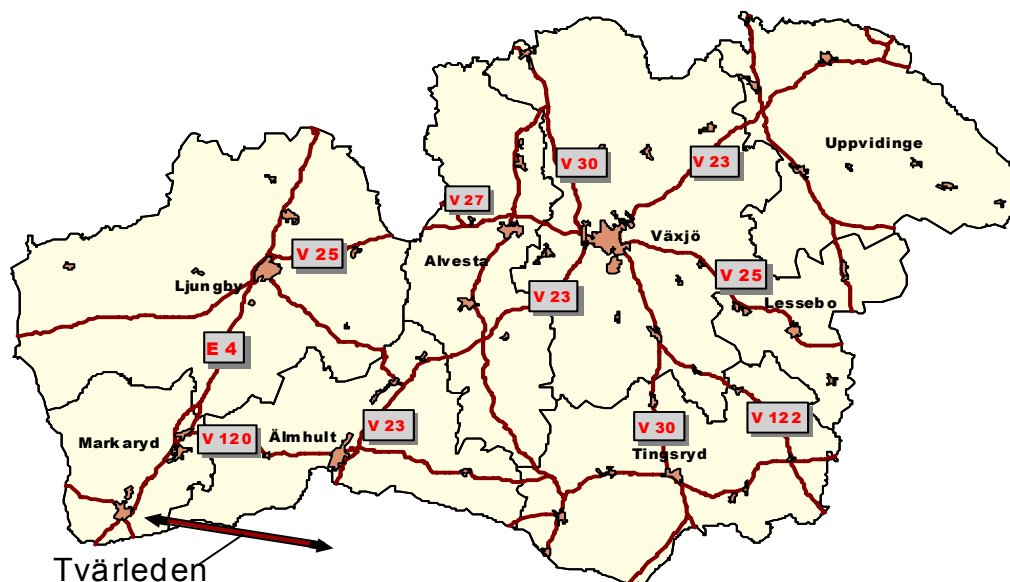


Länsplan för regional transportinfrastruktur 2004 – 2015

Fastställd 7 maj 2004



LÄNSSTYRELSEN
I KRONOBERGS LÄN

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Kronobergs län 2004-2015

1 Strategival

1.1 Länets läge och befolkning

Kronobergs län ligger centralt, i mitten av södra Sverige, och är ett av tre län i landskapet Småland. Antalet kommuner är åtta, där Växjö är störst med 75.000 invånare, Ljungby näst störst med 27.000, övriga kommuner ligger i spannet 8.000-19.000. Befolkningen är totalt 177.000 invånare, varav 49,9% är kvinnor och 50,1% är män. Den relativt stora andelen män förklaras av länets omfattande tillverkningsindustri. Länet skiljer ut sig från riket i övrigt genom att ha 9 av landets 16 glasbruk, men liknar riket i övrigt i andra avseenden. Länsarealen är 2,1% av rikets, befolkningen är 2,0%; befolkningstätheten blir därmed nära rikets medel, 21 personer per km² kontra rikets 22.

Befolkningstätheten varierar emellertid mycket: Växjö är klart tätast befolkat och har 44 inv. per km², fem av länets åtta kommuner har 15 till 20 inv. per km², Tingsryd har 13 och Uppvidinge 8. I sistnämnda kommuns landsbygdsdelar är man nere i 2 inv. per km², m.a.o. ren glesbygd. För att vara ett län i södra Sverige är länet därmed mycket glest befolkat. Rikets genomsnittliga befolkningstäthet inkluderar ju Norrlands närmast folktomma inland.

1.2 Landsbygdsboende och bilberoende

Den glesa befolkningen i länet är i högre grad boende utanför tätorterna än vad som är regel i övriga Sverige. För hela länet är tätortsboendet 76% mot rikets 84%, och i Tingsryds kommun är tätorts-

boendet så lågt som 61%. En jämförelse: Norrbottens län har 82% av befolkningen i tätorter, vilket beror på att i Norrlands inland är bosättningen koncentrerad till floddalarnas enstaka tätorter. Kronobergs läns landsbygds utspridda bosättningsmönster medför inte minst problem för transportplaneringen. Ett finmaskigt nät med småvägar måste underhållas och vinterväghållas. Kollektivtrafiken får svårt att få tillräckliga underlag för en tillfredställande turtäthet och typiskt nog är kostnadstäckningsgraden i Länstrafikens landsbygdstrafik 25% lägre än i Växjö's tätortstrafik.

Lösningen på denna geografiska begränsning blir naturligtvis bilen. Länets antal bilar är 485 per 1.000 inv. (riket 451) och föga förvånade är den minst urbaniserade kommunen Tingsryd biltätast med hela 530 bilar per 1.000 inv. trots att man har störst andel pensionärer i länet (24,4% relativt länets medelvärde 18,7%).

1.3 Bilberoendet och miljön

Det är viktigt att vara medveten om att ett bilberoende i denna omfattning p.g.a. befolkningens val att bo i ren landsbygd är problematiskt ur miljösynpunkt. Avgasutsläppen från katalysatorrenade personbilar är visserligen numera kraftigt reducerade beträffande giftiga och skadliga ämnen, men det finns fortfarande vissa problem med övergödning av magra marker. Detta leder till minskning av kväveskyende växtarter och dessutom kvarstår koldioxidproblematiken.

I transportpolitiken från 1998 finns ett etappmål om att utsläppsnivån från trafiken år 2010 ska ha stabiliserats på 1990 års nivå, vilket i praktiken betyder en minskning från nuläget med ca 5%. Det målet har antagits som länets mål i det pågående miljömålsarbetet. Med bibehållet boende på landsbygd och en ökad pendling kommer det att bli ett besvärligt etappmål för länet att uppnå. I och för sig måste alla län inte minska lika mycket; storstäderna har t.ex. mycket större möjligheter att föra över arbetsresor till kollektiva färdmedel. Men likafullt behöver man uppmärksamma problemati-

ken, eftersom det är en trög process att få folk att gradvis köpa bränslesnålare bilar. Och att införa fossilfria bränslen i trafiken i någon mer betydande omfattning ligger ännu längre fram i tiden. Bl.a. behöver man ju skapa en ny infrastruktur med tankningsstationer för de nya bränslena. Längst har man härvidlag kommit med E85 för FFV-bilar. E85 består av 85% etanol och 15% bensin. FFV betyder Flexible Fuel Vehicle, en bil som kan köras på blandningar från ren E85 till ren bensin och som känner av etanolhalten i bränslet och anpassar driften därefter. Läget i länet: Två pumpar finns i Växjö, en i Alvesta. Det är således långt kvar till yttäckning.

