

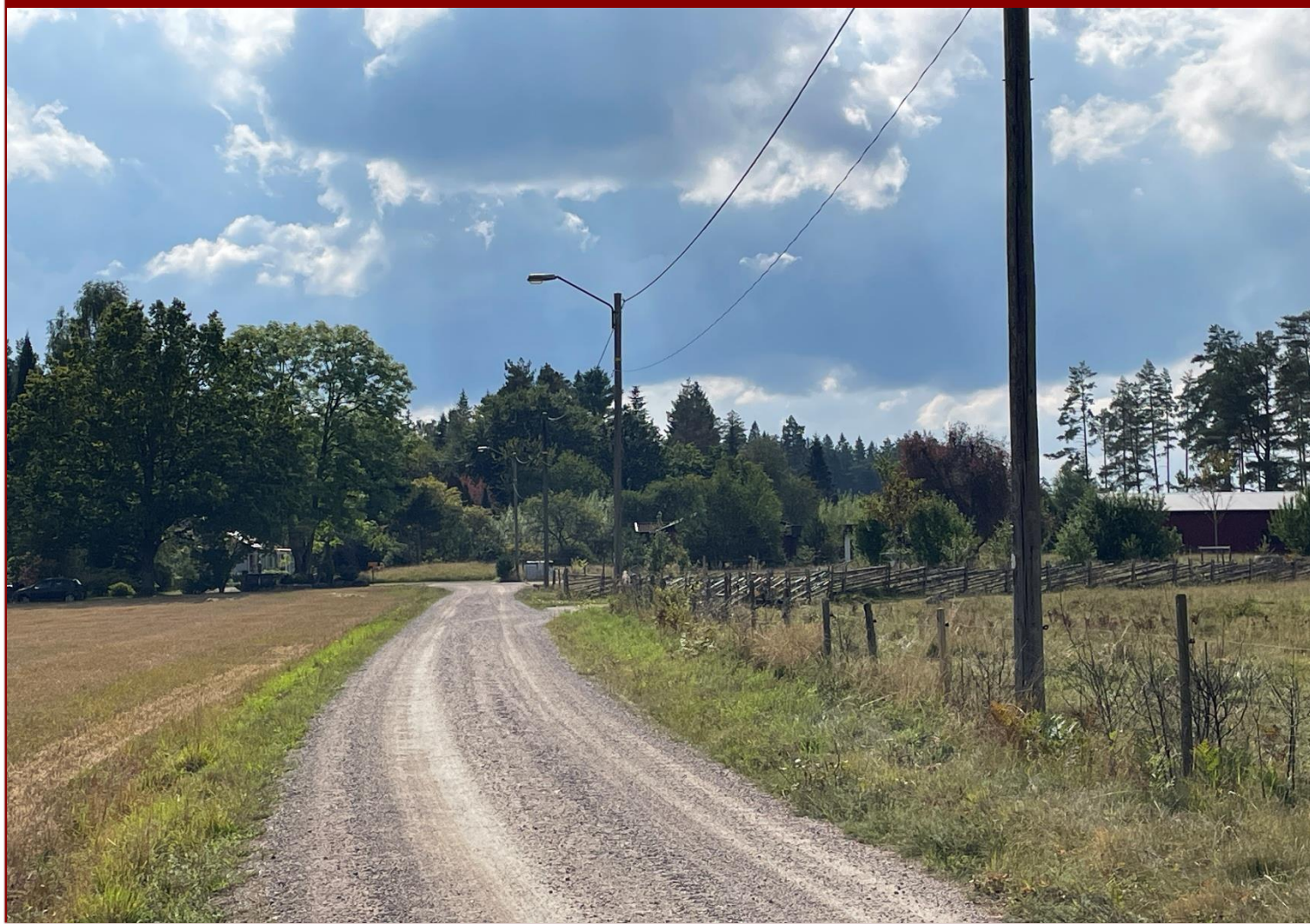
RAPPORT

Samrådsredogörelse

Utredning och lokalisering av Väg 27 Bramstorp samt östra delen av Södra länken

Växjö kommun, Kronobergs län

2026-03-20



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Ärendemottagningen, Box 810, 78128 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: SYSTRA AB

Dokumentdatum: 2026-03-23

Ärendenummer: TRV 2025/135460

Objektsnummer: VSY 1870 B

Uppdragsnummer: 19 09 34

Version: 1.0

Kontaktperson: Magnus Graad, projektledare, Trafikverket

Foto: Sheraz Iqbal och Ingrid Björkman

Innehåll

1 Sammanfattning	5
1.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	5
2 Samrådsrets.....	6
3 Samråd	7
3.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	7
3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse	7
3.1.2 Samråd med berörd kommun	7
3.1.3 Samråd med berörda myndigheter och organisationer	9
3.1.4 Samråd med berörda ledningsägare.....	13
3.1.5 Samråd med berörda vägföreningar och byalag	16
3.1.6 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	19

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet.

I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats. Då aktuellt projekt genomförs som ett samarbetsprojekt med Växjö kommun är bemötanden på inkomna yttranden avstämnda med Växjö kommun trots att det i texten beskrivs som *"Trafikverkets bemötande"*.

Samtliga synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under ärendenummer TRV 2025/135460.

1 Sammanfattning

1.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har flera tidiga samråd skett. Under perioden från 2025-12-10 till 2026-01-18 har samråd genomförts med myndigheter, organisationer, ledningsägare, särskilt berörda samt allmänheten.

Ett tidigt samråd med Länsstyrelsen i Kronoberg ägde rum den 12 augusti 2025 där Trafikverket med konsult informerade om planerat projekt. Frågor som berördes på mötet var knutna till utredningsområdets storlek, naturmiljö, biotopskydd, arkeologi och kulturmiljö.

Ytterligare ett samråd med Länsstyrelsen i Kronoberg ägde rum den 13 januari 2026. Under mötet informerade Trafikverket med konsult om bakgrund och förutsättningar, syfte och möjliga effekter samt det fortsatta arbetet med projektet.

