

## 8. MELLANKOMMUNALA OCH REGIONALA FRÅGOR

Övergripande mål i Vision 2010:

- *Ett väl utbyggt regionalt samarbete som utvecklar och stärker näringslivet i regionen.*
- *En starkare och attraktivare region mitt i Sydsverige.*
- *En ännu bättre infrastruktur i vägar, järnvägar, flyg, kabel- och IT-nät.*
- *Snabbare och tätare kommunikationer med kontinenten, via Öresundsbron och färjeförbindelser över Östersjön.*
- *Utveckling och förstärkning av kommunens strategiska roll för varutransporter och gods.*

### 8.1. Allmänt

Kommungränser är administrativa gränser som sällan markerar naturliga skiljelinjer. Frågor angående t.ex. fysisk planering, miljö och säkerhet, sysselsättning, högre utbildning, infrastruktur, näringspolitik, turism, rekreationsområden, avfallshantering behöver ofta behandlas i mellankommunal eller regional samverkan för att bästa möjliga resultat ska kunna uppnås.

I det dagliga livet ökar den regionala nivån i betydelse genom att regionen tillhandahåller vidgade möjligheter för boende, arbete, utbildning och fritid. Samarbete över kommungränserna är nödvändigt för att utveckla en stark region mitt i Sydsverige. Växjö fungerar som centralort och motor för utvecklingen i regionen. Omvänt är Växjö och regionen beroende av att Alvesta utvecklas väl. Med sitt differentierade näringsliv har regionen goda förutsättningar att utvecklas till en bra miljö för kreativ näringslivsutveckling.

Det geografiska läget mitt i södra Sverige är strategiskt för utveckling av företagstjänster och transportberoende verksamheter. Alvesta kommun har mycket goda kommunikationer genom att skärningspunkten mellan Södra stambanan och Kust till kustbanan ligger här. Riksvägarna 23, 25 och 27 går genom kommunen. Växjö Flygplats ligger på kort avstånd. Kommunikationsläget ger kommunen goda utvecklingsmöjligheter, samtidigt som det finns ett stort regionalt intresse av att Alvesta som knutpunkt fungerar väl i mötet mellan spårbunden och vägbunden trafik.

Regionsamverkan sker idag i olika former. Exempel är Sydsam (en nätverksorganisation för Sydsveriges utveckling), EU-projekt, olika samverkans- och samarbetsavtal mellan två eller flera kommuner. Kommunerna och landstinget i Kronobergs län ingår sedan januari 2007 i ett gemensamt regionförbund, Regionförbundet Södra Småland (RFSS).

Mellankommunal samverkan sker också kring särskilda specialistkompetenser, t.ex. läns-ekolog.

