en klimatneutral bygg- och anläggningssektor i Malmö 2030 (LFM30) – ett lokalt initiativ i Malmö med 150 medlemmar för att påskynda bygg- och anläggningssektorns klimatomställning och genomförande av Agenda 2030. LFM30 har kommit långt och det finns därmed mycket att lära av dem och inspireras av.
- Östergötland bygger klimatneutralt (ÖBKN) – ett lokalt nätverk av aktörer från bygg- och fastighetssektorn med en gemensam målsättning att halvera klimatpåverkan för bygg- och fastighetssektorns värdekedja till år 2030 samt uppnå en klimatneutral värdekedja i bygg- och fastighetssektorn senast år 2045. ÖBKN är ett nystartat nätverk som kan ge värdefulla insikter om hur en lyckad uppstart kan gå till.
- Fastighetsnätverket för energi- och miljöfrågor i Örebro län – en förening med 60 medlemmar som arbetar för en hållbar bygg- och förvaltningsprocess. Föreningen har varit aktiv länge och är ett gott exempel på hur sådana här initiativ kan upprätthålla intresse hos aktörer över tid.
- Byggdialog Dalarna – en ideell förening för bygg- och fastighetssektorn i Dalarna med uppdraget att stötta och utveckla branschen mot ett mer hållbart byggande. Föreningen har 115 medlemmar med ambitionen att vara ett forum där de tillsammans kan stärka och utveckla branschen.
- Goda Hus – föreningen energieffektiva byggnader i Sydost. GodaHus är en ideell förening för offentliga och privata aktörer med syfte att minska bygg- och fastighetssektorns klimatpåverkan i Kalmar-, Kronoberg och Blekinge län.
- Återbruksnätverket Öst – ett initiativ från Sweco tillsammans med nio fastighetsbolag som samverkar för att öka återbruket av byggvaror i Östergötland. Återbruk kommer sannolikt vara ett av fokusområdena inom ett ev. kommande genomförandeprojekt.
- Återbruk Väst – nätverk för erfarenhetsutbyte kring praktiskt återbruk i byggsektorn i Göteborg. Drivs av Johanneberg Science Park.
- Skånskt nätverk för hållbart byggande (RFS30) – Kommuner som arbetar för att påskynda omställningen mot klimatneutrala byggprojekt. En viktig aktör att lära av kring framgångsfaktorer för offentliga organisationer.
- Centrum för cirkulärt byggande (CCBuild) - en arena där branschens aktörer möts och samverkar kring återbruk och cirkulära materialflöden vid byggande, rivning och förvaltning. CCBuild samverkar med lokala

kluster och Jönköpings län ingår inte i något lokalt kluster idag. Energikontor Norra Småland skulle kunna vara en samarbetspartner i ett sådant framtida kluster.

Exempel på aktörer och nätverk där samarbete eller deltagande finns redan idag:
- Smart Housing Småland - en accelerator och katalysator för näringslivet och en motor i det regionala innovations- och tillväxtsystemet formerat kring Smålands styrkeområden trä och glas. Idag deltar vi för att nätverka med bransch och offentlig sektor inom ramen för trä- och glasbyggnation.
- CSR Småland - ideell förening som arbetar för att företag ska ta sitt sociala, miljömässiga och ekonomiska ansvar. Samtal förs med CSR kring hur CSR och Energikontor Norra Småland på bästa sätt kan samverka genom projekt då Energikontoret har en väl uppbyggdprojektorganisation.

4.3 Koppling till det regionala näringslivet

I vår tidigare förstudie där vi kartlade bygg- och fastighetssektorns möjligheter att bygga med mindre klimatpåverkan djupintervjuades olika aktörer, bl.a. arkitekter, beställare, byggentreprenörer, förvaltare och akademi för att få kunskap om aktörernas nuläge och framtida behov. Denna ansökan bygger på de behov som dessa aktörer identifierat samt behov som Energikontor Norra Småland identifierat i samband med tidigare projekt.

Aktörerna är intresserade av att delta i, och ser behov av ett regionalt nätverk för branschen i Jönköpings län. För att hålla sig ajour med den snabba utvecklingen och inte halka efter sina konkurrenter behöver, främst de mindre aktörerna, samverka för att höja sin kompetens på ett kostnadseffektivt sätt, men även de större aktörerna anser sig ha mycket att tjäna på att branschen i länet sluter upp kring hållbart byggande. Att många av aktörerna som kontaktats är stationerade i och kring Jönköping är en följd av att många utgår ifrån Jönköping då det är länets största stad. Dock har många av dem verksamhet i större delen av länet. Oavsett orsak ser förstudien det som oerhört viktigt att angripa nya metoder och arbetssätt för att verkligen säkerställa nätverkets relevans för hela länet. Detta beaktas särskilt i arbetspaket 1.1 vid kartläggning av framgångsfaktorer hos andra regionala nätverk samt arbetspaket 2.1, 2.2 och 2.4 vid identifiering av aktörer till branschdialog samt workshop. Att få till en bred förankring samt att undersöka just framgångsfaktorer och förutsättningar för att starta upp ett regionalt nätverk är mycket viktigt för en lyckad uppstart och drift av ett nätverk. Huruvida själva uppstarten görs inom ramen för ett nytt genomförandeprojekt eller genom andra former (se mer under rubrik 5.3) är en frågeställning som förstudien också avser besvara.