Ett samrådsmöte mellan Växjö kommun och Trafikverket ägde rum 2025-09-10. Eftersom detta projekt i den del som rör Södra länken sker gemensamt mellan parterna Växjö kommun och Trafikverket diskuterades frågor på mötet som berörde genomförda utredningar kopplat till södra länken, utbyggnadsplaner, trafikled och stadsgata, södra länkens läge i översiktsplanen, kommunala intressen som berör södra länken, passage för gång-och cykelkopplingar, tankar kring kollektivtrafiken, dialog med lokala föreningar, utveckling i Bramstorp samt avtalsdiskussion och förväntningar.

Ett samrådsmöte mellan Svenska kraftnät och Trafikverket ägde rum 2025-10-07, på mötet diskuterades bland annat att ingen markhöjning får ske vid ledningarna samt förutsättningar för luftledningarna.

Totalt inkom 34 synpunkter från berörda sakägare, myndigheter och allmänhet under samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

2 Samrådsrets

Samrådsretsen har i detta fall avgränsats till en utökad samrådsrets då projektet bedöms medföra en betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken.

Samrådsretsen vid samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har avgränsats baserat på framtaget utredningsområde. Särskilt berörda inom utredningsområdet har identifierats samt fastigheter eller vägföreningar som angränsar direkt till utredningsområdet.

3 Samråd

3.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Under perioden från 2025-12-10 till 2026-01-18 har samråd genomförts med myndigheter, organisationer, ledningsägare, särskilt berörda samt allmänheten. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida under hela samrådsperioden. Därutöver har möten hållits med berörd länsstyrelse och Växjö kommun under perioden från 2025-08-12 till 2026-01-13.

Synpunkter har lämnats till Trafikverket vid genomförda möten med kommuner och länsstyrelse, genom brev som har skickats till Trafikverket och genom yttrande som har inkommit via mejl eller en digital tjänst på Trafikverkets hemsida. Dessa synpunkter har diarieförts och inarbetats i denna samrådsredogörelse. Samrådets syfte är dels att informera dem som kan komma att beröras av projektet, dels att inhämta information och få in synpunkter från de som är särskilt berörda av projektet.

Totalt inkom 34 synpunkter från berörda sakägare, myndigheter och allmänhet under samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Ett tidigt samråd med Länsstyrelsen i Kronoberg ägde rum den 12 augusti 2025 där Trafikverket med konsult informerade om planerat projekt. Trafikverket med konsult förde en dialog avseende utredningsområdets storlek och frågor knutna till naturmiljö, biotopskydd, arkeologi och kulturmiljö.

Ytterligare ett samråd med Länsstyrelsen i Kronoberg ägde rum den 13 januari 2026. Under mötet informerade Trafikverket med konsult om bakgrund och förutsättningar, syfte och möjliga effekter samt det fortsatta arbetet med projektet. Länsstyrelsen meddelade under mötet att de ej avsåg inkomma med ett formellt yttrande i detta tidiga samrådskedje utan återkopplar med yttrande i samband med sitt beslut om betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen har informerats om samrådet via brev.

3.1.2 Samråd med berörd kommun

Samråd har bedrivits med Växjö kommun (direkt berörd kommun och medsökande för vägplanen).

Ett samrådsmöte mellan Växjö kommun och Trafikverket ägde rum 2025-09-10. Eftersom detta projekt i den del som rör Södra länken sker gemensamt mellan

parterna Växjö kommun och Trafikverket diskuterades frågor på mötet som berörde genomförda utredningar kopplat till Södra länken, utbyggnadsplaner, trafikled och stadsgata, södra länkens läge i översiktsplanen, kommunala intressen som berör södra länken, passage för gång- och cykelkopplingar, tankar kring kollektivtrafiken, dialog med lokala föreningar, utveckling i Bramstorp samt avtalsdiskussion och förväntningar.

I samband med att samrådsunderlaget inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har funnits tillgänglig för synpunkter inkom två synpunkter från kommuner.

Växjö och Tingsryds kommuner har underrättats om samrådet via brev.

3.1.2.1 Växjö kommun, 2026 -01-20

Kommunstyrelsen har, den 20 januari 2026, beslutat att tillstyrka Trafikverkets samrådsunderlag och lämnar följande yttrande på rubricerad remiss:

Växjö kommun bedömer samrådsunderlaget vara välgrundat och gediget. Vi delar Trafikverkets bedömning att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Vidare noteras att detta arbete, tillsammans med framtagandet av vägplanen, görs gemensamt mellan Trafikverket och Växjö kommun.

Noteras kan att när det gäller Växjö kommuns nya Översiktsplan, vilken beskrivs på sid 25, så antogs denna per den 9 december 2025 och är nu gällande.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket tackar för synpunkten och noterar att en ny översiktsplan är antagen inför det fortsatta arbetet.

3.1.2.2 Tingsryds kommun, 2026-01-19

Tingsryds kommun har tagit del av samrådsunderlaget från Trafikverket 2025-12-10. Tingsryds kommun tackar för informationen och konstaterar att det är mycket glädjande att denna del i att rusta upp hela väg 27 till en utformning som är anpassad till dagens och morgondagens trafik har en konkret tidsplan.

Tingsryds kommun förstår att ett vägprojekt som till stor sannolikhet handlar om att dra ny väg på 15 meter i bredd plus kantområde innebär betydande konsekvenser för vissa natur- och kulturvärden inom utredningsområdet. Det innebär också betydande konsekvenser för människors boendemiljö, både med för- och nackdelar. Boenden i Bramstorp och Skir får i och med detta projekt stora möjligheter till en bättre boendemiljö. Tingsryds kommun påstår att utredningsområdet är tillräckligt stort för att en ny dragning ska kunna få så liten negativ påverkan på samtliga värden som belyses i Samrådsunderlaget, att en ny dragning absolut är att föredra. En eventuell inskränkning i vissa enskilda natur- och kulturvärden måste ses i förhållande till de stora samhällsnyttor som projektet bidrar till enligt dess formulerade ändamål i stycke 3.2.2.

