

Rapport

## Samrådsunderlag

# Väg 27 Bramstorp samt östra delen av Södra länken

Växjö kommun, Kronobergs län  
2025-12-10



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, Ärendemottagningen, Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

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

Konfidentialitetsnivå: 1

SAMRÅDSUNDERLAG – Väg 27 Bramstorp samt östra delen av Södra länken

Författare: SYSTRA AB

Dokumentdatum: 2025-12-10

Ärendenummer: TRV 2025/135460

Åtgärdsnummer: 21838

Uppdragsnummer: 190934

Version: 1.0

Kontaktperson: Magnus Graad, projektledare, Trafikverket

Foto: Sheraz Iqbal och Ingrid Björkman

# Innehåll

|                                                                                          |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1 Sammanfattning .....</b>                                                            | <b>1</b>  |
| <b>2 Inledning .....</b>                                                                 | <b>2</b>  |
| 2.1 Planläggningsprocessen .....                                                         | 2         |
| 2.2 Bakgrund .....                                                                       | 3         |
| 2.3 Tidigare utredningar .....                                                           | 6         |
| <b>3 Planerade åtgärder .....</b>                                                        | <b>10</b> |
| 3.1 Beskrivning av projektet .....                                                       | 10        |
| 3.2 Mål med projektet.....                                                               | 11        |
| 3.3 Avgränsningar .....                                                                  | 12        |
| 3.4 Tidplan.....                                                                         | 14        |
| <b>4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....</b>                        | <b>15</b> |
| 4.1 Vägnätet .....                                                                       | 15        |
| 4.2 Trafik .....                                                                         | 16        |
| 4.3 Ledningar .....                                                                      | 21        |
| 4.4 Befintliga byggnadsverk .....                                                        | 22        |
| 4.5 Befolkning och målpunkter .....                                                      | 23        |
| 4.6 Kommunal planering .....                                                             | 24        |
| 4.7 Boendemiljö.....                                                                     | 27        |
| 4.8 Friluftsliv och rekreation .....                                                     | 27        |
| 4.9 Riksintressen.....                                                                   | 27        |
| 4.10 Landskapets karaktär .....                                                          | 29        |
| 4.11 Kulturmiljö.....                                                                    | 29        |
| 4.12 Naturmiljö .....                                                                    | 33        |
| 4.13 Vattenmiljö.....                                                                    | 41        |
| 4.14 Markförhållanden och geotekniska förhållanden .....                                 | 44        |
| 4.15 Markmiljö .....                                                                     | 49        |
| 4.16 Markanvändning och naturresurser .....                                              | 51        |
| <b>5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper .....</b> | <b>52</b> |
| 5.1 Vägförslag .....                                                                     | 52        |
| 5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper. ....                      | 54        |
| <b>6 Åtgärder .....</b>                                                                  | <b>60</b> |
| <b>7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....</b>                                       | <b>61</b> |
| <b>8 Fortsatt arbete .....</b>                                                           | <b>62</b> |
| 8.1 Planläggning.....                                                                    | 62        |
| 8.2 Viktiga frågeställningar .....                                                       | 62        |
| <b>9 Källor .....</b>                                                                    | <b>63</b> |

# 1 Sammanfattning

Aktuell vägplan genomförs som ett samarbetsprojekt mellan Trafikverket och Växjö kommun. Trafikverket har huvudansvaret för genomförandet av vägplanen och Växjö kommun är medsökande.

Föreliggande samrådsunderlag beskriver planerade åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten längs väg 27 mellan väg 851 och Skirvägen. I underlaget beskrivs även de kapacitetsproblem som finns i trafiksystemet i och kring Växjö.

För att åtgärda detta planeras att väg 27 (statlig väghållning) ska utformas som mötesfri landsväg mellan väg 851 och söder om korsningspunkten med Skirvägen (förbi Bramstorp). Vägsträckans läge ska utredas via lokaliseringsutredning. Referenshastighet föreslås bli 100 km/tim och omfattning och lokalisering av omkörningssträckor ska utredas.

Södra länken (kommunal väghållning) föreslås utformas som ny tvåfältsväg mellan väg 682 och ny väg 27. Referenshastighet för Södra länken föreslås bli 80 km/tim. Läget för denna sträcka utreds också inom lokaliseringsutredningen.