Följande aktörer har kontaktats och delgett sin bild av vilka utmaningar de står inför, vilka behov de har och gett sin syn på ett regionalt samverkansnätverk.
- SKANSKA
- Vätterhem
- Gislavedshus
- Riksbyggen
- June Avfall & Miljö
- Normans
- Pålssons Bygg
- Smart Housing Småland
- Tengbom Arkitekter
- bsv arkitekter & ingenjörer
- Jönköping University
- Byggnads - avdelning Jönköping
- NCC
- Asplunds Bygg
- Gärahovs Bygg
- Regionfastigheter
- Grenåsa
- HSB Göta
- RISE
- TMF

4.4 EU:s strategi för Östersjöregionen

Ej aktuellt

5. Mål och resultat

5.1 Mål

Projektmål
Vid projektslut har förstudien genererat förslag på långsiktigt framgångsrika samverkansformer för en konkurrenskraftig, resurseffektiv, klimatsmart och cirkulär bygg- och fastighetssektor i Jönköpings län, detta genom att ha besvarat följande frågeställningar:

− Vilka för- och nackdelar finns av olika samverkansformer för nätverk samt vilken samverkansform är lämpligast för ett branschnätverk i Jönköpings län?
– Hur bör ett sådant nätverk långsiktigt finansieras?
– Vad är en lämplig sammansättning av aktörer?
– Vilken vision, målsättning och strategi för nätverket är lämplig?
– Hur hanteras bäst målkonflikten om företags behov av att skydda affärshemligheter kontra fördelar av att utbyta erfarenheter inom ett nätverk?
– Vilka fokusområden är särskilt viktiga för branschen att samarbeta inom för att stärka konkurrenskraften och minska klimatpåverkan?

Delmål 1. Framgångsfaktorer är kartlagda och identifierade för liknande regionala nätverk i andra delar av Sverige avseende samverkansform och ägarskap, finansiering samt styrning.

Delmål 2. Förslag på samverkansformer för ett regionalt bygg- och fastighetsnätverk är framtagna och förankrade utifrån branschens behov och förutsättningar.

Orsaker: Varken privata eller offentliga aktörer inom bygg- och fastighetssektorn har resurser att undersöka hur branschen på bästa sätt kan samverka för att lära av varandra och höja kunskapsnivån inom hållbart byggande.

Syfte med eventuellt genomförandeprojekt
Förstudiens nytta inför ett kommande genomförandeprojekt är att säkra grunden för ett långsiktigt lyckat nätverk. Utan en förstudie finns risken att nätverket inte överlever pga. oklart ägandeskap samt brist på finansiering och resurser till koordinering. Vid en otydlig och avvaktande uppstart finns dessutom risk att medverkande aktörer inte tillräckligt snabbt ser nätverkets nytta och att deras engagemang därför minskar.

Resultatet från förstudien avgör om ett genomförandeprojekt, ett medlemsfinansierat nätverk eller en ekonomisk förening är bästa vägen framåt. Det är Energikontor Norra Småland, i egenskap av förstudiens projektägare, som ansvarar för att förstudiens resultat tas vidare. Om förstudien ser ett genomförandeprojekt som den lämpligaste samverkansformen kan ett sådant projekt syfta till att finansiera en aktör som kan ansvara för koordineringen av nätverket och planeringen av workshops, studiebesök, föreläsningar och andra kunskapshöjande aktiviteter. På så sätt kommer aktörerna vara förberedda på skärpta lagkrav och kunna erbjuda produkter och tjänster som behövs för att minska sin och sina kunders klimatpåverkan. Ett effektivt och nära samarbete inom bygg- och fastighetssektorn bidrar till att skapa andra pilotprojekt där nya affärsmodeller, tjänster, produkter eller processer testas. Ett genomförandeprojekt kommer lägga stor vikt vid att aktörerna kan lära känna varandra och varandras verksamheter för att hitta gemensamma affärsmöjligheter och våga bryta ny mark. Det företagsfrämjande systemet kan stödja detta arbete genom att erbjuda stödmöjligheter för affärsutveckling och innovation samt informera om finansiella stöd för investeringar.

Hållbarhetsaspekter
De tre hållbarhetsaspekterna är avgörande beståndsdelar för att nå projektets målsättning. Att underlätta samverkan för bygg- och fastighetssektorn inom ämnesområden för minskad klimatpåverkan är en del av BÄTTRE MILJÖ. Resultatet kommer vara till stor nytta för länets små och medelstora företag i hur de kan minska sin klimatpåverkan. Aspekterna MÅNGFALD och JÄMSTÄLLDHET kommer att beaktas vid identifiering av framgångsfaktorer hos andra nätverk för att dra nytta av hur andra har lyckats åstadkomma inkluderande och jämställda nätverk i den i övrigt mansdominerande bygg- fastighetssektorn. Därmed kan dessa aspekter tas hänsyn till vid bildandet av ett nätverk i ett ev. genomförandeprojekt. Likaså ska vi som projektägare agera inkluderande vid anordnandet av aktiviteter för målgruppen.

5.2 Målgrupp(er)

Primär målgrupp: Privata samt offentliga aktörer inom bygg- och fastighetssektorn i Jönköpings län. Tyngdpunkt kommer ligga på små och medelstora företag.
Sekundär målgrupp: Politiker och näringslivsbolag

Ett eventuellt senare genomförandeprojekt (beroende på om förstudien landar i ett projekt som den mest lämpliga samverkansformen) riktar sig till samma primära målgrupp som denna förstudie. Huruvida både privata och offentliga aktörer kommer ingå i samma nätverk återstår för denna förstudie att undersöka.

5.3 Förväntat resultat vid projektavslut

Vid projektslut har förstudien genererat ett koncept för ett nätverk för samverkan med utpekade ämnesområden som bidrar till ökad konkurrenskraft och tillväxt för länets bygg- och fastighetssektor genom att verka för en byggprocess med minskad klimatpåverkan, bättre energieffektivitet samt med ökat fokus på resurseffektivitet, återbruk och cirkulära materialflöden i länet. Ämnesområdena utgår från branschens intresse och behov och kan exempelvis handla om lagkrav, upphandling, byggmaterial och affärsmodeller för återbruk.

Det framtagna konceptet för nätverket kan tas vidare på olika sätt. Följande tre scenarier är troligast.

- Ett genomförandeprojekt söks av Energikontor Norra Småland tillsammans med intresserade aktörer inom ramen för ERUF 2021-2027 som syftar till att starta upp och driva nätverket.
- Att branschen på egen hand utifrån förstudiens resultat skapar nätverket.
- En kombination där ett medlemsfinansierat nätverk bildas av branschen och där Energikontor Norra Småland söker ett genomförandeprojekt som stärker nätverket genom att erbjuda kunskapshöjande aktiviteter, workshops som främjar samarbete och nya affärsmodeller, anordnar studiebesök med mera.