Enligt Tingsryds kommun är det av yttersta vikt att trafiksäkerheten och inte minst framkomligheten inom detta vägprojekt optimeras, med argumentet att en

majoritet av Tingsryds kommuns kommuninvånare har många av sitt livs målpunkter i just Växjö. Hela väg 27 mellan länsgräns Kronoberg/Blekinge och Växjö är av största vikt för Tingsryds kommuns kommuninvånare och dess näringsliv, och den samhällsnytta redan denna etapp medför har stor positiv påverkan på livet i Tingsryds kommun. Att så mycket som möjligt av ny väg utformas som 2+1 väg och att referenshastigheten sätts till 100km/h är en konkret nyckel till att uppnå en förbättrad framkomlighet. Därtill yttrar Tingsryds kommun redan i detta skede om att en koppling till södra länken bör utvecklas på ett sådant sätt och plats att framkomligheten till målpunkter i södra Växjö optimeras för trafikanter söderifrån, snarare är de norrifrån på väg 27 som troligen väljer annan väg innan de når denna trafikplats.

Tingsryds kommun ser fram emot att vara delaktiga i planlägningsprocessens nästa steg och sträcker ut en hand till Trafikverket att föra dialog redan i skapandet av samrådshandlingen.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket tackar för synpunkten och noterar Tingsryds kommuns ställningstagande inför det fortsatta arbetet.

3.1.3 Samråd med berörda myndigheter och organisationer

De myndigheter och organisationer som har ingått i samrådskretsen underrättades om samrådet via brev. Totalt inkom 11 yttranden från berörda myndigheter och organisationer.

Region Kronoberg, 2026-01-15

Samrådsunderlaget är gediget och belyser på ett tydligt sätt effekterna av en ny sträckning av riksväg 27 förbi Bramstorp samt byggnation av en del av Södra länken.

Region Kronoberg är medveten om Trafikverkets roll och ansvar, särskilt i egenskap av väghållare och huvudansvarig för genomförandet av vägplanen. Samtidigt är det anmärkningsvärt att samrådsunderlaget inte på något sätt kopplar till eller hänvisar till den regionala länstransportplanen. Det är genom prioriteringar i den regionala planen som åtgärden möjliggjorts och finansierats, och där finns också beskrivningar som kan bidra till en bredare och fördjupad förståelse av åtgärdens syfte och sammanhang.

Den kommande vägplanen tas fram i samarbete mellan Trafikverket och Växjö kommun. Region Kronoberg ser positivt på detta samarbete, men bedömer att underlaget skulle vinna på en tydligare redovisning, där så är möjligt, av vad som avser kommunal gata respektive statlig väg, det vill säga Södra länken respektive riksväg 27.

Region Kronoberg är medveten om att sträckning och exakt utformning fastställs i kommande lokaliseringsutredning. Mot bakgrund av att den nationella cykelleden Sydostleden passerar genom utredningsområdet, samt att boende i Bramstorp riskerar att hamna på "fel sida" om riksväg 27, bör cykel som transportslag tydliggöras redan i detta skede. I samrådsunderlaget behandlas vägförslag och

vägutformning ur ett principiellt perspektiv, medan cykel främst lyfts som friluftsliv och rekreation. För att främja och utveckla vardagscykling behöver frågor som rör cykelinfrastruktur tydligare integreras tidigt i planeringsprocessen.

Barnrättsperspektiv

När Region Kronoberg skriver remissvar inom ett område som påtagligt och direkt rör barn ska barnrättsperspektivet redovisas genom dokumentet ”Barnrättsbaserade beslutsunderlag - Enkel prövning av barnets bästa vid remissvar”. Det framgår inte av det som Region Kronoberg funnit i samrådsunderlaget om en prövning av barnets bästa har genomförts. Region Kronoberg förutsätter att barnrättsperspektivet kommer att beaktas.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket tackar för synpunkterna och kommer komplettera kommande planhandlingarna i det fortsatta arbetet med information om finansiering samt med en barnkonsekvensanalys.

Havs- och vattenmyndigheten, 2025-12-17

Havs och vattenmyndigheten har tagit del av samrådsunderlaget. Myndigheten avstår från att lämna synpunkter på underlaget. Det innebär inte att myndigheten tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket noterar ställningstagandet.

Jordbruksverket, 2025-12-15

Jordbruksverket avstår från yttrande i ärendet.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket noterar ställningstagandet.

Polismyndigheten, 2026-01-16

Polismyndigheten har inget att erinra.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket noterar ställningstagandet.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), 2025-12-16

MSB vill upplysa Trafikverket om att utredningsområdet för vägplanen omfattas av ett riksintresseanspråk med tillhörande påverkansområden för luftledningarna i transmissionsnätet för el. Den 25 oktober 2024 beslutade MSB att mark- och vattenområdena för samtliga ledningar och stationer i transmissionsnätet för el samt ledningarna i distributionsnätet för el mellan fastlandet och Gotland med tillhörande stationer, liksom områden för förnyelse och förstärkning av dessa, utgör områden som är av riksintresse på grund av att de behövs för totalförsvarets

anläggningar (TfC 0004-0024), den civila delen, enligt 3 kap. 9 § andra stycket miljöbalken (1998:808).

I remissen redovisas inte riksintresseanspråket eller hur det ska tillgodoses. MSB bedömer därför att förslaget kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av luftledningen och efterfrågar Trafikverkets bedömning i frågan.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket tackar för synpunkten och kommer i det fortsatta arbetet att komplettera kommande planhandlingar med information och redogörelse om mark och vattenområden inom utredningsområdet som ingår i totalförsvarets riksintresse för ledningar och stationer i transmissionsnätet.

Riksantikvarieämbetet, 2025-12-15

I detta skede av projektet vill vi hänvisa till länsstyrelsen som företräder det statliga kulturmiljöintresset på regional nivå.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket noterar ställningstagandet.

SIG (Statens geotekniska institut), 2026-01-12

SIG avstår från att yttra sig i ärendet.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket noterar ställningstagandet.

SGU (Sveriges geologiska undersökning), 2025-12-17

SGU avstår från att yttra sig i ärendet.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket noterar ställningstagandet.

SMHI – Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, 2026-01-09

Yttrandet är avgränsat till SMHI:s kompetensområden hydrologi (enbart ytvatten) och meteorologi (inklusive luftmiljö) samt klimatanpassning.