De nya sträckningarna av väg 27 och Södra länken kan komma att skapa nya strukturer i landskapet med ny rumslighet, nya siktlinjer och brytande av ny mark, vilket kan komma att förändra hur landskapet upplevs och fungerar. En ny väg kommer också att påverka områdets natur- och kulturmiljövärden. Detta gör att Trafikverket gör bedömningen att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Formell handläggning av vägplanen, som detta samrådsunderlag är en del av, är beräknad att ske under år 2025–2029 vartefter planen fastställs. Byggstart planeras till år 2031 och bedöms pågå under cirka 2 år.

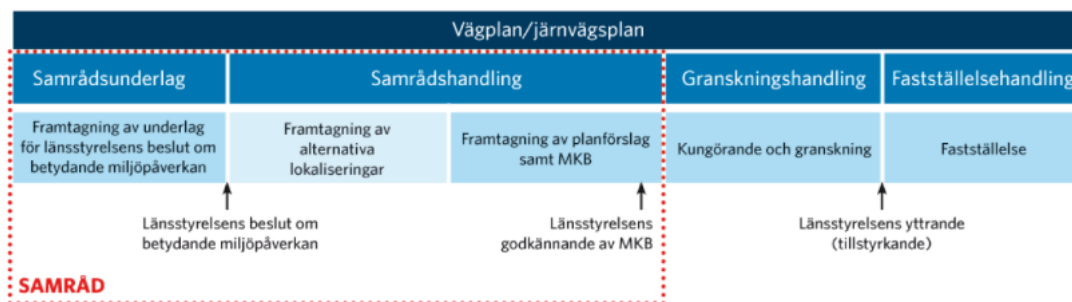
Trafikverket kommer under hela planprocessen samråda med berörda parter för att säkerställa att synpunkter och miljöhänsyn integreras i det slutgiltiga vägförslaget.

## 2 Inledning

Trafikverket planerar för en ny vägsträckning för väg 27 och Södra länken. Detta dokument utgör samrådsunderlaget i planläggningsprocessen och är det första steget i framtagande av en vägplan. Samrådsunderlaget beskriver de förutsättningar som finns och hur projektet kan komma att påverka miljön på ett övergripande nivå. I nästa steg inom planläggningsprocessen, det så kallade samrådshandling – val av lokalisering, ska möjliga vägdragningar undersökas, beskrivas och dess påverkan detaljstuderas.

### 2.1 Planläggningsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess, se Figur 1, som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan.



Figur 1. Planläggningsprocessen.

I början av planläggningen tas underlag fram som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

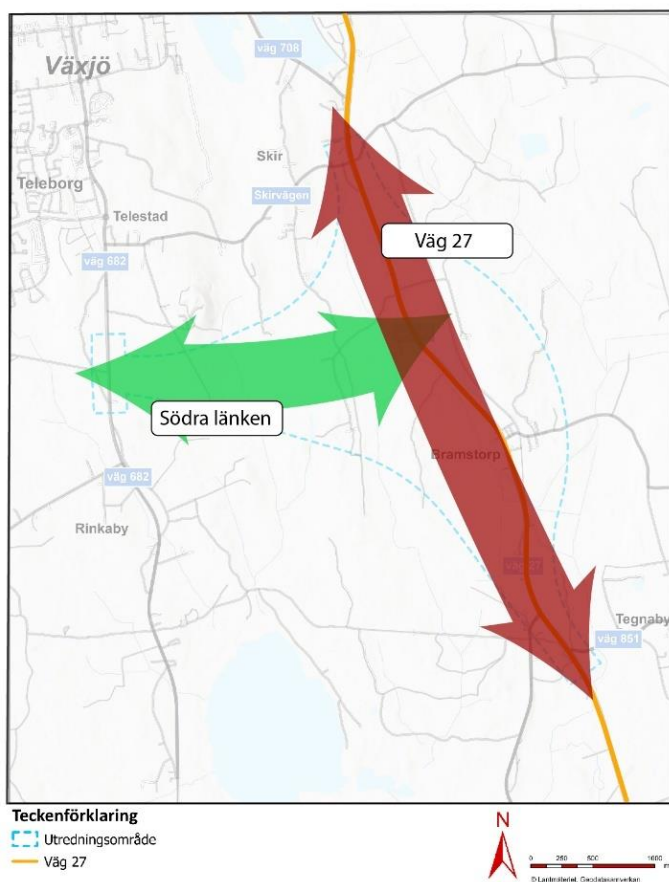
Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

## 2.2 Bakgrund

Aktuell vägplan genomförs som ett samarbetsprojekt mellan Trafikverket och Växjö kommun då den både utreder ombyggnad av väg 27 (statlig väghållning) mellan väg 851 och Skirvägen samt nybyggnad av Södra länken (kommunal väghållning) mellan väg 682 och väg 27. Grunden till samarbetet är att de båda vägprojekten påverkar varandra både utformningsmässigt och genomförandemässigt samt att det ger en tydligare bild av den totala områdespåverkan, något som underlättar för berörda fastighetsägare, myndigheter, enskilda och allmänhet med flera.