Den primära målgruppen har vid projektavslut kunskaper om liknande nätverk i Sverige och ser nyttan av att samarbeta regionalt för att stärka konkurrenskraft och tillväxt genom gemensam kunskapshöjning för en byggprocess med minskad klimatpåverkan, bättre energieffektivitet samt med ökat fokus på resurseffektivitet, återbruk och cirkulära materialflöden. Målgruppen är medveten om att ett regionalt nätverk kan leda till samarbeten aktörer emellan som driver utvecklingen i branschen framåt.

5.4 Förväntade effekter på lång sikt

Ej aktuellt

6. Organisation och genomförande

6.1 Projektorganisation

Personal från Energikontor Norra Småland projektleder och äger förstudien samt ansvarar för att genomföra aktiviteterna och för att förstudien framskrider enligt plan.

Förstudien har också en ekonomi- och en kommunikatörsresurs. Projektet kan bemannas med befintlig personal, någon nyanställning är inte aktuell. Energikontorets verksamhet går inte att jämföra med en traditionell arbetsplats, där var och en har dedikerade uppgifter över längre tid. I en utpräglad projektorganisation sker ständiga förändringar genom att projekt avslutas och nya tillkommer.

Bemanning av denna förstudie kommer på så sätt att ske genom att tid frigörs för någon eller ett par av våra projektledare, där arbetsuppgifter i andra projekt har avslutats eller minskats. Energikontoret kommer alltså att bemanna projektet med tre olika roller: projektledare, kommunikatör och ekonom.

Projektledaren är ansvarig för att projektet genomförs på det beskrivna sättet. Energikontor Norra Småland har den kompetens och de resurser som behövs för att genomföra ett regionalfondsprojekt.

Energikontoret har övergripande kunskaper om byggnation, miljö och cirkulär ekonomi, delar som ingår i definitionen av hållbart byggande och renovering.

Energikontoret har en uppenbar fördel i sin vana av att driva liknande projekt/förstudier och har ett brett kontaktnät som underlättar genomförandet.

6.2 Arbetssätt

Förstudien kommer att genomföras genom dialog med branschen och andra regionala samverkansinitiativ för bygg- och fastighetsbranschen såsom de olika nätverk som nämndes under avsnitt 4.2 Omvärld och samverkan t.ex. Lokal Färdplan Malmö 2030. I det första arbetspaketet sker denna dialog genom enskilda möten med olika aktörer som visat intresse av ett nätverk eller med de aktörer som identifierats i arbetspaket två. Vidare tillfrågas även andra regionala nätverk att ge sin bild av vad som fungerat i deras region. Kontakterna kommer att tas genom mejl och telefon och själva dialogen genomförs antingen via ett digitalt möte eller ett fysiskt möte vid behov. Vidare söks även framgångsfaktorer på webben, bland grå litteratur och forskningsrapporter för att få ett vidare perspektiv och ta del av den kunskap som finns inom akademin. Underlaget sammanställs sedan inför branschdialogen inom arbetspaket två. Branschdialogen genomförs också via telefonsamtal eller digitala/fysiska möten beroende på vad som bedöms lämpligt. Förankringen av slutgiltigt koncept sker i workshopformat under en heldag där aktörerna får ta ställning till konceptet och diskutera vad de behöver för att kunna ställa sig bakom det. Workshopen genomförs därför med fördel fysiskt och i andra hand digitalt.

Energikontor Norra Småland, i egenskap av förstudiens projektägare, ansvarar för att förstudiens resultat tas vidare. Resultaten från förstudien avser att spridas till de aktörer som har blivit kontaktade inom ramen för förstudien samt till små och medelstora företag i regionen. Energikontor Norra Småland har ett brett nätverk som resultaten avses spridas till, exempelvis kommunerna, näringslivsbolag, Regional Utveckling och Almi. Resultaten kommer även att spridas till andra nätverk och initiativ på regional och nationell nivå. Resultatet förs även in i kommande relaterade projekt hos projektägaren.

7. Aktiviteter

Extern kommunikation och resultatspridning
2022-01-10 till 2022-10-10
Kostnad: 0 kr
Beskrivning: Ej aktuellt

Avslutsarbete
2022-01-10 till 2022-10-10
Kostnad: 0 kr
Beskrivning: Ej aktuellt

Utvärdering och lärande
2022-01-10 till 2022-10-10
Kostnad: 0 kr
Beskrivning: Ej aktuellt

Arbetspaket 1 – Förslag på samverkansformer
2022-01-10 till 2022-02-03
Kostnad: 142 452 kr
Beskrivning: Kartlägga andra regionala nätverks framgångsfaktorer för att starta upp och långsiktigt driva nätverk samt utarbeta förslag på samverkansformer och finansieringsmodeller för ett framtida nätverk i Jönköpings län.

AP 1.1 – Kartlägg liknande regionala nätverks framgångsfaktorer
2022-01-10 till 2022-02-03
Kostnad: 71 226 kr
Beskrivning: Kontakta och intervjua andra regionala nätverk för att identifiera deras framgångsfaktorer för att starta upp och driva bygg- och fastighetsnätverk, t.ex. avseende lämpliga samverkansformer, beslutade gemensamma målsättningar, ambitionsnivå för deltagande företag och ägarskap, finansieringsmodeller samt styrning. Framgångsfaktorer söks även fram via information tillgänglig från webbsidor, publicerade studier och rapporter.
I kartläggningen ingår att identifiera hur andra nätverk arbetar med MÅNGFALD och JÄMSTÄLLDHET samt framgångsfaktorer för att skapa mer inkluderande och jämställda nätverk.

AP 1.2 – Sammanställ förslag på ett framtida nätverks möjliga samverkansformer och finansieringsmodeller

2022-02-04 till 2022-02-23
Kostnad: 71 226 kr
Beskrivning: Utifrån kartläggningen av framgångsfaktorer i AP 1.1 sammanställs ett förslag på möjliga samverkansformer som bedöms passa branschen i Jönköpings län samt möjliga alternativ för medlemskap och finansiering. Förslaget sammanställs på ett sådant sätt att det kan användas som underlag för branschdialogen i AP 2.2 och workshop i 2.4. Sammanställningen av förslag på samverkansformer som görs i detta arbetspaket blir en del av arbetet i 2.1 och 2.2 för att väcka intresse hos fler företag.