Klimatförändringen

Vid planering av samhället bör hänsyn tas till ett förändrat klimat. I Sverige leder klimatförändringen till ökad risk för torka och förändrad risk för översvämning, kortare period med snö samt förändringar i växtsäsongens längd.

Klimatförändringen ger fler och kraftigare extremväder. Redan idag har kraftig nederbörd och torka ökat, liksom värmeböljor såväl på land som i hav. Även intensiteten i många extremväder har ökat till följd av klimatförändringen.

Samtidigt minskar vissa extremer förknippade med kyla. Inga entydiga resultat finns som pekar på någon ökning av frekvens eller styrka av stormar i Sverige.

Vid bedömning av framtida effekter av klimatförändring, riskvärdering och planering av anpassningsåtgärder bör det framtida klimatet analyseras utifrån flera olika utsläppsscenarier och flera möjliga utfall utifrån dessa bör beaktas.

Det bör vara minimum att beakta effekterna av ett förändrat klimat under ett objekts förväntade livslängd. För samhällsstrukturer som kan väntas vara bestående en längre tid än enstaka objekt behöver hänsyn tas till strukturernas förväntade livslängd.

Klimatpåverkan

Det saknas uppgifter om verksamhetens klimatpåverkande utsläpp, samt vilka åtgärder som planeras för att minimera dessa. SMHI ser gärna att arbetets klimatpåverkan utreds i kommande MKB.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket tackar för synpunkterna och kommer i det fortsatta arbetet med planhandlingar och miljökonsekvensbeskrivning att redovisa projektets klimatpåverkan.

Skogsstyrelsen,2026-01-09

Skogsstyrelsen tar inte ställning till om verksamheten ska godkännas eller ej men har följande synpunkter.

Exploatering av eller indirekt påverkan på värdefulla naturområden inom projektområdet bör i första hand undvikas. Om ingrepp i värdefulla

naturområden ändå blir aktuella bör anpassningar av åtgärden göras för att minimera negativ påverkan på naturmiljön så långt det är möjligt.

Kompensationsåtgärder kan med fördel utföras för att stärka de naturvärden som finns i anslutning till exploateringsområdet.

Även där skogen inte har några högre naturvärden innebär exploatering av skogsmark generellt en negativ påverkan på olika naturvårdskvaliteter som finns i den brukade skogen, samt att en fragmentering av skogen kan ge barriäreffekter.

Vi vill påminna om att aktuella uppgifter om miljövärden i skogen, till exempel objekt med naturvärden och skyddade skogsområden finns på www.skogsstyrelsen.se/skogensparlor. Dessa register fylls kontinuerligt på med nya områden. Det kan också finnas ännu oidentifierade objekt med naturvärden och andra skogliga miljövärden i området.

Inom utredningsområdet kan det finnas pågående områdesskyddsarbete. Kontakta oss om ni nu eller senare i processen vill veta var dessa finns. Om biotopskyddsområden beslutade av Skogsstyrelsen, berörs av åtgärder som riskerar att skada naturvärden inom dessa ska en ansökan om dispens skickas in till Skogsstyrelsen.

Inom ett biotopskyddsområde får man, enligt 7 kap. 11 § miljöbalken (1998:808), inte bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd som kan skada naturmiljön. Skogsstyrelsen får ge dispens från förbudet mot att skada naturmiljön om det finns särskilda skäl. En sådan dispens ges efter prövning i det enskilda fallet.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket tackar för synpunkterna. I det fortsatta arbetet med framtagande av planhandlingar kommer utredning visa huruvida det är aktuellt med dispensansökan inom av skogsstyrelsen beslutat biotopskyddsområde. Trafikverket återkommer till skogsstyrelsen för dialog då detta blir aktuellt.

Försvarsmakten, 2026-01-23

Försvarsmakten har inget att erinra i ärendet.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket noterar ställningstagandet.

3.1.4 Samråd med berörda ledningsägare

Ledningsägare inom samrådskretsen underrättades om samrådet via brev. Ett samrådsmöte mellan Svenska kraftnät och Trafikverket ägde rum 2025-10-07, på mötet diskuterades bland annat att ingen markhöjning får ske vid ledningarna samt förutsättningar för luftledning. Totalt inkom tre synpunkter från berörda ledningsägare.

E.ON, 2026-01-15

E.ON Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har följande synpunkter.

Inom det berörda området har E.ON markförlagda låg- och mellanspänningskablar samt regionledningsnät.

Kablar

Trafikverket bör beställa kabelvisning i fält för att säkerställa kablarnas lägen, vilket är kostnadsfritt och görs efter anmodan. Kabelvisning beställs kostnadsfritt i fält via ledningskollen.se eller via vår hemsida:

<https://www.eon.se/privat/kundservice/skydda-ledningar-och-djur/grava-nara-ledning.html> <https://www.eon.se/privat/kundservice/skydda-ledningar-och-djur/grava-nara-ledning.html>

För elledning i mark får byggnad, så som arbetsbodar eller annan anläggning, inte utan ledningsägarens medgivande uppföras på närmare avstånd än 3 meter från ledningen. Detta gäller även anordningar över ledningen såsom upplag, eller marknivån ändras över ledningen, så att reparation och underhåll försvåras.

Om jordkablar friläggs ska nödvändiga skyddsåtgärder vidtas enligt EBR:s anvisningar. En frilagd kabel måste skyddas mot mekanisk skada under hela arbetstiden, och märkning ska finnas risk för att kabel skadas.

Vid återfyllning ska tätning och märkning utföras enligt föreskrifter för att undvika framtida skador (se EBR-standard KJ 41:21). Detta för att undvika driftstörningar och påverkan av exempelvis sättningar i marken.

Vid projektering och hantering kontaktas E.ON Energidistribution AB för anvisning

om hantering och särskilt noteringskrav inför eventuella revideringar eller åtgärder.

Kraftledning

Kraftledningen enligt ovan omfattas av Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter, ELSÄK-FS 2022:1. Starkströmsföreskrifterna innehåller bestämmelser om minsta säkerhetsavstånd till ledning från byggnad, brännbart upplag och parkeringsplatser. Det får inte göras avkall på el, person eller driftssäkerhet.