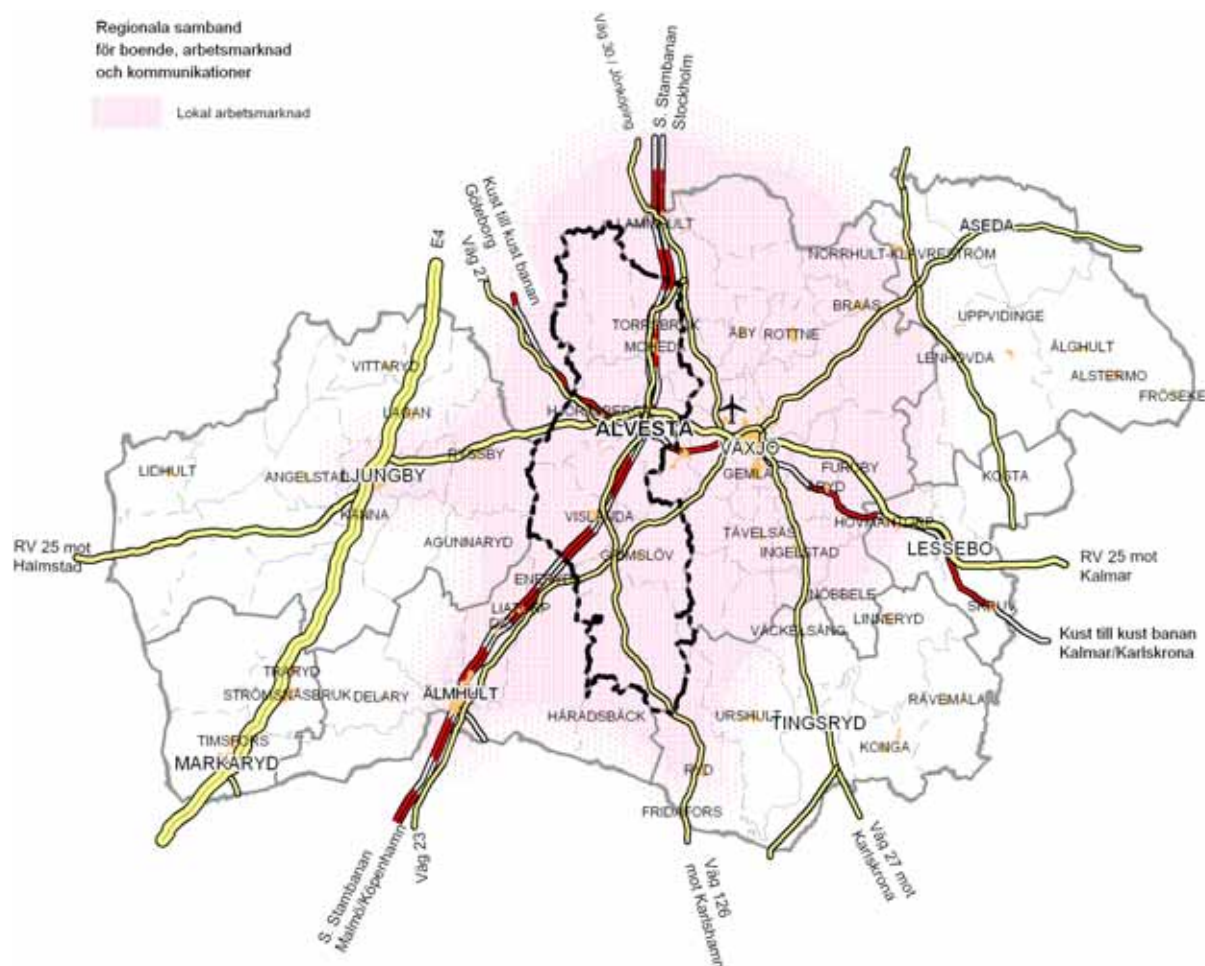
#### Riktlinjer

Alvesta kommun ska:

- Delta aktivt i det regionala samarbetet med inriktning på kommuninvånarnas intressen och regionens gemensamma behov. Målsättningen är ett öppet och engagerat samarbete med angränsande kommuner och regioner för att skapa samsyn och gemensamma lösningar.
- Verka för att utveckla utbyte/samverkan kring tjänster inom särskilda kompetensområden.
- Inom ramen för det regionala samarbetet slå vakt om och utveckla Alvesta kommuns särskilda tillgångar som t.ex. goda boende- och fritidsmiljöer och det strategiska kommunikationsläget.

## 8.2 Infrastruktur

För Växjö/Alvestaområdets tillväxt och utveckling är framför allt Öresunds- och Östersjöregionerna mycket viktiga. Även stråket från Göteborg i nordväst till Kalmar/Karlskrona i sydost är av stor betydelse.



**Flygtrafik:** Växjö Flygplats med reguljär flygtrafik till och från Stockholm och charterflyg till populära semestermål är mycket viktig för regionens utveckling. Näringslivet i den lokala arbetsmarknadsregionen ställer stora krav på snabba och frekventa kommunikationsmöjligheter till större städer, både i Europa och i världen i övrigt. Enligt studier inom projektet SEB-Trans-Link finns ett uttalat behov i regionen Sydöstra Sverige av en flygplats som erbjuder service med turtäthet, pålitlighet och ett brett destinationsutbud.

**Bilvägar och järnvägar:** Regionens tillväxt och utveckling är beroende av en bra transportinfrastruktur. För att kunna arbeta i och ta del av både den lokala och regionala arbetsmarknadsregionen behövs goda transportförbindelser. En utveckling där järnvägen används för pendeltågtrafik är en angelägen regional- och mellankommunal fråga. Bra kollektiva tåg- och busstransporter ger mer miljövänliga alternativ till bilen. På grund av hög andel landsbygdsboende finns ändå ett bilberoende, som innebär behov av ett väl underhållet vägnät och förstärkning av enskilda vägobjekt.