Arbetet med dessa vägsträckningar grundar sig i tidigare utredningar som visat på brister. I väg 27 har dessa utredningar visat att det är brister i bland annat trafiksäkerhet och framkomlighet, medan den befintliga sträckan har även en stark påverkan på boendemiljön i Bramstorp. Södra länken har planerats sedan 2000-talet hos kommunen, där koppling mellan väg 23 och väg 27 har framkommit som en saknad länk. Detta medför att mindre lokala vägar används istället där vägar inte är utformade för den höga belastningen. Då länken saknas mellan väg 23 och väg 27 har även här framkomlighet och tillgänglighet varit viktiga aspekter som föranlett till att Södra länken är aktuell.

Trafikverket har huvudansvaret för genomförandet av vägplanen. Arbetet sker i nära samarbete med Växjö kommun.

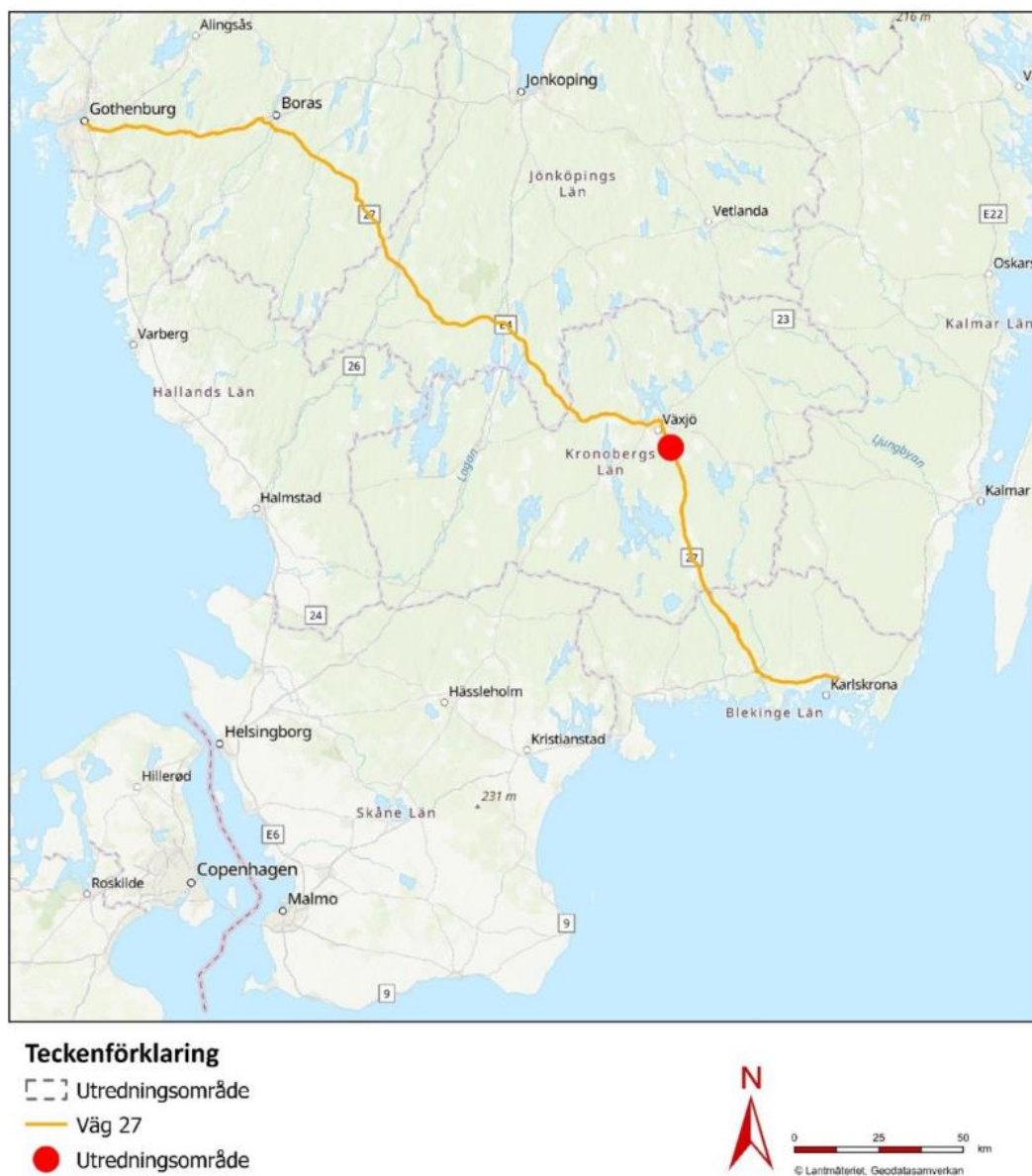


Figur 2. Väg 27 och Södra länken.