Markhöjden får ej förändras (höjas) under eller vid ledning utan medgivande.

Enligt ovan nämnda föreskrifter ska minsta höjd mellan trafikled och luftledning vara 7,5 m. Om marknivån under ledningen ändras måste kontakt tas med E.ON.

Minsta horisontella avstånd mellan väggkant och kraftledningens stolpe eller stagdel ska vara minst 10 meter. Samt vägräcke måste monteras.

Beroende på hastigheten på vägen, exempelvis 50 km/h, ska minsta horisontella avståndet mellan vägbanan och kraftledningens stolpe- eller stagdel vara minst 10 meter. Är vägen avsedd att ändra hastighet, kontakta rlned@eon.se <mailto:rlned@eon.se>.

Om det blir nödvändigt med åtgärder på ledningarna till följd av ändring av trafikled hanteras dessa kostnader enligt Ellagen 2 kap. I övriga fall betalas ändringar av den som begär om att ändra detta.

Viltstängsel

Då viltstängsel ska monteras vill vi erinra om risken för spänningssättning av staket eller nätstängsel i samband med utsläpp i en närliggande transformator.

Instruktion finns enligt EBR, inskrivningsnummer 055. Kontakta oss alltid med E.ON inför uppförande av stängslet i närheten av ledningen, så att vi kan vidta de särskilda isoleringsåtgärder som kan krävas. E.ON kan i förekommande fall bistå med uppgifter och kartor för koordinering av ledningsdragningen så att E.ON kan komma åt dessa.

Arbete nära ledning

För arbete under och bredvid kraftledningar gäller särskilda bestämmelser och både Elsäkerhetsverket starkströmsföreskrifter och Arbetsmiljöverkets föreskrifter måste iakttas. För att veta vad som gäller och kunna arbeta säkert, gå gärna in på länken till Elsäkerhets- och Arbetsmiljöverkets handbok "Arbete vid risk för elektrisk fara" <https://www.elsakerhetsverket.se/om-oss/publikationer/handbocker/arbete-vid-risk-for-elektrisk-fara/> <https://www.elsakerhetsverket.se/om-oss/publikationer/handbocker/arbete-vid-risk-for-elektrisk-fara/>

I god tid innan arbete i närheten av strömförande friledning, måste kontakt tas med mled@eon.se <mailto:mled@eon.se>, för utlåning av Elsäkerhetsföreskrifter (ESA), se även bifogat dokument "Arbete nära friledning".

Trafikverkets bemötande

Trafikverket tackar för synpunkterna. Till det fortsatta arbetet säkerställs att gällande föreskrifter följs. Vid behov av eventuella avsteg från föreskrifterna återkommer Trafikverket med dialog.

Svenska kraftnät (SVK), 2026-01-16

Svenska kraftnäts synpunkter

Svenska kraftnät (SVK) har tagit del av handlingarna i rubricerat ärende och lämnar följande synpunkter:

Inom det aktuella område löper SVK:s 400 kV-ledning, vilken korsar både väg 682 och ny väg 27. Denna kraftledning är av betydelse för rikets elförsörjning. Det är därför av största vikt att ingen pågående eller planerad verksamhet utförs på ett sätt som kan påverka kraftledningens funktion eller äventyra allmänhetens säkerhet. Avstånd mellan kraftledningar och olika verksamheter regleras ur elsäkerhetssynpunkt i Elsäkerhetsverkets föreskrifter ELSÄK-FS 2022:1. Korsning med SVK:s ledning ska utformas så att behovet av åtgärder på SVK:s ledning minimeras.

De krav som framgår i bilaga 1 Pågående eller planerad verksamhet intill Svenska kraftnäts kraftledningar samt bilaga 2 ESA Överenskommelse om tillträde ska följas.

Vid behov av ombyggnad av SVK:s ledningar måste SVK kontaktas minst tre till fem år i förväg. Detta beror på att det för närvarande är svårt att få avbrott för ombyggnader på grund av den höga investeringstakten i transmissionsnätet. Alla eventuella ombyggnationer, skyddsåtgärder och dokumentationsändringar som berör SVK:s ledning bekostas av beställande part, i detta fall Trafikverket.

SVK vill upplysa om att mark- och vattenområden som används för samtliga ledningar och stationer i transmissionsnätet för el, samt distributionsnätet för el mellan fastlandet och Gotland, är av riksintresse för totalförsvarets anläggningar, den civila delen, enligt 3 kap. 9 § andra stycket miljöbalken. SVK anser att denna information bör läggas till i handlingarna.

Så länge ledningsrätten, kraven i bilagorna samt framförda synpunkter efterlevs har SVK inga invändningar mot projektet. En anmälan ska göras angående ändring i kringliggande anläggning, se nedan.

Anmälan jordning

Information angående jordning och felströmmar

Svenska transmissionsnätet är en samhällsviktig infrastruktur och störningar kan ge omfattande konsekvenser på det övriga samhället. SVK värnar om säkerheten för de människor som lever, bor eller verkar vid våra anläggningar. Vårt mål är att det vid SVK:s anläggningar inte ska ske några olycksfall orsakade av el.

SVK kräver därför att en anmälan ska göras vid förändring eller nybyggnation av elektrifierade anläggningar inom 500 meter från våra anläggningar. Anmälan ska göras i god tid inför att remitterad åtgärd genomförs och skickas in via SVK:s webbplats: Anmäl ändring i kringliggande anläggning | Svenska kraftnät (svk.se)

Bilaga 1 Pågående eller planerad verksamhet intill Svenska kraftnäts kraftledningar

Inom aktuellt område går Svenska Kraftnäts 400 kV-ledning, FL1 S5, som passerar väg 682 och ny väg 27. Svenska Kraftnät har ledningsrätt för kraftledningen som är av betydelse för rikets elförsörjning. Ledningsrätten innebär att

åtgärder/verksamhet som på något sätt inskränker Svenska Kraftnäts verksamhet, inte får vidtas på fastighet som belastas av ledningsrätten.