Arbetspaket 2 – Koncept för samverkansformer, finansiering och målsättning
2022-02-21- 2022-10-10
Kostnad: 427 355 kr
Beskrivning: Kontakta relevanta aktörer för att få återkoppling på förslaget om samverkansformer i syfte att ta fram ett mer detaljerat koncept som identifierade aktörer får ta ställning till under en workshop. Resultatet av workshopen sammanställs i en slutrapport innehållandes förslag till genomförandeprojekt eller medlemsfinansierat nätverk.

AP 2.1 - Identifiera och kontakta aktörer
2022-02-21 till 2022-04-11
Kostnad: 85 471 kr
Beskrivning: Identifiera aktörer som är intresserade av att delta i ett nätverk.

De aktörer som visat intresse i samband med tidigare förstudie där länets bygg- och fastighetssektor kartlagts följs upp. Dessa kontakter används även för att få tips om och hitta fler företag som är viktiga i ett framtida nätverk.

Intresset från andra företag fastställs genom att de kontaktas per mejl, telefon eller fysiskt besök. Kartläggningen i tidigare förstudie ligger till grund för detta arbete.

AP 2.2 – Dialog med och återkoppling från intresserade aktörer
2022-04-12 till 2022-06-02
Kostnad: 85 471 kr
Beskrivning: Individuella samtal med identifierade aktörer som visat intresse i samband med AP 2.1. Ett urval kan behöva göras beroende på hur intresset ser ut. Inför samtalen får aktörerna ta del av förslag på samverkansformer och finansieringsmöjligheter sammanställda i AP 1.2. Aktörerna ombes lämna synpunkter på sammanställningen.

Aktörernas målsättning, ambitioner och möjligheter till samverkan klarläggs också genom att i samtalen utgå från samverkanstrappan. Även aktörernas målsättning och ambition för att minska sin klimatpåverkan tydliggörs. Ett frågebatteri tas fram inför detta arbete.

AP 2.3 – Koncept för samverkansformer
2022-06-03 till 2022-07-01
Kostnad 64 103 kr
Beskrivning: Ett koncept för samverkansformer, finansiering, ämnesområden med fokusområden och eventuell målsättning för ett framtida nätverk tas fram baserat på dialogen och återkopplingen från aktörerna i AP 2.2.

Samverkansformer kan exempelvis röra på vilket sätt nätverket ska arbeta, vem som är ansvarig, hur intensivt arbetet inom nätverket ska bedrivas, koppling till andra regionala nätverk.

Ämnesområden med fokusområden kan exempelvis vara utmaningar/behov/möjligheter inom cirkulärt byggande (ex, återbruk), träbyggnation (brand, fukt, ljud), upphandling (ex samverkansentreprenad som verktyg för framgång), affärsmodeller (ex hur hitta lönsamhet för återbruk av interiör vid lokalanpassningar), digitalisering (ex digitala tvillingar) med mera.

Finansiering avser hur nätverket bör finansieras i en uppstartsfas och eller hur finansiering säkras på lång sikt. Vilken kostnad som är rimlig för ett helt eller delvis medlemsfinansierat nätverk samt vem som administrerar ekonomin.

Om det visar vara lämpligt kan förslag på målsättning för nätverket (ex för minskad klimatpåverkan/klimatneutralitet eller annat relevant och önskat mål) tas fram, förslag till hur målet mäts och följs upp, strategi för att uppnå målet med tillhörande handlingsplan och aktiviteter.

AP 2.4 – Workshop och förankring
2022-06-03 till 2022-09-22
Kostnad: 149 574 kr
Beskrivning: En workshop (i första hand fysisk) genomförs där framtaget koncept i AP 2.3 används som underlag. De aktörer som tidigare visat intresse bjuds in men även nya företag välkomnas. Workshopen syftar till att intresserade aktörer får ta del av resultatet från dialogen med branschen, att aktörerna tar ställning till framtaget koncept och att ett gemensamt förslag till koncept för samverkansformer beslutas, alternativt vad nästa steg bör bara för att komma vidare i arbetet

Upplägg av workshop bestäms i detalj under arbetet med själva förstudien. Planering och genomförandet av denna workshop är viktigt för att nå ett gemensamt beslut om koncept för nätverk eller beslut om nästa steg. Det kan bli aktuellt med avsiktsförklaringar från intresserade aktörer inför workshopen eller i samband med workshopen.

Efter genomförd workshop läggs stor vikt vid att sammanställa, paketera och sprida slutsatserna så att det blir tydligt för alla involverade och berörda. Resultaten sprids även via Energikontor Norra Smålands kanaler så att övriga kan ta del av informationen.

AP 2.5 Slutrapport med utkast till genomförandeprojekt eller medlemsfinansierat nätverk
2022-09-23 till 2022-10-10
Kostnad: 42 735 kr
Beskrivning: Resultaten av förstudiens arbete sammanställs i en slutrapport. Slutrapporten skrivs på ett sådant sätt att det kan utgöra en bra grund till en ansökan om ett eventuellt genomförandeprojekt kopplat till ERUF 2021-2027.

Om arbetat mynnar ut i att ett medlemsfinansierat nätverk är den önskvärda vägen att gå efter förstudien avslutas beskrivs hur det ska startas upp och bedrivas.

8. Indikatorer

Ej aktuellt

9. Budget

569 806 kr.

10. Bilagor

Riskanalys EU-projekt

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 135-150

Tid: 2021-11-02 kl. 08:30

Plats: Regionens hus sal C

§ 148

Samverkansavtal 2022 Krösatågen

Diarienummer: RJL 2021/2140

Beslut

Presidiet föreslår nämnden

- godkänna föreliggande Samverkansavtal 2022 för Krösatågen.