### 2.2.1 Väg 27

Väg 27, se Figur 3, sträcker sig mellan Karlskrona och Göteborg, via Växjö. Vägen knyter samman regionala centra och är utpekad av Trafikverket som av särskild regional betydelse och ingår även i det så kallade Baltic-Link stråket. I ett regionalt perspektiv är vägen viktigt för arbetspendling till och från Växjö samt tillgängligheten till regionala målpunkter som sjukhus, universitet och flygplats. Väg 27 utgör en del av det funktionellt prioriterade vägnätet och är även utpekad som en regional viktig väg för godstransporter.

Vägsträckan har betydande brister vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet, något som Trafikverket systematiskt åtgärdar längs hela sträckan. Genom Bramstorp, söder om Växjö, finns särskild problematik kopplat till trafiksäkerhet, trygghet och störningar av boendemiljön.

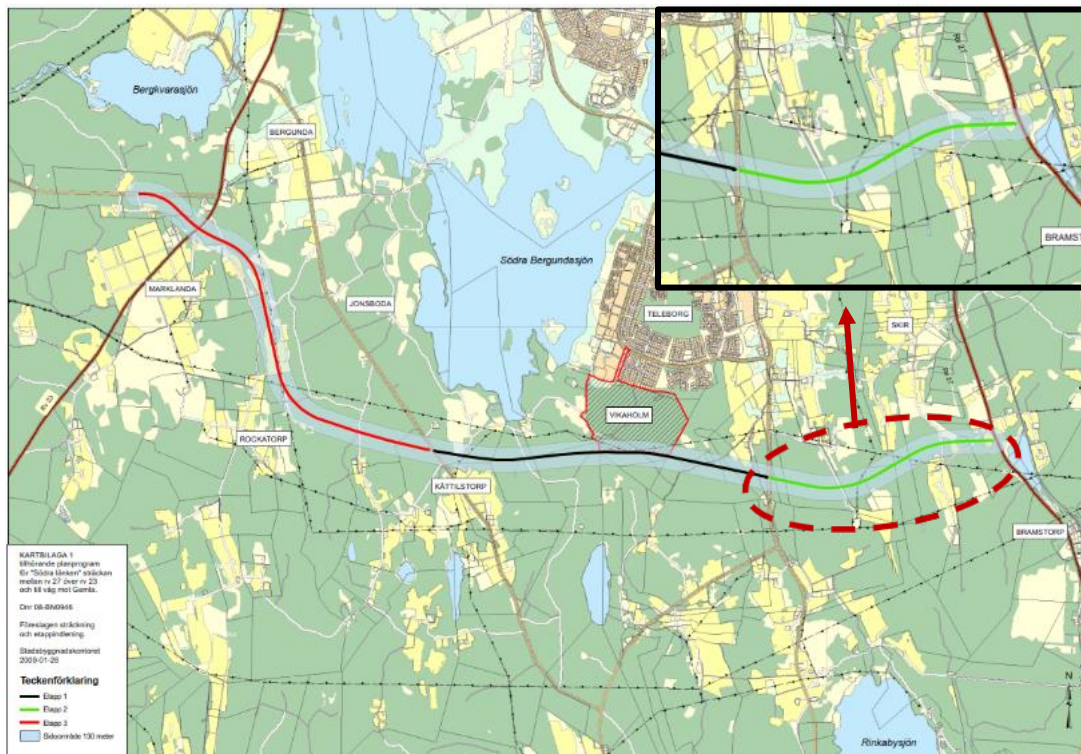


Figur 3. Översiktsskarta väg 27 mellan Karlskrona och Göteborg.