Ur ett elsäkerhetsperspektiv regleras avståndet mellan kraftledningar och olika verksamheter i Elsäkerhetsverkets föreskrifter ELSÅK-FS 2022:1. Korsning med Svenska Kraftnäts ledning ska ske på ett sådant sätt att eventuella åtgärder på Svenska Kraftnäts ledning minimeras.

Svenska Kraftnät måste kontaktas minst tre-fem år i förväg om eventuella ombyggnader av Svenska Kraftnäts ledningar måste utföras. Detta för att det för närvarande är svårt att få avbrott för andra ombyggnader på grund av den höga investeringstakten i transmissionsnätet. Alla eventuella ombyggnationer eller skyddsåtgärder samt dokumentationsändringar på Svenska kraftnäts ledning, bekostas av beställande part.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket tackar för synpunkterna. Till det fortsatta arbetet säkerställs att gällande föreskrifter följs. Projektet har och kommer vidare i det fortsatta arbetet försöka att anpassa ny väganläggning så att påverkan på svenska kraftnäts 400 kV-ledning kan undvikas.

Växjö Energi Elnät AB (VEAB), 2026-01-15

Växjö Energi Elnät AB synpunkter:

Inga markarbeten inom 5 m från stolpar och stag (luftledningar) - Säkerhetsavstånd för arbeten invid luftledningar för starkström ska hållas enligt ESA (kontakta ledningsägare i god tid) - Begär ledningsanvisning innan markarbeten utförs med hänsyn till ledningar i mark - Elanläggningar inom arbetsområdet tex transformatorstation, samt ledningar måste vara tillgängliga även under projekttiden. - Eventuella ändringar, flytt av ledningar föregås av samråd samt kompletta ritningsunderlag - I övrigt sker hantering och svar i samråd med EON.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket tackar för synpunkterna. Till det fortsatta arbetet säkerställs att gällande föreskrifter följs. Vid behov av eventuella avsteg från föreskrifterna återkommer Trafikverket med dialog.

3.1.5 Samråd med berörda vägföreningar och byalag

Berörda vägföreningar har informerats om samrådet via brev. Totalt inkom 4 yttranden från vägföreningar och byalag. Samma yttrande från berörda vägföreningar och byalag förekom flera gånger från olika avsändare, i denna samrådsredogörelse redovisas yttrande med trafikverkets bemötande en gång.

Bramstorps vägsamfällighet/Växjö vägförsamling, 2026-01-13

Bramstorps vägsamfällighet ser inte några problem med en ny dragning av väg 27, tvärtom är det flera utfarter som vi hyvlar/snöröjer ut mot väg 27 med stor

försiktighet på grund av hög trafik och dålig sikt samt alla håller inte 70 km/h. Om vägen går Väster eller Öster om Bramstorp spelar ingen roll då en del vägar/anslutningar kommer mot en ny väg 27 kommer att läggas till den enskilda vägen inom Bramstorps vägsamfällighet när det gäller skötsel.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket tackar för, och noterar synpunkten till det fortsatta arbetet.

Ingelstad bygderåd, 2026-01-17

Ingelstad Bygderåd välkomnar byggande av en förbifart Bramstorp och ser fram emot att aktivt kunna bidra i arbetet med lokaliseringsutredningen. Vi önskar lämna följande synpunkter:

Bakgrund I samrådsunderlaget identifieras Sydostleden/banvallen söder om Bramstorp som en turismcykelled som löper mestadels på egen grusad cykelbana. Vidare identifieras att "Idag utgör banvallen en cykelled. Banvallens sträckning bedöms vara kulturhistoriskt viktig med höga upplevelse- och pedagogiska värden som idag kombineras med det rörliga friluftslivet." samt att "beroende på vilken sträckning som väljs för väg 27 i kommande lokaliseringsutredning kan turismcykellederna Sydostleden och Åsnen runt påverkas, särskilt vad gäller deras karaktär och upplevelse i vissa partier. Detta blir aktuellt oavsett vilket lokalisering som väljs, väster eller öster om befintlig väg 27." I stycket vägutformning uttalas att "Gång-, cykel- och kollektivtrafikens behov och utformning ska också utredas vidare i lokaliseringsutredningen."

Ingelstad Bygderåd yrkar på att

1. Ingelstad i den fortsatta lokaliseringsutredningen identifieras som en "målpoint" för cykel- och elcykelpendling till/från Växjö via Bramstorp.
2. Lokaliseringsutredningen identifierar och föreslår åtgärder för att avhjälpa bristen på en säker och asfalterad cykel/elcykelbana till Ingelstad.
3. Identifieringen av cykelbanan på banvallen söder om Bramstorp ändras från "turismcykelled" till att i enlighet med Växjö kommuns Cykelvägsplan utgöra en "viktig koppling till närområdet/Växjö stad". Som stöd för vårt yttrande bifogar vi vårt yttrande över Växjös cykelvägsplan.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket tackar för, och noterar synpunkterna. Gällande förslaget kring att byta benämning från turistcykelled till "viktig koppling till närområdet/Växjö stad" anser Trafikverket ej att detta är en fråga som ryms inom projektet för väg 27. Sydostleden är en nationell turistcykelled med enhetlig nationell skyltning och samordning via berörda regioner.

Förslaget om asfaltering bedöms inte rymmas inom projektet för väg 27. Kommunen äger inte all mark längs sträckningen utan har ingått överenskommelser med privata markägare, såsom skogsägare och hästgårdar. Dessa överenskommelser säkerställer att marken fortsatt kan nyttjas för exempelvis skogsbruk, inklusive framkomlighet för skogsmaskiner. En asfaltering skulle försvåra sådant nyttjande och strider därmed mot befintliga förutsättningar.

Skirs Byalag, 2026-01-16

Bakgrund

Vi har tagit del av samrådsunderlaget för Väg 27 Bramstorp samt östra delen av Södra länken. Vi är positiva till en ny vägförbindelse som knyter samman riksväg 23 och riksväg 27, då detta avlastar Skirvägen och förbättrar framkomligheten. Däremot anser vi att den föreslagna sträckningen bör gå längre söderut än de alternativ som hittills diskuterats.