Tar man de totala CO₂-utsläppen från både fasta anläggningar och trafik som grund blir bilden för länet något ljusare. Det pågår en utbyggnad av fjärrvärmens i länet, och denna är ganska naturlig att försörja med fossilfria bränslen, och på landsbygden i länet har man ju god tillgång till vedråvara på nära håll.

Problem med partikelnivåerna i länets gatu- och vägrum har hittills endast identifierats på en plats, Norremark vid Norrleden i Växjö. En ombyggnad till trafikplats görs relativt snart och kommer att minska problemen.

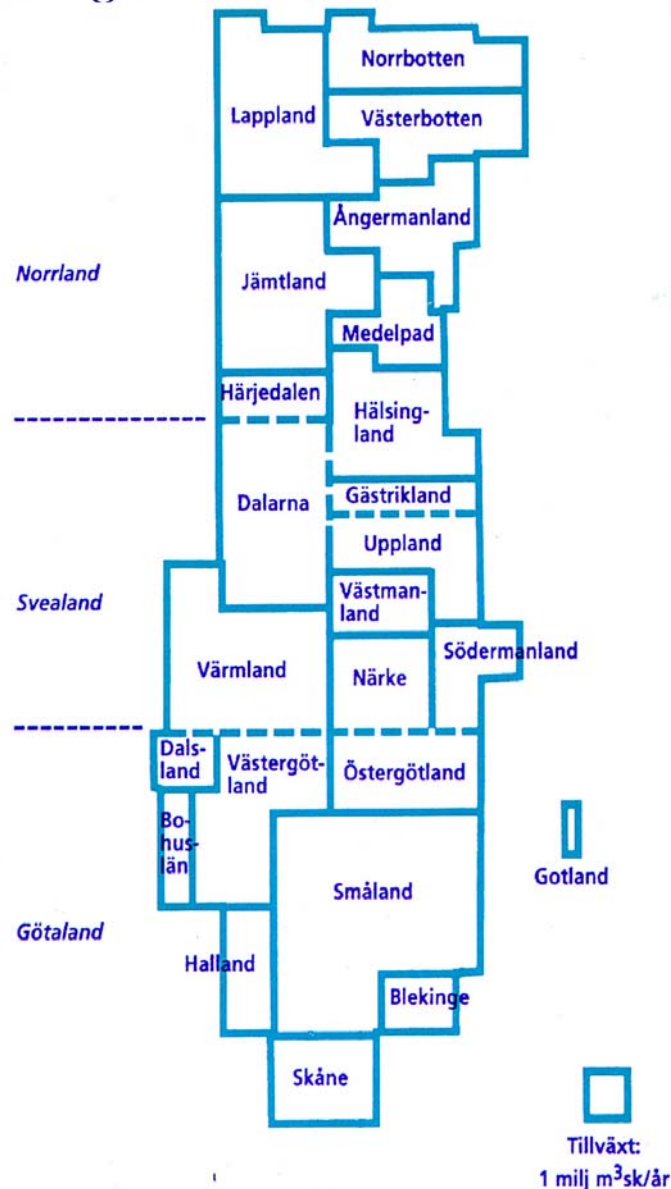
Samtidigt är miljön inte bara utsläpp. Den handlar också om naturvärden av olika slag, god bebyggd miljö och kulturvärden med breda spännvidder. Naturvärdena ska kunna nås av människor för att kännas meningsfulla. Den bebyggda miljön får inte vara alltför bullerstörd av trafiken. Och en levande landsbygd behöver hållas i hävd, vilket ofta förutsätter åretruntboende människor i den. Flera av länets kommuner har problem med att antalet åretruntboende går ner så lågt att underlagen för dagligvaror och annan service sviktar, främst på landsbygden och i de små tätorterna.

1.4 Tunga transporter för industri och areella näringar

Det Kanske inte är tätt med folk i Kronobergs län och Småland, men det saknas inte skog. Och skogen

växer! Figur 1 visar hur Sveriges landskap skulle se ut om det var skogstillväxt som räknades.

Så stora är landskapen - om vi ser till skogstillväxten.



Figur 1: Södra Skogsägarnas landskapskarta.

Småland är med detta synsätt landets största landskap, och Kronobergs län är dessutom det mest skogsbevuxna av Smålands länen (68,9% av länets yta är skog enligt SCB pressmeddelande 1998-10-14 om markanvändningen). Endast Gävleborgs län (landskapen Gästrikland och Hälsingland) och Västernorr-

lands län (Medelpad och Ångermanland) har större arealandel skog än Kronobergs län. Resten av de län i norra Sverige som benämns skogslän ligger klart under kronobergssiffrorna. Lägg här till att skogen växer betydligt snabbare i södra Sverige. Det är en självklarhet att med denna skogstillväxt följer ett motsvarande behov av tunga transporter, där ekipagens högsta tillåtna vikt numera är 60 ton.



Figur 2: Historiska bruttovikter. Källa: Vägverkets nationella planförslag våren 2003.

Vägnätet är till stora delar byggt innan de riktigt tunga fordonen blev tillåtna, men det skulle innebära ett betydande avbräck för näringslivet om man satte ner tillåten bruttovikt på de större vägnarna till BK2 eller BK3. Tabell 1 visar hur bärighetsklasserna är uppbyggda.

Bärighetsklasser

Viktklass	BK1	BK2	BK3
Enkelaxel			
Ej driv	10 ton	10 ton	8 ton
Driv	11,5 ton	10 ton	8 ton
Boggi m. axelavst.			
<1m	11,5 ton	11,5 ton	11,5 ton
>1,8m	20 ton	16 ton	12 ton
Totalt	60 ton	51,4 ton	37 ton

Tabell 1: Bärighetsklasser

Vägverket försöker ändå klara bärigheten i det större vägnätet med olika former av underhålls- och förstärkningsåtgärder, helt enkelt därför att axeltrycksreduceringar i de tunga stråken skulle vara förödande för näringslivet. Ändock får man naturligtvis stora problem i tjällossningsperioderna. Eftersom de sydsvenska vintrarna präglas av perioder med omväxlande kallt och varmt väder är det inte ovanligt att man kan räkna till fyra eller fem tydliga tjällossningar. Vägverket tvingas då införa temporära bruttoviktsrestriktioner på ganska stora delar av vägnätet och framför allt tvingas man införa dem med mycket kort varsel. Går man tio år tillbaka i tiden är siffror på mellan 300 och 400 km viktreducerade vägar vanligast, även om det enstaka år varit över 600 km. En karta på temporärt viktreducerade vägar de senaste fem åren i länet finns i figur 3. BK3 är den vanligaste temporära reduceringen.