### 2.2.2 Södra Länken

Trafiknätet i och kring Växjö börjar närma sig sitt kapacitetstak. Som en del i att hantera detta planerar Växjö kommun för en ny väg, Södra länken, mellan väg 23 och väg 27 söder om Växjö, se Figur 4.

Aktuell del utgör den östra delen av Södra länken, benämnd etapp 2, det vill säga den del som sträcker sig mellan väg 682 och väg 27 och är markerad i grönt i kartbilden.



Figur 4. Översiktskarta för Södra länken (Källa: Planprogram Växjö 13:35 m.fl. Södra länken, Växjö kommun, 2009).

## 2.3 Tidigare utredningar

För sträckorna väg 27 och Södra länken har fyra huvudsakliga utredningar tidigare genomförts. Dessa inkluderar, ett planprogram för Växjö som omfattade Södra länken, en teknisk utredning av väg 27 vid Väckelsång, en åtgärdsvalsstudie för väg 27 mellan Växjö och Säljeryd och en förstudie för Södra länken. Utredningarna har initierats och utförts av både Trafikverket och Växjö kommun, och sammanfattas översiktligt nedan. Utöver detta har en viltutredning för väg 27 och väg 29 på sträckan Hallabro–Ljungsjömåla till Växjö genomförts av Trafikverket.

### 2.3.1 Planprogram Växjö 13:35 m.fl. Södra länken, 2009

Under 2008–2009 genomförde Växjö kommun ett planprogram för hela Södra länken, det vill säga sträckan mellan väg 23 och väg 27, i syfte att pröva vägförbindelsen genom detaljplan. Planprogrammet pekade på att vägen kommer att vara av stor betydelse både ur lokalt och regionalt perspektiv. I planprogrammet framställdes syftet med vägen som följer:

- Att förstärka det regionala trafiknätet och underlätta för framtida kollektivtrafik. På sikt kan då trafikplats Fagrabäck till viss del bli avlastad från trafik genom Växjö.
- Att möjliggöra en framtida utbyggnad av de södra stadsdelarna Jonsboda och Vikaholm med en början av Vikaholm i nära anslutning till befintlig bebyggelse på södra Teleborg.
- Att underlätta för extern trafik till universitetet.
- Att avlasta Skirvägen som länk mellan väg 27 och väg 682 (Teleborgsvägen).