Sammanfattning

Krösatågen är ett gemensamt regionaltågsystem som primärt trafikerar Småland, Halland, Blekinge, Skåne. Samverkansavtalet reglerar samarbetet om tågtrafik under varumärket Krösatågen.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2021-10-25
- Förslag till samverkansavtal för Krösatågen

Yrkanden/förslag till beslut på sammanträde

Presidiet ställer sig bakom samverkansavtal för Krösatågen 2022.

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutets antal sidor

1

Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö

Samverkansavtal 2022 Krösatågen

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Beslutar godkänna föreliggande Samverkansavtal 2022 Krösatågen.

Sammanfattning

Krösatågen är ett gemensamt regionaltågsystem som primärt trafikerar Småland, Halland, Blekinge, Skåne. Samverkansavtalet reglerar samarbetet om tågtrafik under varumärket Krösatågen.

Information i ärendet

Krösatågen är ett gemensamt regionaltågsystem som primärt trafikerar Småland, Halland, Blekinge, Skåne. Krösatågen kompletterar och samverkar med andra tågsystem samt övrig av Beställarna (Region Blekinge, Region Skåne, Region Jönköpings län, Region Kronoberg, Region Halland samt Region Kalmar) anordnad kollektivtrafik inom det geografiska området. Samverkansavtalet reglerar samarbetet om tågtrafik under varumärket Krösatågen. Region Jönköpings län genom Jönköpings Länstrafik ansvarar för samordning och ekonomiadministration för Krösatågen.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2021-10-25
- Förslag till samverkansavtal för Krösatågen

Beslut skickas till

Länstrafiken

REGIONLEDNINGSKONTORET

Jane Ydman
Regiondirektör

Carl-Johan Sjöberg
Trafikdirektör

KRÖSATÅGEN

Samverkansavtal 2022

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 PARTER 3
2 BAKGRUND OCH AVTALETS OMFATTNING 3
3 ÖVERGRIPANDE MÅLSÄTTNING 4
4 ORGANISATION 4
5 BESTÄLLARNAS ANSVAR FÖR KRÖSATÅGSTRAFIKEN 5
6 FÖRDELNINGSPRINCIPER 5
7 PLANERING OCH INFRASTRUKTUR 8
8 FORDON 8
9 KUNDMÖTET 9
10 FÖRSÄLJNING, TAXOR OCH BILJETTER 10
11 KUNDSERVICEANSVAR 10
12 AVTALSPERIOD 10
13 ÖVRIGA VILLKOR 10
14 UNDERSKRIFTER 11

1 PARTER

1.1 Detta avtal (”**Avtalet**”) avseende samverkan inom regionaltågsystemet ”**Krösatågen**” har träffats mellan;

(1) **Region Jönköpings län** genom **Jönköpings Länstrafik**, org.nr 232100-0057, med adress Box 1024, 551 11 Jönköping, (”**JLT**”); och

(2) **Region Kronoberg** genom **Länstrafiken Kronoberg**, org.nr 232100-0065; med adress 351 88 Växjö, (”**LTK**”); och

(3) **Region Kalmar län** genom **Kalmar Länstrafik**, org.nr 232100-0073, med adress Box 54, 579 22 Högsby, (”**KLT**”); och

(4) **Region Blekinge** genom **Blekingetrafiken**, org.nr 232100–0081, med adress Valhallavägen 1, 371 41 Karlskrona, (”**BT**”); och

(5) **Region Skåne** genom **Skånetrafiken**, org.nr 232100-0255, med adress 281 83 Hässleholm, (”**ST**”); och

(6) **Region Halland** genom **Hallandstrafiken AB**, org. nr 556225-2998**,** med adress Box 269, 311 23 Falkenberg, (”**HLT**”); och

(7) JLT, LTK, KLT, BT, ST och HLT benämns nedan var för sig som ”**Beställare**” och gemensamt som ”**Beställarna**”.

2 BAKGRUND OCH AVTALETS OMFATTNING

2.1 Krösatågen är ett gemensamt regionaltågsystem som primärt trafikerar Småland, Halland, Blekinge, Skåne. Krösatågen kompletterar och samverkar med andra tågsystem samt övrig av Beställarna anordnad kollektivtrafik inom det geografiska området.

2.2 Krösatågen består vid ingången av detta Samverkansavtal av ett Trafikavtal (Krösatågen 2021 RJL2019/318) med SJ AB (”Trafikföretaget”). Trafikavtalet kan även vara ett direktupphandlat avtal med huvudsakligen samma villkor som det ursprungliga Trafikavtalet, med undantag av giltighetstid.

2.3 I Krösatågen finns det vid ingåendet av detta avtal flera fordonstyper enligt följande:

- Fordon med förbränningsmotor med Y31, Y32 och Y2
- Eldrift med X11 och X14-tåg

Inom de närmaste åren kommer Nya fordon ER3 och BR1 att introduceras och ersätta delar av dagens fordonspark.

2.4 Beställarna ser ett behov av att reglera sitt samarbete om tågtrafik under varumärket Krösatågen. Mot bakgrund av detta ingår Beställarna följande samarbete på de villkor som anges nedan i Avtalet

2.5 Då Krösatågen är ett expanderande tågsystem kan det under Avtalets giltighetstid tillkomma nya sträckor och även sträckor som trafikerar fler regioner än de som trafikeras vid ingången av detta Avtal. Annan region kan tillträda som part genom tilläggsavtal eller genom separat överenskommelse med befintlig Beställare enligt villkor i 13.1.

2.5.1 Vid ingången av detta Avtal har KLT ett tilläggsavtal med Östgötatrafiken AB kring trafiken på Stångådals- och Tjustbanan.

3 ÖVERGRIPANDE MÅLSÄTTNING

3.1 Grunden för arbetet med Krösatågen framgår av respektive Regional Kollektivtrafikmyndighets beslut om allmän trafikplikt och ambitionsnivåerna i de olika trafikförsörjningsprogrammen och övriga strategiska dokument för utveckling av trafiken.

3.2 Krösatågen är ett regionaltågsystem som trafikerar egna linjer. Krösatågen stödjer och samverkar med andra tågsystem genom trafikering på gemensamma linjesträckningar och större noder i systemet. Målsättningen är att förenkla resandet och underlätta pendlingen inom och mellan regionerna. Denna samverkan syftar till att med gemensamma resurser skapa långsiktigt fungerande trafik som ger god trafikekonomi och är miljömässigt hållbar.