Figur 3: Bärighetsbrister i form av temporära bruttoviktrestriktioner. Källa: Vägverket Region Sydöst.

De sydsvenska frekventa avstängningarna med korta varsel kan ställas mot vintrarna i norr. Norrlandsvintrar präglas av en lång sammanhängande period kyla med tjälade vägar med bristande jämnhet men närmast oändlig bärighet. Härpå följer en några veckor lång period av tjällossning, men med sådan förutsägbarhet att den virkesberoende industrin på ett hyggligt sätt kan planera för råvaruförsörjningen. Under den tiden råder visserligen ofta svåra förhållanden med reduceringar på stora delar av även det större vägnätet, men de är i varje fall lättare att förutsäga.

De sydsvenska bärighetsproblemen är med andra ord inte mindre än de norrländska.

Härtill ska läggas problemen för mjölkbönderna. Deras gårdar måste ha hämtning av mjölk varannan dag året runt. Vägarna till gårdarna är ofta grusvägar och därmed extra känsliga för återkommande tjällossningar. Att få fram tunga mjölkbilar till gårdarna under sådana förhållanden är givetvis besvärligt.

Den höga andelen tillverkningsindustri är också transportdrivande. Länet har 28% av den förvärvsarbetande befolkningen inom denna näringsgren (riket har 20%). Ljungby, Markaryd, Uppvidinge och Lessebo har 40% eller mer, vilket är synnerligen höga nivåer. Detaljerar man ner sig på branschnivå är det träindustrin som utmärker sig med dubbelt så stor andel som riksgenomsnittet, och träindustrin kräver tunga transporter och är dessutom mycket utspridd. En annan transporttung bransch är tillverkningen av tunga fordon (midjestyrda dumptrar, truckar och lastmaskiner) i Braås norr om Växjö, Lidhult och Ljungby i länets västra del. Eftersom den här typen av fordon oftast transporteras direkt till slutkund eller till exporthamn är transportsättet i hög grad lastbil. Lättare kan man möjligen tro att tillverkningen av aluminiumprofiler i Åseda och Vetlanda skulle vara, men både ut- och intransporterna till detta industrikluster är tunga och lastbilsdominerade.

1.5 Öresunds- och Östersjöperspektiv

Hösten 1989 revs Berlinmuren och en demokratisk och ekonomisk utveckling påbörjades i de tidigare kommunistdiktaturerna. Södra Sverige har härmed fått grannländer runt Östersjön som inte längre är avstängda från svensk ekonomi och som det byggs upp nya handelsrelationer med. År 1995 blev Sverige EU-medlem och år 2000 öppnades Öresundbron. Dessa tre händelser har kraftigt minskat "avståndet" till både Öst- och Västeuropa ur handelssynpunkt. EU-inträdet har också medfört att upphandlingar av varor och tjänster sker inom unionen över de gamla gränserna. I praktiken är procedurerna vid gränspassager nu borttagna och det kortväga handelsutbytet har ökat kraftigt.

En konsekvens av den ökade handeln är en ökad lastbilstrafik till och genom länet. På väg E4 har den tunga trafiken ökat mycket kraftigt under 1990-talet, på väg 23 från Växjö mot Malmö beräknas ökningen av tung trafik ligga över 50%, och prognoser gjorda i EU-projektet SEBTrans (South East Baltic Transport) tyder på liknande ökning fram till 2010 i stråket Värnamo-Växjö-Blekinge till och från Polen. Vägstandarden i stråket vari-

erar kraftigt och har bl.a. flera tätortsgenomfar-
ter och 70-begränsade smala avsnitt, där även
ganska beskedliga ökningar av den tunga trafiken
ger mycket besvärande effekter. Dels är ju tung
trafik i tätorter ett stort trafiksäkerhetspro-
blem, dels sätter de många lastbilarna snabbt ner
den övriga trafikens reshastigheter, vilket hind-
rar arbetspendling.

Att väg 23 söder om Växjö och väg 27/30 Ronneby-
Växjö, samt väg 122 Karlskrona-Växjö blir extra
hårt belastade beror också på en trafiksäkerhets-
problematiske bestämmelse om vägavgifter för tunga
lastbilar från länder utanför BeNeLux och Danmark.
Vägavgiften är betydande, 72 kr per dag, och
gäller svenska motorvägar samt enstaka andra vä-
gar, t.ex. E22 norrut från Karlskrona. Ett exem-
pel: Polska lastbilar, som kommer via Ystad eller
Karlskrona till Sverige undviker då motorvägarna
på E4 och E22 norrut från Karlskrona genom att
välja vägarna 23, 27/30 och 122 vid färd norrut.
Den här tunga trafiken skulle ju hellre gå just på
motorvägar, i stället för att korka igen de van-
liga landsvägarna.

Sydöstra Sveriges transportperspektiv avbildas i
följande figur 4.



Figur 4: Transportperspektiv sydöst.

Källa: Regionförbundet i Kalmar län och Region Blekinge.

Med det perspektivet blir EU-inträdet för Polen, Litauen och Lettland en mycket stor och omstrukturerande ekonomisk händelse för hela sydöstra Sverige, och man kommer att bli tvungen att förstärka transportinfrastrukturen för att undvika trafiksäkerhets- och trafikmiljöproblem.

1.6 Strategival för tillväxt

Kronobergs tillväxtmotorer är beroende av bra transportinfrastruktur. Om länsplanen ska kunna medverka till en bra ekonomisk tillväxt och regional utveckling är hög kvalitet på transportinfrastrukturen ett villkor. Då blir det motiverat att i ett strategival framhålla följande tre handlingslinjer:

- a. **Underlätta arbetspendlingen så att de lokala arbetsmarknaderna kan bibehållas eller ökas i storlek.** Länets boendemässigt spridda befolkning måste kunna pendla utan svårigheter i ett finmaskigt vägnät med god standard. Detta är generellt till gagn för både företag och människor, men har särskild betydelse för jämställdheten. Det ökade tvåbilsinnehavet i familjerna gör att kvinnorna, i samma utsträckning som männen, kan dra nytta av infrastrukturens möjligheter att friare välja arbetsplatsens läge. Ökningen av den kvinnliga förvärvsintensiteten var till en början riktad mot offentliga sektorns stora och centralt belägna arbetsplatser, relativt lätta att kollektivtrafikförsörja. Numera är det betydligt mer spridda lokaliseringar kvinnorna behöver nå, på samma sätt som männen. Det mindre vägnätet blir då väldigt viktigt.