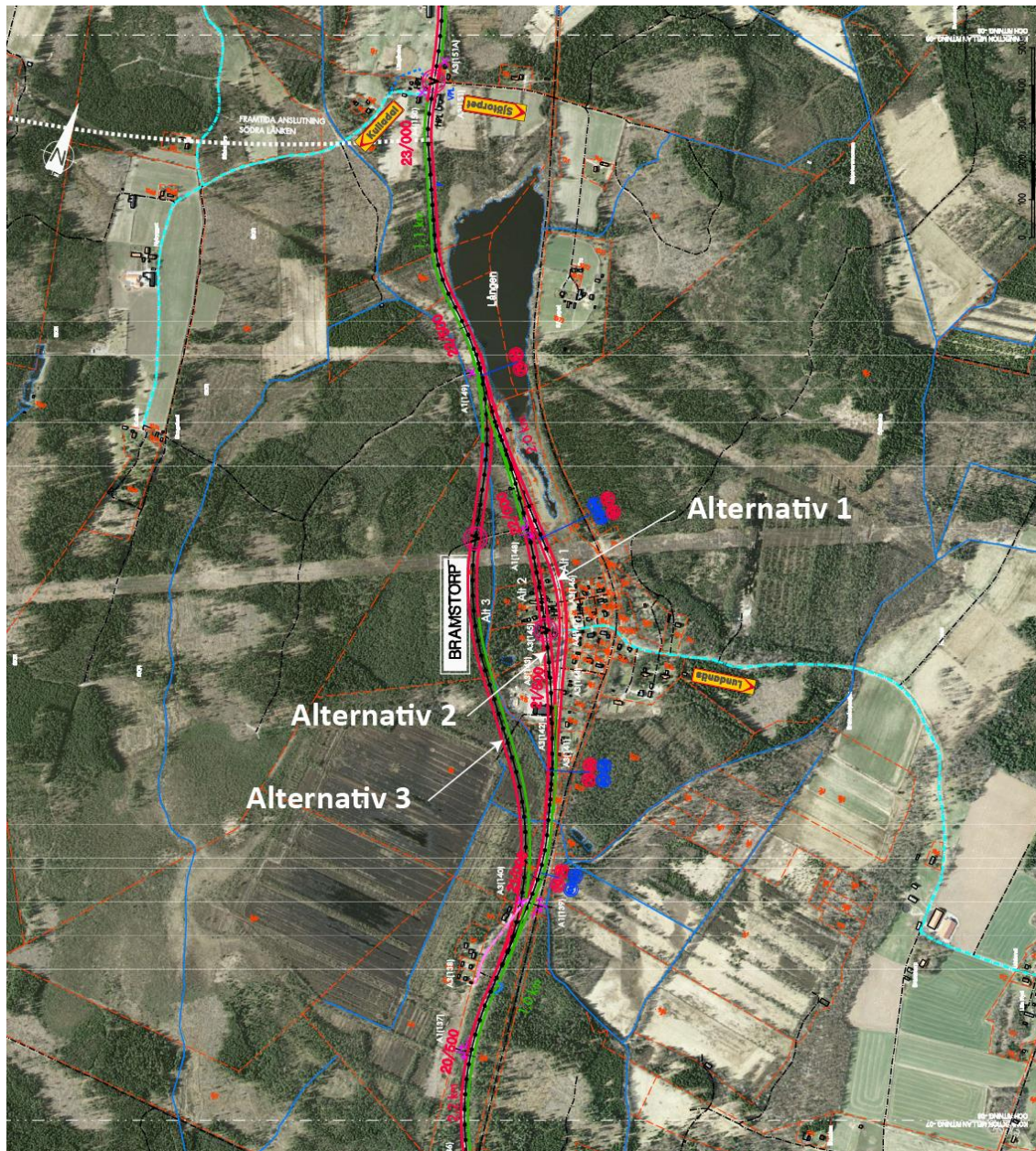
### 2.3.2 Teknisk utredning Rv 27 Väckelsång – Växjö, 2012

Under 2012 genomförde Trafikverket en teknisk utredning på sträckan Väckelsång och Växjö. Syftet med den tekniska utredningen var att, med fokus på den trafiktekniska utformningen, belysa dåvarande förhållanden, restriktioner och se över möjligheterna till att bygga om väg 27 till mötteseparerad, 2+1 väg.

Utredningen genererade bland annat följande:

- Förslag på typsektioner för väg 27.
- Förslag på körfältsindelning och utformning av korsningar.
- Förslag på förändring av anslutande enskilt vägnät.
- Förslag på åtgärder för förbättring av vägens sidoområde.
- Beskrivning av konsekvenser för gång- och cykeltrafiken.
- Genomförd bärighetsutredning.
- Genomförd översiktlig kostnadsberäkning.

Utredningen redovisade tre alternativ avseende vägdragning vid Bramstorp, se Figur 5. Alternativ 1 utgick från att befintlig sträckning bibehölls med slutsatsen att inga av de ovan nämnda åtgärderna kunde genomföras på sträckningen. Alternativ 2 utgjordes av ett förslag där den befintliga vägen flyttades något västerut på befintliga fastigheter inom Bramstorp för att på så sätt kunna förbättra vägens utformning. Alternativ 3 utgick från att skapa en förbifart väster om Bramstorp.