Huvudargument för sydligare sträckning

- Skydd av boendemiljö och kulturmiljö - En sydligare sträckning undviker intrång i Skirs by och bevarar dess natur- och kulturmiljövärden, vilket är i linje med projektmålet att främja en god boendemiljö. Det minskar barriäreffekter och gör att befintliga vägar inom Skir kan behållas intakta.
- Friluftsliv och rekreation - Om södra länken dras längre söderut minskar intrånget i områden som används för rekreation nära Teleborg och Telestad. Det kan också minska påverkan på turismcykellederna sydostleden och Åsnen runt.
- Trafiksäkerhet - Genom att leda trafik längre från bebyggelse minskar risken för olyckor. En sydligare sträckning minskar antalet anslutningspunkter på väg 27, vilket ökar trafiksäkerheten.
- Miljö och vattenkvalitet - Skirsjön ingår i Växjösjöarnas avrinningsområde. En väg nära Skirsjön riskerar att öka tillrinningen och därmed sprida föroreningar från den gamla deponin i Skir, vilket strider mot Växjö kommuns miljömål om god ekologisk status i sjön Trummen. En sydligare sträckning minskar risken för miljökonsekvenser vid olyckor och förhindrar att vägen fungerar som ett dräneringsdike mot Skirsjön. Skirvägen är idag hårt belastad framför allt på morgonen där trafikflödet går från öster till väster och på eftermiddagen då flödet går från väster till öster. Det tyder på att pendlingstrafiken är den dominerande trafikflödet och att den kommer söderut på väg 27. Om södra länken dras längre söderut får pendlingstrafik från söder på väg 27 kortare väg, vilket är positivt för framkomlighet och klimatpåverkan.
- Stadsutveckling och framtida behov - vårt förslag harmonierar med Växjö kommuns översiktsplan som pekar på utveckling av södra stadsdelar och behovet av att avlasta Skirvägen.

Sammanfattning

En sydligare sträckning av Södra länken är den samlat mest fördelaktiga lösningen för att uppnå projektets ändamål: förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet, god boendemiljö och minskad miljöpåverkan. Vi uppmanar Trafikverket att inkludera denna korridor i den kommande lokaliseringsutredningen.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket tackar för, och noterar synpunkterna. En mer sydlig lokalisering än det som presenterats i samrådsunderlaget bedöms minska länkens attraktivitet, även för trafik som anländer söderifrån, eftersom resvägen för genomfart förbi Växjö blir längre. En konsekvens av detta blir då att Norrleden inte avlastas i önskad omfattning. En sydlig dragning försvårar dessutom tillgängligheten till centrala regionala målpunkter såsom Linnéuniversitetet, Centrallasarettet och Växjö resecentrum, då avstånd och omvägar ökar. Vidare försvagas kopplingarna

till planerade och pågående utbyggnadsområden i södra Växjö och söder om Teleborg.

Skirs och Telestads vägsamfällighet, 2026-01-16

Skirs och Telestads vägsamfällighet har tagit del av samrådsunderlaget för väg 27 Bramstorp samt östra delen av Södra länken. Vi lämnar härmed våra synpunkter.

Bakgrund

Skir utgör ett område med höga rekreativa värden och kulturmiljöer, med närhet till både Linneuniversitetet och stadsdelen Teleborg. Området nyttjas frekvent för friluftsliv och innehåller jordbruksverksamhet. Det är därför av stor vikt att planeringen beaktar behovet av att minimera de barriäreffekter som en ny vägsträckning kan medföra, både fysiskt och visuellt.

Skirs och Telestads vägsamfällighet ansvarar för enskilda vägar som idag har statsbidrag. En nyvägsträckning riskerar att påverka dessa vägar och medföra ekonomiska konsekvenser för medlemmarna.

Tillgänglighet och passager

Passager och anslutningar för enskilda vägar måste utformas så att de är tillgängliga för samtliga trafikslag: gående, cyklister, hästryttare, personbilar, tunga transporter, timmerbilar och jordbrukstransporter. Extra viktigt är att bibehålla en möjlig passage från Skirvägen till Ängavägen då många av vägföreningens medlemmar bor i Skirs by men också har mark på östra sidan av väg 27.

Ekonomiska konsekvenser för vägsamfälligheten

Föreslagna sträckningar riskerar att medföra att vissa av våra vägar inte längre uppfyller kriterier för statsbidrag, vilket skulle innebära betydande ekonomiska konsekvenser för berörda fastighetsägare. Detta bör beaktas i den fortsatta planeringen.

Alternativa sträckningar

Skirs vägsamfällighet förordar att den nya sträckningen av Södra länken placeras söder om Skirs by. Detta alternativ skulle minimera barriäreffekter, bevarar rekreativvärden och undvika att ridvägar, turismleder och enskilda vägar skärs av.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket tackar för synpunkterna och noterar Skirs och Telestads vägsamfällighets ställningstagande inför det fortsatta arbetet.

3.1.6 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

De som kan antas bli särskilt berörda av projektet underrättades om samrådet via brev alternativt digital post. Allmänheten har underrättats via Trafikverkets hemsida samt via annons i Smålandsposten 2025-12-11. Totalt inkom 14 yttranden från särskilt berörda och allmänhet.

Här är en sammanfattning av de synpunkter som skriftligen inkommit till Trafikverket:

Trafiksäkerhet och hastighet

Flera yttranden beskriver bristande trafiksäkerhet och efterfrågar både strukturella lösningar och punktinsatser. En boende uppger systematiska hastighetsöverträdelser i tätbebyggt område. En synpunkt som återkommer är önskemål om mötesfri 2+1-väg i ny östlig korridor för att reducera anslutningar och förbättra siktförhållanden. Vardagsrörelser med gång, cykel, häst och maskiner riskerar nya farliga korsningar om väg dras genom rörelseintensiva delar. Specifika åtgärdsförslag för oskyddade trafikanter är gång- och cykeltunnel, separerad GC-bana till hållplatser och stängsel. Flera vill ha säkra passager och bättre hållplatsmiljö. Systemperspektiv på anslutningspunkter för att bibehålla fungerande kollektivtrafik lyfts.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket tackar för synpunkterna. I det fortsatta arbetet kommer frågorna om trafiksäkerhet och oskyddade trafikanter att beaktas och utredas vidare.