Jämställdhetsaspekten förstärks av följande tabell 2 som beskriver utvecklingen av antalet lokala arbetsmarknadsregioner från 1970 till sekelskiftet. Lokala arbetsmarknadsregioner bildas av grupper av kommuner mellan vilka folk pendlar mycket. Växjö LA-region består t.ex. av Växjö, Alvesta, Lessebo, Tingsryds och Uppvidinge kommuner, m.a.o. fem av länets åtta kommuner. Markaryd ligger och balanserar på gränsen mellan att vara egen LA-region och att höra ihop med Ljungby LA-region. Älmhult bildar tillsammans med befolkningsmässigt jämnstora Osby i Skåne län den kvarvarande LA-region som berör Kronobergs län.

Utslaget på hela riket har LA-regionernas antal halverats p.g.a. ökad arbetspendling vilket avspeglar en betydande regionförstoring, i hög grad infrastruktur- och trafikburen.

År/antal LA	Totalt	Män	Kvinnor
1970	187	176	203
1980	139	127	153
1990	112	100	130
1999/2000	90	79	107

Tabell 2: LA-regioner i Sverige. Källa: Bearbetningar av beräkningar från SCB.

Den mindre pendlingsbenägenheten hos kvinnor kvarstår över åren och hänger delvis samman med rollfördelning inom familjen m.m. I många landsbygdsmiljöer är det manliga arbeten ute på landet, i jordbruk eller industri, men få kvinnliga i närheten. Det är därför viktigt att framhålla ur jämställdhetssynpunkt att boende på landsbygden lätt ska kunna pendla till arbeten i tätorterna. Pendlingen i länet könsuppdelad finns i följande tabell 3 på nästa sida.

Tabellen bekräftar rikssiffrorna. Den visar att särskilt på längre avstånd är den manliga pendlingen större. De samlade siffrorna påverkas också av att det fortfarande är 20% fler män bland de förvärvsarbetande. I Kronobergs län skulle Markaryds och Ljungbys LA-regioner vara en gemensam LA om man räknade enbart på manlig pendling. Det är den mindre omfattande kvinnliga pendlingen som ännu så länge håller isär de båda LA-regionerna.

Pendlingsbilden kan också kompletteras med pendling över länsgränsen. Uppvidinges industrier i främst Åseda gör att kommunen har större inpendling från grannlänerna än från det egna länet. Andra betydande pendlingsflöden över länsgränsen går utåt från Tingsryd till Olofström, inåt från Ronneby till Tingsryd, inåt från Osby till Älmhult, inåt från Hässleholm till Markaryd och utåt från Ljungby till Värnamo.

En satsning på det mindre vägnätet, särskilt där det kan bidra till kortare restider i intervallet 15-45 minuter, är därför en strategisk policy för ett län som Kronobergs. Regional forskning framhåller ofta det nämnda tidsintervallet som särskilt viktigt. En av denna forskning också nämnd tendens är att arbete för både kvinna och man i familjen minskar flyttningsbenägenheten, men ökar pendlingsbenägenheten, utan att denna är något förstadium till en senare flyttning. Förbättrade pendlingsmöjligheter på landsbygden bidrar därmed till landsbygdsboendet och hävden av dess kulturvärden.

Bostadsort	Arbetsort							
	Upp-vi- dinge	Lesse- bo	Tings- ryd	Alvesta	Älm- hult	Marka- ryd	Växjö	Ljung- by
Uppvidinge								
Kvinnor		16					164	
Män		18					239	
Lessebo								
Kvinnor	20		19	7			373	
Män	38		27	16			486	
Tingsryd								
Kvinnor		30		12			274	
Män		56		31			382	
Alvesta								
Kvinnor			16		58		1 087	64
Män			20		79		1 245	76
Älmhult								
Kvinnor			17	23		54	91	61
Män			16	59		74	117	80
Markaryd								
Kvinnor					36		12	85
Män					59		29	124
Växjö								
Kvinnor	183	140	152	507	73			64
Män	209	174	197	757	105			134
Ljungby								
Kvinnor				20	60	70	120	
Män				63	103	82	156	

Tabell 3: Pendlingsmatris för Kronobergs län. Källa: Beräkningar från SCB.

- b. **Infrastrukturen måste stödja näringslivets möjligheter till utveckling långsiktigt och hållbart med bibehållande av de miljövärden länet har i natur, kultur och boende.** Glasriket är ett känt begrepp runt den traditionellt starka glasindustrin. Besöksnäringen till den är ju också näringsliv. Och det är den självklart även till IKEA i Älmhult men besökarna måste enkelt kunna ta sig till besöksmålet på bra vägar. Infrastrukturberoendet finns också hos länets omfattande tillverkningsindustri. Aluminiumriket är ett växande begrepp i länets nordöstra kommun Uppvidinge och i Vetlanda på andra sidan gränsen till Jönköpings län. Möbelriket

är ett kluster av möbelindustrier i Lammhult, Värnamo och Alvesta. De tunga fordonstillverkarna är nämnda. Samtliga har ett nära beroende av bra transportinfrastruktur. Tilläggas bör härtill också den s.k. Entreprenörsregionen med samarbete mellan tio kommuner i Hallands, Jönköpings och Kronobergs län. Länets karaktär av skogslän utan rätt att kalla sig ett sådant (i Stockholm) understryker också vikten av en bra transportinfrastruktur.

- c. **Den regionala, interregionala och internationella tillgängligheten behöver vårdas.** Tillverkande företag behöver kunna nå kunder snabbt och effektivt; det behöver det växande antalet företag i olika tjänstebranscher också. Det är en ofta underskattad förutsättning för regional utveckling att regionens tillgänglighet är så god att det är lätt att nå nationella och internationella marknader.

Strategivalet är på grundval av ovanstående egentligen inte svårt.

1. Länet behöver ett finmaskigt vägnät med god standard för de lokala arbetsmarknadernas bibehållande och förstoring. Drift- och underhållsmässigt ligger detta i Vägverkets nationella plan, planeringsmässigt är det i högre grad länsplanens ansvar.

2. Länet behöver en robust infrastruktur med sammanbindande stråk för de tunga transporterna alstrade av tillverkningsindustrin. Ansvaret ligger här på både de nationella planerna för vägar och järnvägar och den regionala planen.

3. Länet behöver härtill tillgång till vägar, järnvägar och flyg som ger länet nationell och internationell tillgänglighet. Länets geografiska läge mitt i södra Sverige underlättar givetvis härvidlag, men behöver stödjas av de nationella infrastrukturplanerna liksom av riktade, enstaka åtgärder i länsplanen betr. länsflygplatsen.