3.3 Beställarna åtar sig att långsiktigt, aktivt och lojalt samverka enligt de utgångspunkter, avgränsningar och riktlinjer som anges i Avtalet.

3.4 I samarbetet kring Krösatågstrafiken ska Beställarna ständigt eftersträva bästa möjliga utfall för trafik/ekonomi och resenärer i den totala Krösatågstrafiken. Beställarna åtar sig således att verka för det övergripande och gemensamma bästa samt att trafiken utvecklas på ett ekonomiskt försvarbart sätt med resenären i fokus som ger fler och nöjdare kunder för Beställarna.

3.5 Enskild Beställare äger möjlighet att teckna separata tilläggsavtal med Trafikföretaget så att Beställares särintressen säkerställs. Beställare har därmed även möjlighet att på egen bekostnad driva trafik i annat län utanför detta avtals omfattning.

3.6 Beställarna är överens om att samarbetet ska präglas av öppenhet och konstruktivitet. Förekommande meningsskiljaktigheter förutsätts kunna lösas i samförstånd utifrån en förståelse av samarbetets långsiktiga betydelse för Beställarna gemensamt.

4 ORGANISATION

4.1 Samverkan inom Krösatågen leds av en samverkansgrupp bestående av respektive ordförande i politisk nämnd/styrelse och/eller den förtroendevalde politiker som respektive Beställare utser, samt trafikdirektör/VD hos respektive Beställare. Det ingår även en föredragande tjänsteman och en sekreterare i gruppen.

Ordförandeskapet i samverkansgruppen väljs för fyra (4) år. Ordförandeskapet cirkulerar mellan Beställarna. Ordförande har även en viceordförande till sitt stöd, denna väljs parallellt med ordförande.

4.2 Utöver samverkansgruppen finns fem permanenta arbetsgrupper:

- Direktörsgruppen bestående av Direktör/VD
- Trafik
- Fordon och Depå
- Kundmötet
- Ekonomigruppen

Respektive Beställare utser sina representanter i arbetsgrupperna. Arbetsgrupperna arbetar med olika frågor enligt direktiv från Samverkansgruppen eller Direktörsgruppen. Löpande avstämningar görs under året i samtliga grupper minst två gånger per år.

Samverkan med Trafikföretaget sker enligt de i Avtalet fastlagda arbetsformerna.

4.3 JLT ansvarar för samordning och ekonomiadministration för Krösatågen. I JLTs uppdrag ingår att teckna trafikeringsavtal med Trafikverket (TRAV) för den trafik som Beställarna önskar utföra (se punkt 7).

4.4 JLT företräder Beställarna för den dagliga driften av Krösatågen, för detta har JLT rätt att fullgöra de operativa förvaltningsuppgifter och träffa överenskommelser med Trafikföretaget inom angivna ramar. KLT har ansvar för de löpande frågor som rör Tjust och Stångådalsbanan.

Ansvar för depåer sker enligt punkt 6.3.3 och 8.8

4.5 Beställarnas arbete med Krösatågstrafiken sker på tre nivåer.

- Nivå 1: Utgångspunkten är att varje Beställare ansvarar för Krösatågstrafiken inom sitt län med egna resurser. På denna nivå hanterar Beställarna vissa frågor i Krösatågstrafiken självständigt. Beställares ansvar och befogenheter på denna nivå regleras av villkoren i punkt 5 nedan.
- Nivå 2: Övergripande och principiella frågor som berör hela eller delar av Krösatågstrafiken hanterar Beställarna inom ramen för Samverkansgruppen. Samarbetet på denna nivå regleras av villkoren nedan.
- Nivå 3: Uppgifter av verkställande karaktär som rör den operativa delen av Krösatågstrafiken hanteras av arbetsgrupperna.

4.6 Beslutsfattande inom samarbetet (Nivå 2 och 3) utgår från konsensusprincipen. De Beställare som berörs av en åtgärd ska således vara eniga om genomförande av åtgärden.

5 BESTÄLLARNAS ANSVAR FÖR KRÖSATÅGSTRAFIKEN

5.1 Beställare är ansvarig för Krösatågstrafiken inom sitt eget län på det sätt som Trafikavtalet stipulerar, bl.a. för följande frågor:

- Beställarna ska förhandla och överenskomma med övriga berörda Beställare om gemensamma trafiklösningar inför beslut om trafikförsörjningsprogram eller motsvarande dokument inom respektive län.
- Beställare ska utifrån trafikförsörjningsplanen eller motsvarande dokument i respektive län, fastställa linjesträckning, uppehållsbild, tidtabell, formering av tåg etc. för Krösatågen.

6 FÖRDELNINGSPRINCIPER

6.1 I punkterna 6.1.1 till 6.1.7 finns principer för fördelning av kostnader kopplade till Trafikföretaget.

6.1.1 Fast ersättning

Ersättningen till Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan.

6.1.2 Rörlig ersättning km

Ersättningen till Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan för el- respektive fordon med förbränningsmotor.

6.1.3 Rörlig ersättning tid

Ersättningen till Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av totala antalet planerade tidtabellstimmar för respektive personalkategori.

6.1.4 Avropstjänster

Ersättningen till Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av utförda avropstjänster.

6.1.5 Förstärknings- och ersättningstrafik

Ersättningen till Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av utförd förstärknings- respektive ersättningstrafik per tur.

6.1.6 Incitament och Bonus

Ersättningen till Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan.

6.1.7 Viten

Viten från Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan.

6.2 I punkterna 6.2.1 till 6.2.4 finns principer för fördelning av kostnader kopplade till Trafikverket.

6.2.1 Kvalitetsavgifter till/från Trafikverket

Nettot av kvalitetsavgifter från Trafikverket fördelas till respektive Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan.

Kvalitetsavgifter till Trafikverket bekostats till fullo av Trafikföretaget.

6.2.2 Avgifter till Trafikverket

Tågläges- och spåravgifter, fördelas till Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer och banans avgiftsnivå enligt fastställd tågplan för el- respektive tåg med förbränningsmotor.