Kronobergs län är ett skogslän med stora krav på ett väl förgrenat vägnät med hög bärighet. Även den höga andelen tillverknings- och träindustri för med sig många och oftast tunga transporter. I länets centrala delar har både befolkning och sysselsättning ökat. Effektivise-

ringar ger ökad produktion, vilket i sin tur innebär ökad volym gods som ska transporteras. En konsekvens av den ökade handeln är en ökning av lastbilstrafik till/från och genom länet. På väg 23 från Växjö till Malmö beräknas ökningen av tung trafik ligga över 50 %. Prognoser gjorda i projektet SEBTrans visar på liknande ökning fram till år 2010 i stråket Värnamo-Alvesta-Växjö-Blekinge till och från Polen.

För godstransporter eftersträvas en ökning av spårbunden godstrafik. Målsättningen är effektiva och miljöanpassade transporter.

Södra stambanan och Kust till kustbanan möts i Alvesta som därigenom blir ett naturligt nav för järnvägstrafiken genom länet. Södra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar, med såväl fjärrtåg, regiontåg, pendeltåg och godståg. Banan är dubbelspårig och snabbtågsanpassad genom länet. Här går över hundra tåg per dygn, ungefär hälften gods- och hälften persontåg. Kust till kustbanan har en relativt omfattande godstrafik på sträckan Alvesta-Göteborg, medan delsträckan Alvesta-Karlskrona/Kalmar har färre antal godståg. Trots att de två järnvägslinjerna passerar flera av länets tätorter, har få av tätorterna reella möjligheter att lasta gods av och på tåg. Det pågår ett regionalt arbete för att genom förbättrade lastningsmöjligheter öka andelen gods på järnväg. Nätverket Baltic-Link Association arbetar för en utveckling av det i projektet SEBTrans-Link beskrivna transportstråket Baltic-Link. Inom projektet gjordes bl.a. en utredning om förutsättningarna för ett järnvägsbaserat brytpunktssystem längs Kust till kustbanan, ett kombiterminalsystem för transporter mellan hamnarna i Göteborg och Karlskrona/Kalmar. I det systemet är Alvesta en viktig brytpunkt. Planering pågår för att starta en kombiterminal i anslutning till befintlig bangård i Alvesta.



Ökade och förbättrade möjligheter till arbets- och utbildningspendling i en allt större ekonomisk region är beroende av ett väl samverkande väg- och järnvägsnät, där bytet mellan väg och järnväg sker så effektivt som möjligt. Det är viktigt att transportnätet medger att man över dagen kan ta sig till och från Malmö/Köpenhamn, Stockholm och Göteborg. En helhetssyn på vägnät, höghastighetståg/regiontåg/lokaltåg och flygkommunikationer är mycket viktig.

En av Länstrafiken initierad utredning har analyserat förutsättningarna för regionaltågtrafik med tågstopp i fler orter. Moheda, Vislanda och ev. Hjortsberga är orter inom Alvesta kommun som bedöms ha potentialer för lokaltågtrafik (se även avsnitt 6.13).

För att utveckla turismen krävs inte enbart intressanta upplevelser av olika slag utan även möjlighet att på ett bekvämt sätt ta sig till området/regionen. Här har tillgången till Öresunds- trafik en positiv betydelse.

För järnvägstrafiken prioriteras (utan inbördes rangordning) följande åtgärder:

- Resecentrum Alvesta
- Kombiterminal och godsbangård i Alvesta
- Dubbelspår, alternativt ökat antal mötesplatser, på järnvägen mellan Växjö och Alvesta
- Spårförbättringar på Södra stambanan på sträckorna Alvesta-Malmö/Köpenhamn och Alvesta-Stockholm
- Spårförbättringar på Kust till kustbanan mellan Göteborg-Alvesta-Kalmar/Karlskrona
- Spårförbättringar och mötesplatser för tåg mellan Alvesta-Värnamo-Jönköping
- Ökad spårbunden regional persontrafik

Riskerna med transporter av farligt gods, med fokus på järnvägstransporter, har uppmärksamats i kommunens handlingsprogram för skydd mot olyckor. Problemställningen bör

vara densamma för övriga kommuner utmed i första hand Södra stambanan och analysen därför göras i samarbete med dessa kommuner (se även avsnitt 7.4).

Vad gäller persontrafik på väg utgörs största delen av bilresorna av arbets- och utbildningspendling, därefter kommer fritidsresor.