Tillgänglighet och kollektivtrafik

Anslutningspunkter bör utformas så att bussar kan fortsätta använda befintlig väg 27/Gamla Tingsrydsvägen. Boende efterlyser gång- och cykelvägar till och från busshållplatser, samt belysning och trygga och trafiksäkra säkra hållplatslägen så att bussen inte stannar ute i körbanan.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket tackar för synpunkterna. I det fortsatta arbetet kommer frågorna om tillgänglighet till kollektivtrafik att beaktas och utredas vidare.

Boendemiljö och buller

Oro för buller, trygghet och minskad attraktivitet för boende, hyresgäster och besöksverksamhet är tydlig, särskilt där gårds- och bostadsmiljöer är integrerade. Behovet av bullerskydd och att deras markpåverkan räknas in betonas. En fastighet lyfter särskilt risken för ökade bullerstörningar och negativ påverkan på boendemiljön för bostäder vid en östlig dragning av väg 27, och föredrar därför västlig sträckning för att minimera sådan påverkan.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket tackar för synpunkterna. I det fortsatta arbetet kommer bullerpåverkan samt åtgärder att beaktas och tas fram för att arbetas in i handlingarna.

Landskap, kulturmiljö och bystruktur

Flera yttranden belyser att de vill värna det öppna, kulturpräglade odlingslandskapet och undvika att bryta historiska samband mellan åkrar, gårdar och by. Kulturmiljövärden som fossil åkermark, gravfält och bylämningar påtalas för att motivera östlig eller sydligare lokalisering av väg 27. En synpunkt förespråkar en så sydlig dragning av södra länken som möjligt för att kunna behålla befintlig väg 27 genom Skir och på så sätt undvika en ny barriär.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket tackar för synpunkterna. I det fortsatta arbetet kommer en miljökonsekvensbeskrivning att tas fram, i denna kommer bland annat kulturmiljövärden att utredas och redovisas.

Jordbruksmark och livsmedelsförsörjning

Intrång i åkermark och fragmentering av skiften bedöms ge större produktionsbortfall än vägytan i sig och strida mot en hållbar hushållning, särskilt när andra alternativ finns. Krav på fortsatt tillgänglighet för jordbruks- och skogsmaskiner mellan Skirvägen och Ängavägen framhålls som nödvändigt för att säkra fortsatt bruk av jordbruks- och skogsmarker. Flera yttranden argumenterar även för en östlig placering av väg 27 för att minska intrånget i åkermark.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket tackar för synpunkterna. I kommande arbete med förordande av lokaliseringalternativ kommer mängden åkermark som behöver tas i anspråk att beaktas som parameter till helheten.

Naturvärden, vatten och miljörisker

Förekomst av skyddsvärda arter och lokala naturvärden inom utredningsområdet lyfts, vilket innebär risk för habitatförlust och fragmentering av livsmiljöer. Vattenkvalitet i Skirsjön/Trummen/Växjösjön betonas. En västlig lokalisering nära Skirsjön anses öka risken för tillrinning och förorenings-spridning, särskilt med hänsyn till Telestadstippen där en osäker föroreningsbild motiverar försiktighetsprincipen. Det är önskvärt med ett större skyddsavstånd till Skirsjön och därför förespråkas en sydlig lokalisering av Södra länken.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket tackar för synpunkterna. I det fortsatta arbetet kommer genomförda samt kompletterande naturvärdesinventeringar att utgöra underlag till kommande bedömningar och val.

Rekreation, turism och friluftsliv

Området nyttjas för ridning, cykling och vandring på stigar och leder med lokala, regionala och nationella intressen såsom tex Sydostleden och Åsnen Runt. En östlig korridor för väg 27 anses ge mindre påverkan på dessa värden men oavsett lokalisering efterfrågas säkra passager och separering för oskyddade trafikanter.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket tackar för informationen och noterar synpunkterna till det fortsatta arbetet.

Markägande och intrång

Flera betonar behov av fortsatt dialog, samrådsdelaktighet och transparens om intrångets faktiska omfattning inklusive säkerhetszoner, sidoområden och bullerskydd. Föreslagna lokaliseringar av väg 27 angränsar till flera tomter för bostadsutveckling vilket har skapat osäkerhet för den fortsatta utvecklingen av tomterna. Ekonomiska intäkter för fastighetsägaren har blivit lidande till följd av långa planeringsprocesser.

Trafikverkets bemötande

Den slutliga utformningen fastställs i senare skede och i den fortsatta handläggningen av vägplanen kommer det att finnas flera tillfällen för samråd och möjlighet att föra en dialog kring vägens exakta lokalisering och utformning. Planeringsprocessen är lagstadgad, och behöver hanteras korrekt för att den lokalisering och utformning som slutligen fastställs är den som uppfyller projektets ändamål. När en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. De intrång som inte kan undvikas kommer att ersättas för minskningen av marknadsvärdet plus 25 procent. Ersättning kan också betalas för vissa andra ekonomiska skador, till exempel flyttkostnader eller vissa ökade kostnader i verksamhet.

Kostnader och samhällsekonomi

En synpunkt lyfter att en ny lokalisering av väg 27 innebär stora kostnader och ett storskaligt ingrepp i befintlig miljö och att punktinsatser på befintliga väg 27 istället vore att föredra. En annan synpunkt framhåller en god samhällsnytta genom bättre och kapacitetsstarka kopplingar i regionala stråk som kan avlasta b.la. Norrleden och ge robustare pendlingsflöden.

Trafikverkets bemötande

Trafikverket tackar för synpunkterna. I det fortsatta arbetet kommer nollalternativet att beaktas och jämföras med resterande utredda

lokaliseringsalternativ. Med nollalternativ avses ett alternativ där ingen åtgärd genomförs dvs ett alternativ som motsvarar befintliga väg 27 genom Bramstorp.

Trafikverket, 352 31 Växjö. Besöksadress: Storgatan 40

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se