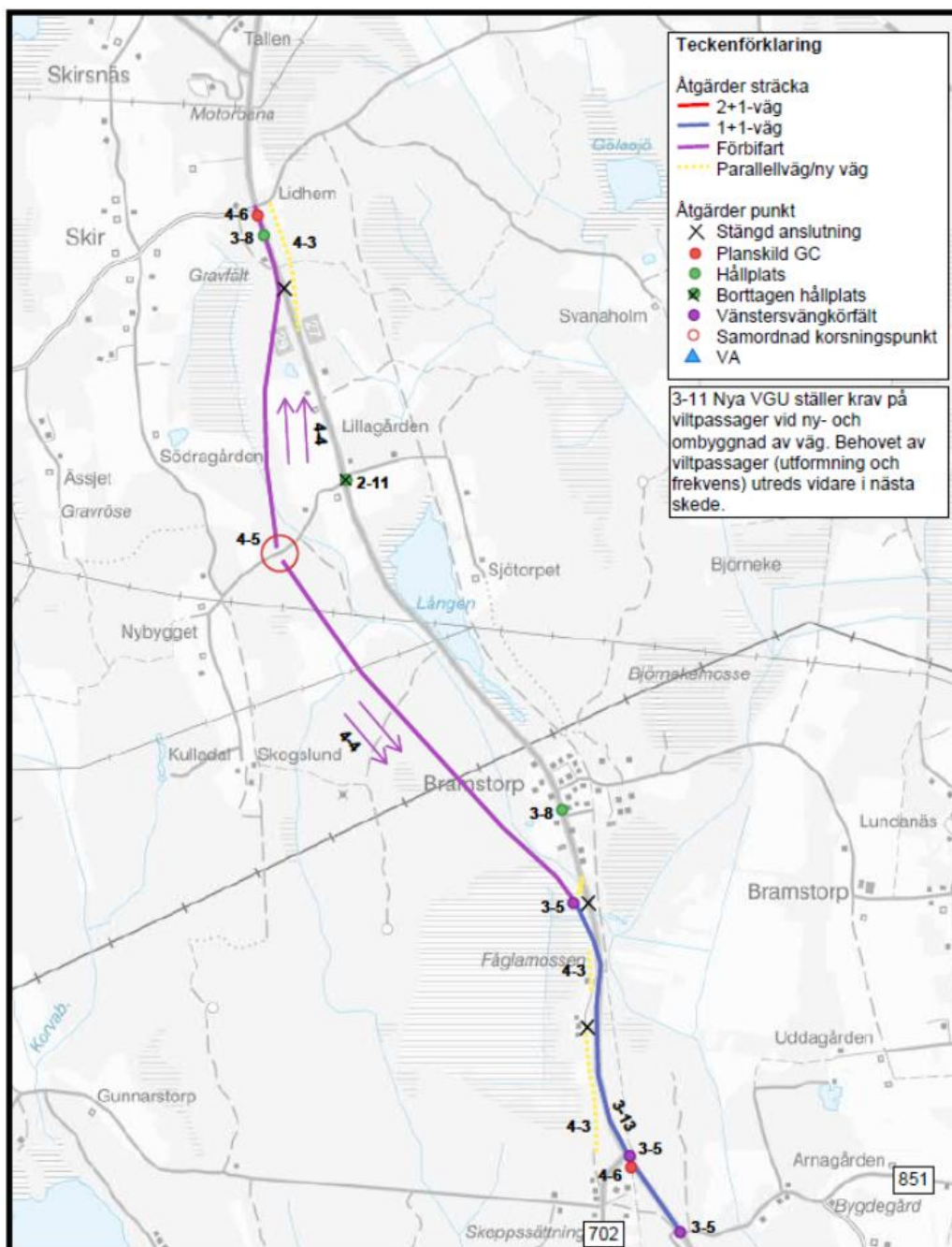


Figur 5. Alternativ 1, 2 och 3 ur den tekniska utredningen för väg 27, framtagen år 2012. Alternativ 1 är befintlig sträckning, alternativ 2 utgjordes av ett förslag strax väster om befintlig sträckning och alternativ 3 är en förbifart väster om Bramstorp (Källa: Teknisk utredning Rv 27 Väckelsång – Växjö, 2012).

### 2.3.3 Åtgärdsvalsstudie Väg 27 Växjö – Säljeryd, 2020

En åtgärdsvalsstudie genomfördes av Trafikverket mellan 2019 och 2020 gällande sträckan Växjö - Säljeryd. Åtgärdsvalsstudien syftade till att studera sträckningen utifrån ett helhetsperspektiv med fokus på att föreslå åtgärder som ökade trafiksäkerheten och framkomligheten för alla trafikslag.

Åtgärdsvalsstudien föreslog bland annat en förbifart väster om Bramstorp, se Figur 6, för att möjliggöra en ny vägdragning med hög trafiksäkerhet och framkomlighet samtidigt som boendemiljön förbättras i samhället.



Figur 6. Föreslagna åtgärder från åtgärdsvalsstudien Väg 27 Växjö – Säljeryd (Källa: Trafikverket/Växjö kommun, 2020).