För vägtrafiken prioriteras (utan inbördes rangordning) följande åtgärder:

- Ombyggnad av riksväg 25 mellan Alvesta/Lekaryd och Växjö, till 2+2 väg och 2+1 väg med mittseparering
- Ombyggnad av riksväg 23 söderut från Växjö, till 2+1 väg med mittseparering
- Förbättringar av vägstråket i Baltic Link.

Gång- och cykelvägar: I planeringen av regionala väginvesteringar bör behovet av GC-vägar tas med. Cykelvägar bör anläggas där de gör mest nytta och där man kan förvänta sig att cyklandet ökar. Vid anordnande av cykelvägar mellan orter bör det lågtrafikerade vägnätet utnyttjas där så är möjligt.

Det är angeläget att cykelvägnätet mellan Alvesta och Växjö respektive Ljungby förstärks där det är lämpligt och möjligt. Väg 25 är olämplig som cykelväg med tanke på att vägen kommer att ha separerade vägbanor. I den mån det är möjligt att använda vattenledningens besiktningssväg som gång- och cykelväg är det viktigt att detta sker i samverkan mellan berörda parter. Delen mellan Alvesta/Hjortsberga och Ryssby är glest bebyggd och avståndet är relativt långt för cykelpendling men om möjlighet finns att utnyttja besiktningssvägen som cykelväg bör detta prövas. Delen mellan Alvesta/Hjortsberga och Växjö är relativt kort och där finns redan viss cykelpendling. Därför är detta avsnitt mest angeläget.

Ett alternativ till cykelväg mellan Alvesta och Ljungby kommuner är väg 610 mellan Vislanda och Ljungby. I sin nuvarande utformning är vägen mindre lämplig som cykelväg eftersom den saknar vägren och numera är en BK 1-väg med tung trafik. En cykelväg utmed väg 610 berör betydligt fler personer, jämfört med en cykelväg utmed väg 25. Eftersom den ingår i ett större regionalt samverkansprojekt är det angeläget att upprustning sker. Även detta bör ske i samverkan mellan berörda parter.

Ytterligare ett exempel där gång- och cykelväg skulle vara värdefull är sträckan Alvesta-Växjö, via Gemla.

Vägverket ska i samarbete med kommunerna göra en kartläggning av länets cykelvägsbehov. Kartläggningen kommer att ligga till grund för kommande prioriteringar.

Ledningsstråk för högspänningsledningar m.m. går över kommungränser. I dessa fall kan markanvändningsintressen i Alvesta kommun och angränsande kommuner behöva samordnas.

Eftersom landets elförsörjning till stora delar är uppbyggd som en övergripande teknisk infrastruktur finns ett organiserat samarbete mellan elnätsföretagen för att minimera konsekvenserna av eventuella störningar och skador, t.ex. i samband med att skog stormfälls.

IT-satsningar och bredbandsutbyggnad: Inom Kronobergs län har Alvesta kommun deltagit i ett samverkansarbete som pågått sedan 1998 med bl.a. IT Kronoberg och kommunernas IT-chefer.

## Riktlinjer

---

- Alvesta kommun ska fortsätta att tillsammans med andra intressenter verka för en regional utveckling inom infrastrukturen. I detta utvecklingsarbete ingår att förbättra samverkan och samspel mellan de olika transportslagen.
- Länsplan för regional transportinfrastruktur i Kronobergs län 2004-2015 anger följande strategiska handlingslinjer:
  - Underlätta arbetspendlingen så att de lokala arbetsmarknaderna kan bibehållas eller ökas i storlek.
  - Infrastrukturen måste stödja näringslivets möjligheter till utveckling långsiktigt och hållbart, med bibehållande av de miljövärden länet har i natur, kultur och boende.
  - Den regionala, interregionala och internationella tillgängligheten behöver omvårdnad.
- Det är angeläget att upprätthålla en väl fungerande buss- och tågtrafik sett utifrån flera synpunkter (miljökrav, jämställdhetskrav, möjlighet till vidgad arbets- och studiependling m.m.). Detta gäller såväl inom den egna kommunen och länet som mellan Kronobergs läns kommuner och angränsande läns kommuner.
- En regional samverkan är nödvändig när det gäller arbetet för att öka andelen godstransporter på järnväg och de investeringar i terminaler, bangårdar, lastkajer som krävs för att förverkliga detta.
- Andra samverkansfrågor när det gäller järnvägstrafiken är riskanalys för stambanan med fokus på farligt gods, åtgärder mot buller och förbättrad säkerhet längs järnvägen.
- Det behövs ett ökat samarbete över kommungränserna för utbyggnad av gång- och cykelvägar som komplettering av vägnätet mellan kommuner. Detta gäller t.ex. den nu nedlagda järnvägslinjen Halmstad – Ljungby – Vislanda – Tingsryd – Karlshamn, den serviceväg som byggs utmed vattenöverföringsledningen från Bergaåsen utanför Lagan till Växjö, samt cykellederna Åsnen Runt och Salen Runt.