2 Infrastrukturens karaktär i länet och koppling till transportpolitiska mål

2.1 Transportpolitiska övergripande mål (helt mål), delmål och etappmål

Övergripande mål

Det övergripande målet för transportpolitiken i Sverige enligt det senaste transportpolitiska beslutet 1998 är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta s.k. helt mål för transportpolitiken är egentligen inget nytt. Liknande formuleringar finns i såväl 1963 års, 1979 års som 1988 års trafikpolitiska beslut.

Delmål

Det övergripande målet delas upp i sex formulerade delmål.

Det första delmålet är tillgänglighet. Det betyder att transportsystemet ska förmå fylla människors och näringslivets grundläggande transportbehov, och systemet ska också vara tillgängligt för dem med hinder av olika slag, främst rörelsehinder.

Det andra delmålet är hög transportkvalitet. Från början formulerades detta delmål med relation mot näringslivet, men det har fått viss breddning mot att gälla även medborgarna generellt.

Det tredje delmålet är säker trafik. Nollvisionen om noll svårt skadade och döda i trafiken är internationellt unik, och egentligen orealistisk, men har medfört ett mycket aktivt arbete med att även infrastrukturen ska utformas så att den är förlåtande för trafikantmisstag.

God miljö är det fjärde delmålet. I första hand kommer naturmiljöhänsyn in här, men bebyggd miljö och kulturmiljö hör verkligen också hit (se ovan avsnitt 1.3).

Det femte delmålet är positiv regional utveckling. Dels ska transportsystemet utjämna utvecklingsmög-

ligheterna över landet, dels ska det motverka nackdelar av långa transportavstånd.

Det sjätte delmålet är ett jämställt transportsystem. Det är nytt som formulerat delmål i den transportpolitiska propositionen från mars 2002. Jämställdhetsaspekterna föll tidigare under delmålet 1 om ett tillgängligt transportsystem för alla.

Etappmål

För några av delmålen finns formulerade etappmål, d.v.s. när vissa angivna siffror ska vara uppnådda. Säker trafik har i viss mån de viktigaste etappmålen, men kanske de svåraste. Under år 2000 skulle antalet döda ha sjunkit till 400. Det blev 560! År 2007 ska antalet döda i trafiken ha sjunkit till 270! Att nu 2004 på tre-fyra år halvera dödstaten blir väldigt svårt, med tanke på att Sverige tillhör toppländerna i Europa vad gäller trafiksäkerhet med mellan 6 och 7 dödade per 100.000 invånare. I Storbritannien, Norge och Nederländerna är nivåerna jämförbara medan man i Portugal har 21!

Säkra länder	antal	Farliga länder	antal
Storbrit.	6,0	Portugal	21,0
Sverige	6,6	Grekland	20,0
Norge	6,8	USA	15,3
Nederländ.	6,9	Spanien	14,6
Schweiz	8,2	Frankrike	14,4
Japan	8,2	Belgien	13,7
Finland	8,4	Luxemburg	13,5

Tabell 4: Säkra och farliga länder, antal döda per 100.000 inv. 1999. Källa: Vägverkets hemsidor.

Men i Sverige är Kronobergs län farligt. Här dödas närmare 10 per 100.000 invånare (1997-2001), vilket är näst högst i landet. De län som ligger illa till i statistiken liknar ofta Kronobergs län, d.v.s. det är glest bebyggda län med stora avstånd och avsaknad av motorvägar. Trafiksäkrast i landet

är storstadslänen med mycket motorväg i sina system.

Farliga län	Antal	Säkra län	Antal
Jämtlands	10,3	Stockholms	2,9
Kronobergs	9,9	Uppsala	5,0
Norrbottnens	9,6	Östergötl.	6,0
Värmlands	9,2	V. Götaland	6,0

Tabell 5: Säkra och farliga län, antal dödade per år 1997-2001 per 100.000 inv. Källa: Bearbetning av data på Vägverkets hemsidor.

På miljösidan är det främst koldioxidmålet som blir svårnått för länet. Se ovan avsnitt 1.3. Koldioxiden är i stort sett proportionell med hur mycket fossila bränslen som används, och användningen av dem inom transportsektorn är svår att ersätta. Formulerade etappmål för övriga emissioner är mindre problematiska. Här räknar man med att transportsektorn klarar sig med reservation för det som angetts i avsnitt 1.3 om övergödning av riktigt magra marker med specifika biotoper.

På kvalitetsidan anges att trafikstörningarna för godstrafik på de mest drabbade järnvägssträckorna bör ha halverats mellan 1996 och 2007. Södra stambanan genom Kronobergs län tillhör inte dessa drabbade sträckor.

För jämställdheten har inget etappmål utformats ännu. Det är ju knappt att delmålet är ordentligt formulerat. Den aspekt vi ovan i avsnitt 1.6 tagit upp om vikten av att kvinnor kan pendla friare i det geografiska rummet ligger på systemnivå, men låter sig svårligen tidssättas som något etappmål. Nere på objektutformningsnivå ligger åtgärder av typen att inte bygga trafikmiljöer där man upplever otrygghet (obelysta gångtunnlar, felpacerade hållplatser). Inte heller den typen av åtgärder lär bli lätta att tidslägga resultat för.

2.2 Tunga stråk järnvägar

Kronobergs län genomkorsas av två stomjärnvägar med både person- och godstrafik, Södra stambanan Stockholm-Malmö och Kust-till-kustbanan Göteborg-

Kalmar/Karlskrona. Markaryd passerar också av den s.k. Markarydsbanan Halmstad-Hässleholm med enbart godstrafik. Härtill ska läggas järnvägen Älmhult-Olofström med årligen 1 miljon ton plåtpressningsdetaljer från Volvo i Olofström. Den sistnämnda banan är inte elektrifierad, men byte till ellok görs i Älmhult i samband med delning av tågen. Ett sydgående tågsätt går till Gent i Belgien, ett norrgående går via Alvesta på Kust-till-kustbanan till Göteborg. Volvotågen dominerar godstrafiken på Kust-till-kustbanan. Personresandet på banan är kraftigast i delen Alvesta-Kalmar och Göteborg-Bo-rås. En nyöppnad trafikering Växjö-Värnamo-Jönköping har ganska snabbt nått 20.000 resenärer per månad.



Figur 5: Järnvägar i Kronobergs län.

Södra stambanan befinner sig i en mycket högre trafikklass. Här går över hundra tåg per dygn, ungefär hälften gods- och hälften persontåg. Fjärrtågen domineras av SJ:s X-2000, men i Alvesta ansluter Öresundstågen Kalmar-Malmö/Helsingör.