6.2.3 Drivmotorström

Differens (positiv eller negativ) mellan fakturerad drivmotorström till Trafikföretaget och betald drivmotorström till Trafikverket fördelas till respektive Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan för elfordon.

6.2.4 Trafikverket ekonomisk skada

Utbetalning från Trafikverket för ekonomisk skada fördelas till Beställare utifrån andel av utbetalt ersättningsanspråk.

6.3 I punkterna 6.3.1 till 6.3.6 finns principer för fördelning av kostnader kopplade Beställarna emellan.

6.3.1 Fordon, hyres- och kapitalkostnader

Då fordonsflottan förändras under avtalstiden kommer kostnaderna hanteras olika under Avtalet. Se vidare under punkt 8 för hantering i de olika faserna.

6.3.2 Självrisker och skador

Under fas 1 och fas 2 (se 8.1) står respektive Beställare för självrisk vid skador och kostnader för skador som inte täcks av Trafikföretaget. Under fas 3 fördelas kostnader för självrisken och kostnader för skador, per fordonstyp och respektive Beställare som använder fordonstypen utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan.

6.3.3 Hyreskostnader för depåer

Bruttohyreskostnaden för depå i Kalmar och ny Tågdepå i Nässjö fördelas enligt separat samverkansavtal mellan de Beställare som nyttjar respektive depå.

6.3.4 Försäljnings- och viseringsutrustning

Kostnad för försäljningsutrustning hanteras enligt separat överenskommelse inom biljettsamverkanssystemet.

JLT ansvarar för att anskaffa viseringsutrustning för den trafiken som har sin bas i Nässjö. KLT ansvarar för att anskaffa viseringsutrustning för den trafiken som har sin bas i Kalmar.

För Beställare som inför biljettsystem som inte är kompatibelt med BoB-standarden får själva bekosta viseringsutrusning.

6.3.5 Gemensam administration

JLTs och KLTs kostnader för den gemensamma administrationen fördelas till Beställarna med ett årligt fastställt belopp utifrån andel av fordonskilometer enligt fastställd tågplan. I administrationskostnaden ingår personal-, marknadsföring, - juriststöd, NKI-undersökning, etc.

Vid Avtalets ingående uppgår administrationskostnaden till 2,5% av den årliga driftskostnaden och fördelas till respektive Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan.

6.3.6 Personalresurser

Vid ingåendet av detta Avtal nyttjas hos JLT 3 HTE (Heltidsekvivalent) hos KLT 2 HTE och bokningssupporten 2 HTE. Förändringar i antalet HTE hanteras gemensamt.

6.4 Övrigt

Övriga kostnader, som inte nämnts i punkterna ovan, ska fördelas mellan respektive Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan. Övriga kostnader som kan uppstå är till exempel särskilda utredningsuppdrag, upphandlingskostnader eller andra större projekt som Beställarna gemensamt beslutar, om inte separat överenskommelse görs.

6.5 Betalningsplan

Beställarna ska innan varje årsskifte komma överens om en betalningsplan utifrån ovanstående fördelningsprinciper.

De beräknade ersättningarna till Beställarna för trafiken ska resultera i ett månadsvis à contobelopp som regleras efter avslutat kalenderår med hänsyn till faktiska kostnader men med oförändrade fördelningsnycklar.

7 PLANERING OCH INFRASTRUKTUR

7.1 Uppgifter inför tåglägesansökan ska vara JLT tillhanda senast enligt fastställd årlig tidplan. Fr.o.m. fastställt datum är uppgifterna bindande. Vid förändringar efter fastställt datum påförs försenad Beställare extra administrationsavgifter tillsammans med eventuella kvalitetsavgifter från Trafikverket.

7.2 Varje Beställare bedriver ett aktivt arbete på infrastrukturområdet som omfattar det egna länet för att säkra driften och den långsiktiga utvecklingen av Krösatågen.

7.3 För regional och nationell statistikinsamling ansvarar varje Beställare för inrapportering av uppgifter i samverkan med andra Beställare.

7.4 Resande och färdbevisräkning samordnas mellan Beställarna.

7.5 De Beställare som uppbär statsbidrag för trafik sköter även redovisning mot Trafikverket för trafiken.

8 FORDON

8.1 Under avtalet kommer fordonsflottan inom Krösatågen att genomgå en större förändring. För hantering av detta i Trafikavtalet har tre olika faser definierats.

1. Fas 1 är den inledande fasen, vilken utgör den period då fordonsflottan består av de Fordon och fordonstyper som används vid Trafikstart.
2. Fas 2 påbörjas när det första Nya fordonet börjar köras i trafik enligt fastställd tågplan som är öppen för Kunder och avslutas när det sista av de äldre Fordonen har fasats ur trafik.
3. Fas 3 utgör den fas då Avtalet endast trafikeras med ER3, BR1 och Itino.

8.2 Under fas 1 svarar Beställare för sina egna fordonsbehov, antingen i form av egna fordon, eller om sådan överenskommelse kan träffas, genom köp eller hyra från annan fordonsägare. Det ska finnas en teknisk reserv. Två eller fler av Beställarna kan samverka i denna fråga genom gemensamt köp eller hyra av fordon.

8.3 Under fas 2 hanteras fordon på samma sätt som under fas 1.

8.4 I fas 3 svarar Beställare för sina fordonsbehov i form av egna fordon, eller genom andra Beställare. Kostnader per fordonstyp fördelas till respektive Beställare som använder respektive fordonstyp utifrån andel av fordonskilometer enligt fastställd tågplan.

8.5 Om någon Beställare har ökat/minskat behov av fordon eller anskaffar fler fordon än behovet är ska samråd och samplanering av fordonsanvändning göras innan Beställare planlägger ökad/minskad trafik i sitt län.