### 8.3 Gemensamma energi- och vattenfrågor

Växjö kommun har i sin översiktsplan framhållit vikten av att undersöka möjligheten att på sikt koppla ihop fjärrvärmenäten i Alvesta och Växjö kommuner. Genom ett större underlag kan stora kraftvärmeverk producera både el och värme, vilket gynnar regionen. Alvesta Energi AB och Växjö Energi AB träffade första halvåret 2007 en överenskommelse om ett nytt projekt avseende möjligheten för en fjärrvärmeledning mellan Alvesta och Växjö. Genom att förbinda fjärrvärmenäten i Alvesta och Växjö ska Växjö Energi AB kunna leverera fjärrvärme till Alvesta och på detta sätt öka underlaget för elproduktion i Växjö. Och Alvesta Energi AB ska kunna tillgodose sitt ökade behov av fjärrvärme.

Vindkraften är en annan fråga som går över kommun- och länsgränser. Energimyndigheten har i maj 2008 beslutat om områden av riksintresse för energiproduktion genom vindkraft. Beslutet innebär att andra eventuella exploateringar inom de utpekade områdena inte får innebära en påtaglig skada på riksintresset för vindbruk. Alvesta kommun berörs av ett riksintresseområde för vindbruk beläget väster om Hjortsberga. (se även avsnitt 6.16.10)

Vattenavrinningsområden, med åar och sjöar, följer inga administrativa gränser. Vattenfrågor är därför viktiga samsarbetsfrågor.

EG-direktivet för vatten ("vattendirektivet") antogs i december 2000 och har implementerats i svensk lagstiftning. Direktivet utvidgar omfattningen av vattenskyddet till allt vatten och fastställer tydliga mål. "God status" måste uppnås för allt vatten i Europa senast 2015, och en hållbar vattenanvändning ska säkerställas över hela Europa. Direktivet förutsätter en ny organisation för Sveriges hantering av vattenfrågor. Sverige har indelats i fem vattendistrikt,

och varje vattendistrikt består av flera avrinningsområden. En länsstyrelse i varje distrikt är vattenmyndighet, med ansvar för förvaltningen av kvaliteten på vattenmiljön inom distriktet. Alvesta kommun ligger till största delen inom Södra Östersjöns vattendistrikt, där länsstyrelsen i Kalmar län är vattenmyndighet (nordöstra delen av kommunen tillhör Lagans avrinningsområde som tillhör Västerhavets vattendistrikt). Senast 2009 ska förvaltningsplaner inklusive åtgärdsprogram för vattendistrikten vara framtagna och beslutade av resp. vattenmyndighet.

Vattenförvaltningen kommer att innebära att nya miljökvalitetsnormer för vatten införs. Vad åtgärdsprogram och förvaltningsplaner mer konkret kommer att medföra med avseende på nya miljökvalitetsnormer är en kommande planeringsfråga. (Se även avsnitt 7.6.)

Vattnet inom Alvesta kommun tillhör tre avrinningsområden (se karta avsnitt 6.5). Mörrumsåns avrinningsområde är det största och täcker 75 % av kommunens yta. Källflödet ligger i gränstrakten mellan Jönköpings och Kronobergs län. På sin väg mot Östersjön flyter ån genom flera sjöar i olika kommuner. Utsläpp som görs i vattendrag kopplade till Mörrumsån påverkar andra områden nedströms. Läckage av näringsämnen från omgivande marker bidrar till höga fosfor- och kvävehalter. Det behövs ett utökat samarbete över kommungränserna för att åstadkomma en sänkning av fosfor- och kvävehalterna. Alvesta kommun har tagit fram en rapport om tillståndet i den del av Salens vattensystem som finns inom kommunen. De i rapporten föreslagna åtgärderna inriktas på att minska fosforbelastningen på sjön. Sannolikt medför åtgärderna också att kvävebelastningen reduceras. (Se avsnitt 6.5)

Dåliga avloppslösningar påverkar sjöar, vattendrag och enskilda vattentäkter negativt. En samordning av kommunernas VA-strategier för bebyggelse utanför kommunalt avloppsnät bör ske. (Se avsnitt 6.8).