Södra stambanan är nu helt snabbtågsanpassad genom länet. Banverket förutser i sin framtidsplan t.o.m. en höjning av hastigheterna från 200 till 250 km/tim. på sträckan Hässleholm-Alvesta-Nässjö där fr.a. spårgeometrin är gynnsam.

Kust-till-kustbanan har rustats upp kraftigt under de senaste tio åren, både spårmissigt och trafikledningsmissigt. Vad som återstår är smärre åtgärder, som skulle minska väntetider för möten på den enkelspåriga banan Emmaboda-Kalmar, samt en rejäl, men dyrbar, upprustning av kvarstående skarvspår Emmaboda-Karlskrona. Sammantaget skulle de tre residens- och universitets/högskolestäderna härmed bindas samman bättre. Annars är det särskilt åtgärderna Alvesta-Kalmar som har stor betydelse för att snabba upp trafiken med de nya Öresundstågen, vilka verkligen ökar länets tillgänglighet söderut. De nya tågen Jönköping-Värnamo-Alvesta-Växjö motiverar också åtgärder på banan mellan Värnamo och Alvesta.

Persontransporter med tåg är beroende av bra komfort och effektivitet där järnvägssystemet möter vägsystemet. I två tidigare länstransportplaner 1994 och 1998 avsattes medel för ett resecentrum i Alvesta, men detta har måst skjutas upp i avvaktan på att Banverket i sin stomnätsplan kan bekosta de bangårdsombyggnader som är nödvändiga med hänsyn till de resandes säkerhet på de i Alvesta ovanligt smala perrongerna. Banverket gör nu ytterligare ett omtag betr. vilka genomgångshastigheter som är motiverade att dimensionera för. Själva resecentrets utformning väntas bli klar till sommaren 2004. Eftersom Banverket dessutom nu ansvarar för alla delar av kollektivtrafikanläggningar för järnväg har Länsstyrelsen avvaktat med att avsätta medel i planen 2004-2015. Ännu är resecentrets kostnad osäker både betr. kostnaden totalt och betr. Länsstyrelsens ev. andel. I denna definitiva plan räknar Länsstyrelsen med att en överslagsmässig summa av fyra miljoner kronor under åren för byggandet runt 2010 (rubrik Bidragsobjekt). Länsstyrelsens insats skulle främst syfta till ökad regional tillgänglighet, t.ex. dubblerade hissar för snabbare tågbyten, underlättade övergångar från bil till tåg etc.

År 2010 är Banverkets beräknade byggstart, vilken styrs av medelstillgången i stomnätsplanen för Banverkets södra region. Skulle andra objekt av olika skäl bli försenade kan Alvesta resecentrum

byggas tidigare, bara man har planberedskap för det. Därför har Länsstyrelsen och Banverket i samråd påskyndat utredningen av bangården och resecentret. Skulle en start bli möjlig före 2010 går det att klara i länsplanen genom att omdisponera med andra kollektivtrafikobjekt i länet. Länens regionala planer ska kunna samverka med Banverkets stamnätsplan.

2.3 Tunga stråk vägar

E4 är kraftigt trafikerad genom hela länet. Det är därför oerhört påfrestande att endast en liten av denna pulsåder är motorvägsutbyggd genom länet. Om olyckorna på E4 eliminerades skulle länets trafiksäkerhetsnivå väsentligt förbättras. I Länsstyrelsens prioriteringar av infrastruktur till regeringen i maj 2001 påpekades att flaskhalsarna på E4 hade absolut högsta prioritet. Den värsta sträckan är avsnittet förbi Markaryd, där i snitt 7 människor omkommit eller svårt skadats årligen. Denna dödens väg har nu fått en efterlängtd start hösten 2003 och Länsstyrelsen ansluter i länstransportplanen med de delar av vägarna 117 och 571 i öst-västlig riktning som skapar en förbifart förbi tätorten i riktning mot Halmstad och Osby. Åtgärderna i Vägverkets nationella plan och länets regionala plan samverkar härmed effektivt.

Den kvarstående flaskhalsen på E4 förbi Ljungby har fått 2+1-utformning med mittvajerräcke och är inte längre så olycksbelastad, men måste ändå byggas ut av kapacitetsskäl. Det är därför mycket oroande att objektet inte finns med i den nationella vägplanen, och det strider mot riksdagsbeslutet från 1992. Mittvajerräcket var avsett att temporärt klara trafiksäkerheten. Hela E4 genom länet har så starkt inslag av fjärrtrafik med lastbil att alla icke-motorvägar blir igenkorkade.

Till tunga stråk av vägar hör även den andra nationella vägen väg 25 mellan Halmstad och Kalmar. Den varierande standarden genom länet är besvärande, men de värsta olycksproblemen behöver åtgärdas med 2+1-utformning och räcken. Det är därför viktigt att Vägverket har medel att lägga på

dessa åtgärder i länet. Särskilt delarna runt Växjö har starkt inslag av pendlingstrafik. Denna ger höga toppar morgon och eftermiddag som lätt kan bli tröga att resa i.

Tunga stråk finns emellertid också i två diagonalt nordsydliga riktningar. Sydost-nordväst-orienterade är vägarna 27/30 från Ronneby via Växjö mot Värnamo och Borås. Östersjöperspektivet ger här trafiktillväxt av främst tung trafik. Kronobergs län har därför stor nytta av Jönköpings läns förbifart förbi Bor och skulle fått mycket stor nytta av de planerade förbättringarna norr om Ronneby i Blekinge län. Tyvärr ligger dessa inte längre med i Blekinges länstransportplan 2004-2015. Kronobergs län hade också sent i det slutliga planförslaget en förbifart förbi Bramstorp söder om Växjö, men beslutet att dra ner länets medelsram med över 20% har skjutit detta objekt över planeringshorisonten.

Sydväst-nordost-orienterad är väg 23 från Skåne via Älmhult och Växjö vidare mot nordöstra Småland och Linköping, samt mot Oskarshamn. På denna väg är inslaget av utländska lastbilar särskilt markant, mycket på grund av EU-inträdet och Öresundsbron, men delvis som en följd av berörda vägavgifter (jfr. avsnitt 1.4 ovan). Främst på avsnittet söder om Växjö mot Älmhult och Malmö är trafikträngseln nu så stor att Länsstyrelsen planerat att tidigt i planen sätta en kortare 2+1-utbyggnad av en sträcka, men även denna framkomlighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd har fått strykas p.g.a. beslutet om minskad medelsram för Kronobergs län. Neddragningen inger mycket stora bekymmer. Pendlingen mellan Osby/Älmhult och Växjö, och från platser utefter vägen är nu så intensiv att vägen blivit ett pendlingshinder med risk för att tidigare visade tendenser till regionförstoringar här kan riskera bli regionförminskning lokalt. I resterande delar av väg 23 hade också Länsstyrelsen följt fyrstegsprincipen och försökt klara problemen med smärre ombyggnader och vajerräcken, gärna i samband med bärighetshöjningar, där i så fall den regionala planen kunnat samverka med den nationella. Allt detta omintetgörs av den reducerade medelsramen till länet, och skapar en mörk

situation för både framkomlighet och trafiksäkerhet söder om Växjö.