8.6 Den fordonsflotta som finns tillgänglig vid Avtalets ingående, fas 1 är:

Y2	KLT	5st ägs av KLT
Y31	KLT	5st hyrs av AB Transitio
Y31	JLT	4st ägs av JLT
Y32	JLT	6st ägs av JLT
X11	KLT	7st hyrs av AB Transitio
X11	JLT	4st hyrs av AB Transitio
X11	LTK	3st hyrs av AB Transitio
X11	ST	3st hyrs av AB Transitio
X11	BT	3st hyrs av AB Transitio
X14	JLT	6st ägs av JLT

8.7 Y2, X11 och X14 fordonen kommer under 2024-2026 att bytas ut mot nya fordon, I fas 3 fördelas preliminärt enligt:

BR1	KLT	8st hyrs av AB Transitio
ER3	JLT	9st hyrs av AB Transitio
ER3	LTK	5st hyrs av AB Transitio
ER3	KLT	4st hyrs av AB Transitio
ER3	BLT	2st hyrs av AB Transitio
Y31	JLT	4st ägs av JLT
Y32	JLT	6st ägs av JLT

8.8 Fordon som ägs eller hyrs av JLT, LTK och ST underhålls primärt vid verkstaden i Nässjö. Fordon som hyrs av KLT och BT underhålls primärt vid verkstaden i Kalmar.

9 KUNDMÖTET

9.1 I gruppen för kundmötet sker en samordning och avstämning av gemensamma och länsvisa kampanjer. Marknadsföringen utgår från Krösatågens grafiska profil och gemensamma varumärkesplattform.

9.2 Gruppen för kundmötet ska årligen ta fram en gemensam aktivitetsplan med förslag på gemensamma övergripande aktiviteter för att öka kundnyttan. Syftet med varje enskild aktivitet ska tydligt framgå tillsammans med dess presumtiva påverkan på resandet. Den gemensamma aktivitetsplanen ska godkännas av Direktörsgruppen.

9.3 JLT är sammankallande för gemensamma marknadsinsatser. I övrigt står det Beställare fritt att vid behov sammankalla övriga Beställare för att genomföra systemspecifika marknadsinsatser.

9.4 Varumärket Krösatågen ägs av JLT men förvaltas under avtalstiden gemensamt av de samverkande länen. Beställarna äger under Avtalets löptid rätt att nyttja varumärket inom ramen för Avtalet. Det står Beställare fritt att i kampanjer använda både logotypen för Krösatågen och sin egen logotype.

10 FÖRSÄLJNING, TAXOR OCH BILJETTER

10.1 Inom Krösatågstrafiken tillämpas principerna för Sydtaxan 2.0. Taxeförändringar och resevillkor följer den beslutsordning som gäller för Sydtaxan.

10.2 Samtrafiken i Sverige AB ansvarar för intäktsavräkning och fördelning mellan Beställarna avseende Resplus.

10.3 För biljettgiltighet mot Beställare som ej deltar i Sydtaxan kan Beställare eller Beställarna ingå separat samverkansavtal för biljettgiltighet och biljettförsäljning.

11 KUNDSERVICEANSVAR

11.1 Förseningsersättning

Förseningsersättningsärenden regleras enligt aktuella resevillkoren för Sydlänen.

11.2 Bokningssupport

Bokningssupport finns tillgängligt för Krösatågssystemet. Kostnader för driften ingår i den administrativa avgiften.

11.3 Stations- och angöringsavgifter

Varje Beställare ansvarar för och betalar eventuella stations- eller angöringsavgifter i sitt län.

11.4 Ledsagning

Varje Beställare ansvarar för och betalar eventuella kostnader för att ledsagning finns tillgänglig för kunder i sitt län.

12 AVTALSPERIOD

12.1 Avtalet träder i kraft vid undertecknandet men ska börja tillämpas av parterna från och med 2021-12-12 och löper parallellt med Trafikavtalet. Avtalet ersätter det tidigare samverkansavtalet tecknat 2018.

12.2 Avtalet upphör utan krav på särskild uppsägning då Trafikavtalet upphör, oberoende av om Trafikavtalet upphör till följd av att dess avtalstid löpt ut, uppsägning skett eller av annat skäl.

12.3 Ett nytt samarbete mellan Beställarna avseende Krösatågen för tiden efter att Trafikavtalet upphört ska föregås av en förhandling.

13 ÖVRIGA VILLKOR

13.1 Ändringar eller tillägg till Avtalet ska, för att vara giltiga, godkännas av alla Beställare, upprättas skriftligen och undertecknas av alla Beställare.

13.2 Beställare äger rätt att överlåta Avtalet till annan juridisk person som träder i Beställares ställe. Annan överlåtelse av Avtalet får inte ske.

13.3 Beställarnas samverkan enligt detta Avtal är samverkan mellan fristående Beställare. Dispositiva bestämmelser i lag (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag ska ej äga tillämplighet på Avtalet.

13.4 Om någon bestämmelse eller del därav i detta Avtal skulle befinnas ogiltig eller på annat sätt inte kan göras gällande ska detta inte få till följd att Avtalet i dess helhet är ogiltigt. I sådant fall ska Beställarna göra de jämkningar av Avtalet som skäligen är påkallade och som åstadkommer samma mål där balansen mellan Parternas förpliktelser ska bibehållas.

Tvister rörande tolkningen eller tillämpningen av Avtalet ska i första hand hänskjutas till Samverkansgruppen (Nivå 2) för gemensam hantering. I den mån en sådan samförståndslösning efter förda förhandlingar inte kan uppnås, ska tvistefrågan hänskjutas till allmän domstol med Jönköpings tingsrätt som första instans.

14 UNDERSKRIFTER

14.1 Detta avtal, som består av eleven (11) sidor har upprättats i sex (6) exemplar av vilka Beställarna tagit var sitt.

_____den___ /___ 2021

Region Blekinge genom
Blekingetrafiken

_____

_____

_____den___ /___ 2021

Region Skåne genom
Skånetrafiken

_____

_____

_____den___ /___ 2021

Region Jönköpings län genom
Jönköpings Länstrafik

_____

_____

_____den___ /___ 2021

Region Kronoberg genom
Länstrafiken Kronoberg

_____

_____

_____den___ /___ 2021

Region Halland genom
Hallandstrafiken AB

_____

_____

_____den___ /___ 2021

Region Kalmar genom
Kalmar Länstrafik

_____

_____