Vattenvårdsförbund är en sammanslutning av kommuner, länsstyrelser, industrier, regleringsföretag, fiskevårdsföreningar och privatpersoner som har intressen i samma vattendrag. Alvesta kommun är medlem i Mörrumsåns vattenvårdsförbund. Insatser för att förbättra och återskapa fiskvandringvägar har påbörjats i Mörrumsåns vattensystem. Regelbunden vattenprovtagning sker samordnat inom vattensystemet. Alvesta kommun ingår också i Kommittén för samordnad kontroll av Helgeån.

Sjön Åsnen ligger i tre kommuner (Alvesta, Växjö och Tingsryd). Sjön är av riksintresse för naturvård, kulturminnesvård, yrkesfiske och rörligt friluftsliv. Hela Åsnenområdet är mycket attraktivt för friluftsliv och rekreation. Eftersom sjön till stora delar är känslig för störningar, kan friluftslivet komma i konflikt med naturvårdsintressen, särskilt fågellivet. Naturen och landskapet som attraktion ger utvecklingsmöjligheter för turism och för det lokala näringslivet. Områdets utveckling är en mellankommunal fråga som länsstyrelsen bör fortsätta att driva. Ett ökat samarbete mellan de tre berörda kommunerna främjar en positiv utveckling.

Tingsryds kommun har sedan länge haft målsättningen och aktivt verkat för att återskapa fria vandringvägar för fisk i Mörrumsån, mellan Åsnen och Östersjön. Alvesta kommun stödjer denna målsättning. (Se även avsnitten 6.4. och 6.16.1.)

Alvesta kommun har träffat avtal med Växjö kommun om dricksvattenförsörjning. Grundvattnet ska utvinnas från Bergaåsen utanför Lagan och via ledningar överföras till Alvesta och Växjö. Överföringsledningen beräknas vara i drift i slutet av år 2008. (Se avsnitt 6.6.)

Framför allt med anledning av de översvämningar som inträffade i samband med kraftiga regn under två somrar i början av 2000-talet har det genom en mellankommunal samverkan genomförts en mer aktuell kartering av områden med översvämningrisker. (Se även avsnitt 7.10.)

### Riktlinjer

- Alvesta kommun är positiv till och stöder det påbörjade arbetet för att knyta ihop fjärrvärmenäten i Växjö och Alvesta med en kulvert.
- God vattenkvalitet är en central fråga för Alvesta kommun. Kommunen avser att på alla lämpliga sätt fortsätta samarbeta och samverka med andra kommuner och vattenmyndigheter för att förbättra vattenkvaliteten i de vattenavrinningsområden som berör Alvesta och angränsande kommuner.
- Frågan om fler förbindelser med cykelvägar i öst-västlig riktning är angelägen. Som ersättning för den cykelmöjlighet som försvinner i samband med ombyggnad av riksväg 25, är servicevägen som byggs längs med vattenöverföringsledningen Bergaåsen – Växjö ett alternativ till ny cykelled.

### 8.4. Luft

Alvesta kommun är medlem i Kronobergs Luftvårdsförbund, som sedan mitten av 1990-talet samverkar kring mätningar av nedfall och effekter av luftföroreningar i skogliga provytor.

Luftvårdsförbundet tog 2004 fram ett förslag till samordnat treårigt program för översiktlig kartläggning av luftkvaliteten i respektive kommuns tätorter. Förslaget ska ses mot bakgrund av lagstiftningen kring miljö kvalitetsnormer för utomhusluft, som innebär att varje kommun är skyldig att kontrollera att utomhusluften uppfyller fastställda normer. Kunskap om de lokala luftkvalitetsförhållandena behövs bl.a. när detaljplaner ska upprättas och vid ansökningar om tillstånd till miljöfarlig verksamhet. (Se även avsnitt 7.7.)

### 8.5. Avfallshantering

Hantering av avfallet måste samordnas mellan kommunerna på ett helt annat sätt än tidigare. Ökad regional samverkan behövs för att lösa framtidens avfallshantering, bl.a. eftersom anläggningarna medför stora investeringar. I framtiden kommer det troligen att finnas högst två deponier i Kronobergs län. Redan idag är avfallshantering en mellankommunal fråga eftersom Växjös anläggning i Häringetorp tar emot hushållsavfall från både Växjö och Alvesta kommuner för omlastning. Hushållsavfallet transporteras sedan till och förbränns i Ljungby. Växjö kommun är positiv till att Häringetorp blir en regional anläggning för deponering och andra behandlingsformer. (Se även avsnitt 6.9.)