Den väg som regeringen utpekat i länstransportplanen är i stället den s.k. Tvärleden Markaryd-Osby. Denna väg ligger till ungefär lika delar i Skåne län och Kronobergs län, i bygder där vägnätet f.n. är otillräckligt. Tvärleden representerar fjärde steget i fyrstegsprincipen, ett stort vägprojekt i närmast väglöst land. Vägen har emellertid tydliga regionförstorande egenskaper och Skåne sätter byggstart 2008 i sin länsplan. Kronobergs län placerar Tvärleden med byggstart 2009 så att den är synkroniserad med Skåne län.



Figur 6: Större vägar i Kronobergs län.

2.4 Finmaskigt vägnät till tunga stråk

Den landsbygdsboende befolkningen behöver ett väl underhållet finmaskigt nät för sin arbetspendling, men ofta tänker man inte på att det är ut på de större stråken som det sedan ska resas vidare på mot de större orternas arbeten. Sambandet finmaskigt och grovt är även tydligt för de tyngre transporter. De i figur 3 avbildade vägarna med temporära avstängningar under vintern är ofta vägar som leder in mot större stråk. En betydande

del av dessa större stråk borde, som tidigare anförts, egentligen ha axeltrycksbegränsningar under tjällossningarna, men Vägverket kan helt enkelt inte genomföra sådana av näringspolitiska hänsyn. Här hänger alltså arbetspendlingen samman med de tyngre transporterna och delar därmed problemen. Många av de mindre vägarna är f.ö. enskilda. I väglängd räknat är det enskilda vägnätet gott och väl likstort det statliga i Kronobergs län.

Allmänna vägar



Figur 7: Allmänna vägar i Kronobergs län.

Enskilda vägar



Figur 8: Enskilda vägar i Kronobergs län.

2.5 Länsflygplatsen i Växjö

Flygplatsen i Växjö är landets största landstingskommunala flygplats utan statligt ägande via Luftfartsverket. Detta gör att länstransportplanen blir den kanal statens ev. insatser ska gå genom. Luftfartsverkets flygplatser har en stor fördel betr. investeringar av marknadsskäl eller av säkerhetsskäl i och med att man kan utjämna inom "koncernen". Det finns ett utjämningsystem mellan regionala flygplatser, men detta hjälper bara vid driften, inte vid investeringar. Länsstyrelsen har planerat eller oplanerat satt medel i en terminalutbyggnad 1994, en banförlängning 1997, en Schengenanpassning av ankomstsidan 1999 och tvingades tidigt 2002 högst oplanerat sätta betydande medel i luftfartsskyddsåtgärder med bakgrund i terrorattacker i USA 11 september 2001. I framräkandet av de ramar som regeringen ger till länen för regional transportinfrastruktur finns inga vikter för att stödja den del av infrastrukturen som ger nationell och internationell tillgänglighet. Det är klart otillfredställande.

2.6 Kollektivtrafik i länet

Planeringen kring Alvesta resecentrum berördes i avsnitt 2.2. Men även mindre anläggningar och terminaler behövs för att göra kollektivtrafiken komfortabel och säker, vilket i planen sätts som ett årligt belopp bidrag, som Länstrafiken i samråd med Vägverket och Länsstyrelsen disponerar över.

Kollektivtrafik på landsbygd berördes i avsnitt 1.2. En beräkning från SCB för några år sedan angav att 80% av länets befolkning bodde inom 1 km från reguljär busslinje.

2.7 Oskyddade trafikanter och rörelsehindrade

Oskyddade trafikanter, rörelsehindrade och barn är grupper som behöver särskild uppmärksamhet i planen. Kollektivtrafikresenärerna är under större delen av resan oskyddade trafikanter än t.ex. bilister med sina korta gångavstånd till fordonet. Barnen är som individuella trafikanter nästan alltid oskyddade. Länsstyrelsen gör därför i det följande en särskild, kortare analys av de oskyddade och rörelsehindrade.

Höga olyckstal för cyklister

Under länsplanens remisstid inkom synpunkter från Svenska Naturskyddsföreningen och cykelorganisationer som påpekade att planförslaget saknade åtgärdsstrategier relativt cyklister. Som stöd för kritiken anfördes helt nyframtagen statistik som pekade på höga olyckstal för cyklister i länet generellt och särskilt utanför tätort.

Länsstyrelsen anser att den nya statistiken är värdefull, och att den pekar på behoven av bra infrastruktur för cyklisterna, men Länsstyrelsen är tveksam till att bryta ner den regionalt, eftersom olyckstalen är för små för att tåla statistisk analys. I länet dör årligen 0-4 cyklister och 0-3 gående räknat på senaste tioårsperioden.

Exponering och risk

Varje olycka består dessutom av en kombination av exponering och risk. Relativt höga olyckstal behöver inte bero på dålig trafikmiljö utan kan också

bero på att det cyklas mycket i länets små tätorter. Samma gäller olyckor utanför tätorterna. Det cyklas mer på landsbygden i Kronobergs län, eftersom boendet i länet är mindre urbant än genomsnittet i landet. Men som anförts: talen är för små för att dra statistiskt hållbara slutsatser från.

Åtgärder för de oskyddade trafikanterna

Cykelvägar ligger främst i tätorterna och i den mån de inte hör till det kommunala nätet återfinns de under rubriken Mindre väginvesteringar. Därför namnges de inte, men de finns där ändå.

Gång- och cykelåtgärder kan även kommunerna få bidrag till, och detta har utnyttjats flitigt den gångna planperioden.

I regeringens beslut om länsplanerna och länsramarna har föreskrivits att länen ska ange hur stora belopp som avsätts till gång- och cykeltrafikanter. Tabell 6 visar de belopp länet anvisat till GC-åtgärder under gångna sexårsperioden 1998-2003.

Tabell 6. GC-investeringarnas del av medel ur länstransportplanen i G-län perioden 1998-2003

Länstransportplanen Totalt 339 m kr

Åtgärdskategori	totalt inom kat. m kr	Till GC-väg m kr	GC-andel länsram
Nybyggnad	139	13	3,8%
Trafiksäkerhet	37	12,8	3,8%
Bidragsobjekt	34		
<i>renodlad GC</i>		7,9	2,3%
<i>blandobjekt bedömd andel</i>		2	0,6%
Summa GC		35,7	10,5%

Det är Länsstyrelsens avsikt att nivån på ca 6Mkr per år ska bibehållas i den nya planperioden trots regeringens hårt reducerade länsram.