### 8.6. Turism, rekreation och rörligt friluftsliv

Turismen är en växande näring i regionen. Den är viktig inte minst därför att den skapar nya arbets- och näringstillfällen på landsbygden. Ett fortsatt aktivt regionalt samarbete är mycket värdefullt. Det handlar om att öka tillgängligheten till och säkerställa de värden som finns både ur natur- och turistsynpunkt. Utvecklingen av cykelstråk, vandringsleder, kanotleder, övernattningsmöjligheter, naturvård, särskilda projekt, gemensam marknadsföring är exempel på detta. (Se även avsnitt 6.3.)

Åsnenområdet är av riksintresse för naturvård, kulturminnesvård, fiske och rörligt friluftsliv. Naturen och landskapet som attraktion ger utvecklingsmöjligheter för turism och för det lokala näringslivet. Ett ökat samarbete mellan de tre närmast berörda kommunerna (Alvesta, Växjö och Tingsryd) främjar en positiv utveckling.



Bild: Masugnen och smedjan på Huseby bruk

Om den planerade nationalparken inom Åsnen-området (se avsnitt 6.16.1.) förverkligas kommer detta att betyda mycket för turismen i de tre kommunerna och stärka befintliga turistanläggningar i området. Mot bakgrund av möjligheten till en nationalpark i Åsnen kan det bli angeläget att få till stånd en markerad och skyltad turistväg på vägsträckan Urshult-Sirkön-Torne-Huseby. Denna fråga berör i första hand Alvesta och Tingsryds kommuner.

Turismprojektet Mörrumsån/Åsnen är ett samarbetsprojekt mellan turistföretag, föreningar och kommuner och omfattar flera sevärdheter från Huseby bruk i norr till Laxens hus och Blekingekusten i söder. En karta har tagits fram för att marknadsföra området. På kartan redovisas olika besöksmål och sevärdheter, aktiviteter, mat, logi.

Hanaslövsområdet och Kronobergshed är en tillgång för hela regionen. Skidanläggningen på Hanaslövsberget är den enda större anläggningen för utförsäkning i Växjö-Alvestaområdet.

I kommunen finns många vandrings- och cykelleder. Flertalet ligger i anslutning till sjöarna Åsnen och Salen (se kartbild avsnitt 6.3.).

## 8.7. Handel

Det har skett en koncentration till Växjö av köpcentra och handelsföretag av regionintresse. Detta påverkar naturligtvis handelns förutsättningar i kringliggande kommuner och större tätorter. För dessa kommuner och tätorter är det angeläget att kunna behålla den egna dagligvaruhandeln och kompletterande specialbutiker och serviceföretag. Handeln i de mindre orterna måste profilera sig genom mer kundanpassad och personlig service.

### Riktlinje

---

- För att behålla och utveckla ett så varierat handelsutbud som möjligt behövs ett förstärkt samarbete i regionen, främst med Växjö, kring handels- och etableringsfrågor.

## 8.8. Övrigt

Samarbetsområdena mellan Alvesta kommun och angränsande kommuner är inte statiska utan kan förväntas skifta och öka. Mellankommunalt och regionalt samarbete sker, i större eller mindre omfattning, i frågor som rör utbildning, sjukvård, miljöfrågor, näringslivsutveckling, riskhantering och beredskap, m.m. Samarbetet gäller både säkerställande av service och strategier för framtiden.

Inom utbildningsområdet är Växjö universitet en viktig motor för hela regionen. Viktiga faktorer för universitetets konkurrenskraft är dess flexibilitet och förmåga till förändring, kvaliteten på forskning och utbildning, och attraktionen i den fysiska miljön. Universitets utveckling ställer också krav på goda pendlingsmöjligheter såväl med bil som med buss och tåg.

Miljöfrågorna, liksom naturresursfrågorna, är i stora stycken gränslösa och kommer sannolikt i allt högre utsträckning att behandlas mellankommunalt och regionalt. Miljösamverkan Kronoberg har varit ett femårigt samverkansprojekt mellan länets kommuner med syfte att effektivisera miljö- och hälsoskyddsarbetet i länet. Projektet avslutades i juni 2008.