Objekt saknas inte. Bland dem som f.n. utreds finns en GC-väg vid Grimslövs folkhögskola (väg 676) och en GC-väg Sandsbro-Tofta utmed den starkt trafikerade väg 23 norr om Växjö. Väg 707 i Gemla tätort behöver också GC-skyddsåtgärder. Norra infarten till Alvesta kommer att få smalare bilutrymme till förmån för cyklister och gående. Samma gäller Markaryd som i samband med byggandet av E4 och vägarna 117 och 571 får åtgärder i tätorten som ger större säkerhet åt cyklisterna.

Cyklister och 2+1-vägar

Landsvägar som byggs om till 2+1-utformning är ett särskilt problem för dels cyklister, dels kollektivresenärer. Inställningen i länets planering härvidlag är att sänkt risk för bilister inte får medföra höjd risk för andra trafikanter. Mycket går att göra med fysisk utformning och ibland går det att leda cykeltrafik utefter ett äldre vägnät utan alltför stora omvägar.

Rörelsehindrade

Rörelsehindrade har nytta av handikappanpassning av kollektivtrafikens terminaler och hållplatser (bidragspott eller större objekt som Alvesta resecentrum). Samtidigt pågår en kontinuerlig anpassning av kollektivtrafiken med låga golv och lågnivåentréer på både tåg och bussar.

3. Länsplanens innehåll

3.1 Vald balans mellan åtgärds-kategorier

I länsplanen 1998-2007 fanns det relativt få större objekt men mycket pengar till åtgärden Vägförbättringar, vilken då omfattade breddningar, bärighet, beläggningar och broar. I den nu aktuella planen är bärigheten överförd till nationella vägplanen, men Länsstyrelsen har i samråd med Vägverket valt att fortsätta satsa på smärre objekt. Knappt hälften av medlen går till objekt större än 10Mkr, en dryg fjärdedel går fortfarande till mindre investeringar. I vissa av de mindre investeringarna avser Länsstyrelsen att i samverkan

med Vägverket utföra trafiksäkerhetsåtgärder, breddningar och bärighetsförstärkningar samtidigt, t.ex. i väg 120 Älmhult-Traryd och väg 122 mot Karlskrona.

Det förtjänar påpekas att under perioden närmast före 1998, då den dåtida balansen mellan stort och smått valdes, och under perioden därefter i olika samråd, har både Länsstyrelsen och Vägverket inbjudit till diskussion om den valda balansen, men det är en uppenbart länsgemensam bedömning att det är en betydande andel mindre investeringar i det mindre vägnätet som länet samfällt önskar.

3.2 Konsekvenser av de reducerade ramarna

Eftersom enigheten i länet är stor om vikten av det mindre vägnätet och nyttan av att kombinera nationella bärighetspengar med regionala förbättringspengar reducerar Länsstyrelsen planen huvudsakligen i planens rubrik Större väginvesteringar.

Detta innebär att nybyggnationen blir mycket liten. Främst går det ut över väg 23 söder om Växjö, men Länsstyrelsen gör detta val helt i enlighet med de mycket tydliga skrivningarna i regeringens beslut: Trots över 20% reducerad ram skall vägarna runt Markaryds E4 och Tvärleden in i planen som i planförslaget. Resultatet kan avläsas i bilaga 1.

4. Regionförstorande objekt

Kronobergs län är beroende för arbetsmarknadens dynamik och generell ekonomisk tillväxt av att den tidigare avbildade regionförstoringen fortsätter.

Det klarast urskiljbara regionförstorande objektet är Tvärleden Markaryd-Osby. Här finns en mycket fördelaktig trafikekonomi beroende på kraftiga vägförkortningar i stråket Olofström-Osby-Markaryd-Halmstad. I dessa forna snapphanebygder finns i dag endast småvägar med mycket begränsad framkomlighet. Tvärleden öppnar här en mycket större möjlighet till komplementerande arbetsmarknader i ett ganska långt stråk. Här finns problem, här finns potential och här finns en infrastrukturrell lösning.

Datum
2004-05-07

Ärendenummer
342-2301-02

Å andra sidan tvingas Länsstyrelsen konstatera att regionförstoringen riskerar att bli en regionförminskning utefter väg 23 söderut från Växjö.

Bilaga 1: Objekt och årtal för den reducerade länsramen.

Bilaga 2: Underlagsmaterial för i planen upptagna vägobjekt

Beslut om fastställande av denna plan har fattats av Länsstyrelsens styrelse efter föredragning av kommunikationsdirektören Olof Lundin. I beslutet deltog landshövdingen Lars-Åke Lagrell samt ledamöterna Monica Widnemark, Lars Wegendal, Carl-Olof Bengtsson, Gun Lindell, Sven-Åke Gustavsson, Suzanne Frank, Gerd Gränfors och Agneta Eriksson.

I handläggningen har även länsrådet Claes Sjöblom deltagit.

Lars-Åke Lagrell

Olof Lundin

Bilaga 1: Objekt och årtal för fastställd plans åtgärdsgrupper och större objekt

Länsplan 2004-2015. Kronobergs län. Fastställd plan ca 80% maj 04

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010-2012	2013-2015	Summa	Total objektskostnad
A. Större väginvesteringar										
(>10 miljoner kr)										
Väg 23 Sandsbro	17	11	6						34	80*
Väg 117, 571 Förbi Markaryd			4	16	20				40	40
Väg Tvärleden Markaryd-Osby						17	73	0	90	90
Väg 23 Huseby-Marklanda								55	55	90
Summa större investeringar	17	11	10	16	20	17	73	55	219	
B. Mindre väginvesteringar	7	10	11	10	10	12	39	41	140	
C. Trafiksäkerhetsåtgärder	4	8	7	7	4	4	12	12	58	
D Bidragsobjekt	5	5	5	5	5	5	20	16	66	
-Kollektivtrafik, väg och flyg										
-Miljö/TS kommuner										
-Enskilda vägar										
E. Produktionsstöd	3	3	4	3	3	3	11	11	41	
Summa	36	37	37	41	42	41	155	135	524	

Reg.beslutets belopp 110 124 155 135 524

* Differensen mellan angiven plankostnad och den totala objektskostnaden utgörs dels av redan nedlagda kostnader och dels av medel utlånade till Blekinge län