### **2.3.4 Förstudie Södra Länken, 2022**

Växjö kommun genomförde 2022 en förstudie för Södra Länken där syfte och målsättning för östra delen av Södra Länken togs fram för att tydliggöra planeringsförutsättningar samt för att ge förslag på hur fortsatt arbete ska bedrivas.

Förslaget i förstudien var att Södra Länken ska utformas som en regional huvudgata med 80 km/tim för att hantera höga trafikflöden och avlasta det övriga vägnätet. Utformning och hastighetsbegränsning behöver studeras närmare vid bebyggelseområde och korsningen med väg 682 (Teleborgsvägen).

### **2.3.5 Viltutredning, 2024**

Trafikverket genomförde en viltutredning under 2024 för väg 27 och väg 29 på sträckan Hallabro och Ljungsjömåla till Växjö. Utredningens huvudsyfte var att föreslå åtgärder för att minska viltolycksproblematiken och minimera vägarnas barriärpåverkan. Resultatet av viltolyckorna från utredningen presenteras i avsnitt 4.2.5.

Åtgärdsförslagen som presenterades i utredningen var ett stängselsystem med tillhörande faunapassager, i plan eller planskilt, vars syfte är att öka trafiksäkerheten och skapa säkra passager för stora däggdjur. Flera delsträckor utreddes varav delsträcka 6 mellan Ingelstad-Växjö bedömdes ha ett medelhögt åtgärdsbehov. Åtgärder i form av stängsling och passagemöjligheter beskrevs behöva anläggas på sikt men samtidigt vägas mot andra sträckor med åtgärdsbehov i regionen och nationellt.

## 3 Planerade åtgärder

### 3.1 Beskrivning av projektet

Väg 27 (statlig väghållning) planeras att utformas som mötesfri landsväg med omkörningssträckor mellan väg 851 söder om Bramstorp och Skirvägen norr om Bramstorp. Den nya sträckningen ska utredas inom ramen för samrådshandling - val av lokalisering och utformas för en referenshastighet på 100 km/tim. Den föreslagna referenshastigheten kan komma att omprövas beroende på om alternativen helt eller delvis följer befintlig väg 27 eller lokaliseras i ny sträckning.

Södra länken (kommunal väghållning) planeras att utformas som ny tvåfältsväg med referenshastighet 80 km/h mellan befintlig väg 682 och ny väg 27. Även Södra länkens vägdragning ska utredas inom samrådshandling - val av lokalisering.

Gång-, cykel- och kollektivtrafikens behov ska utredas i det fortsatta arbetet. I samband med planläggningen ska bland annat erforderliga buller- och viltstyrningsåtgärder också utredas.

Följande övergripande åtgärder har identifierats:

- Utforma väg 27 som mötesfri landsväg mellan väg 851 och Skirvägen, med en referenshastighet på 100 km/h. Andel omkörningssträckor ska utredas.
- Utforma östra delen av Södra länken mellan väg 682 och ny väg 27 som tvåfältsväg med referenshastighet 80 km/tim.
- Utforma en planskild korsning i ny anslutningspunkt mellan väg 27 och Södra länken. Korsningstyp ska utredas.
- Utforma en cirkulationsplats vid Södra länkens befintliga anslutning till väg 682.
- Utredda ny/nya anslutningar till Bramstorp samt dess väghållningsansvar.
- Utredda gång-, cykel- och kollektivtrafikens behov och utformning, samt erforderliga buller- och viltstyrningsåtgärder.
- Utredda behov, omfattning och utformning av enskilda anslutningar till väg 27 och Södra länken.

## 3.2 Mål med projektet

### 3.2.1 Nationella mål

Trafikverkets verksamhet styrs av riksdagens transportpolitiska mål enligt prop. 2008/09:93. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Förutom det övergripande målet finns ett Funktionsmål och ett Hänsynsmål.

#### 3.2.1.1 Funktionsmål – Tillgänglighet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns behov.

#### 3.2.1.2 Hänsynsmål – Säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

### 3.2.2 Ändamål

Ändamålet med projektet ger en övergripande beskrivning av vad som ska uppnås, vilka behov som ska tillgodoses och vilka problem som ska lösas. Ändamålet med projektet är:

*Åtgärden ska förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet samt främja en god boendemiljö. Åtgärden ska även förbättra tillgängligheten för de södra delarna av Växjö samt bidra till att förbättra förutsättningarna för gång-, cykel- och kollektivtrafiken inom aktuellt område.*

### 3.2.3 Projektmål

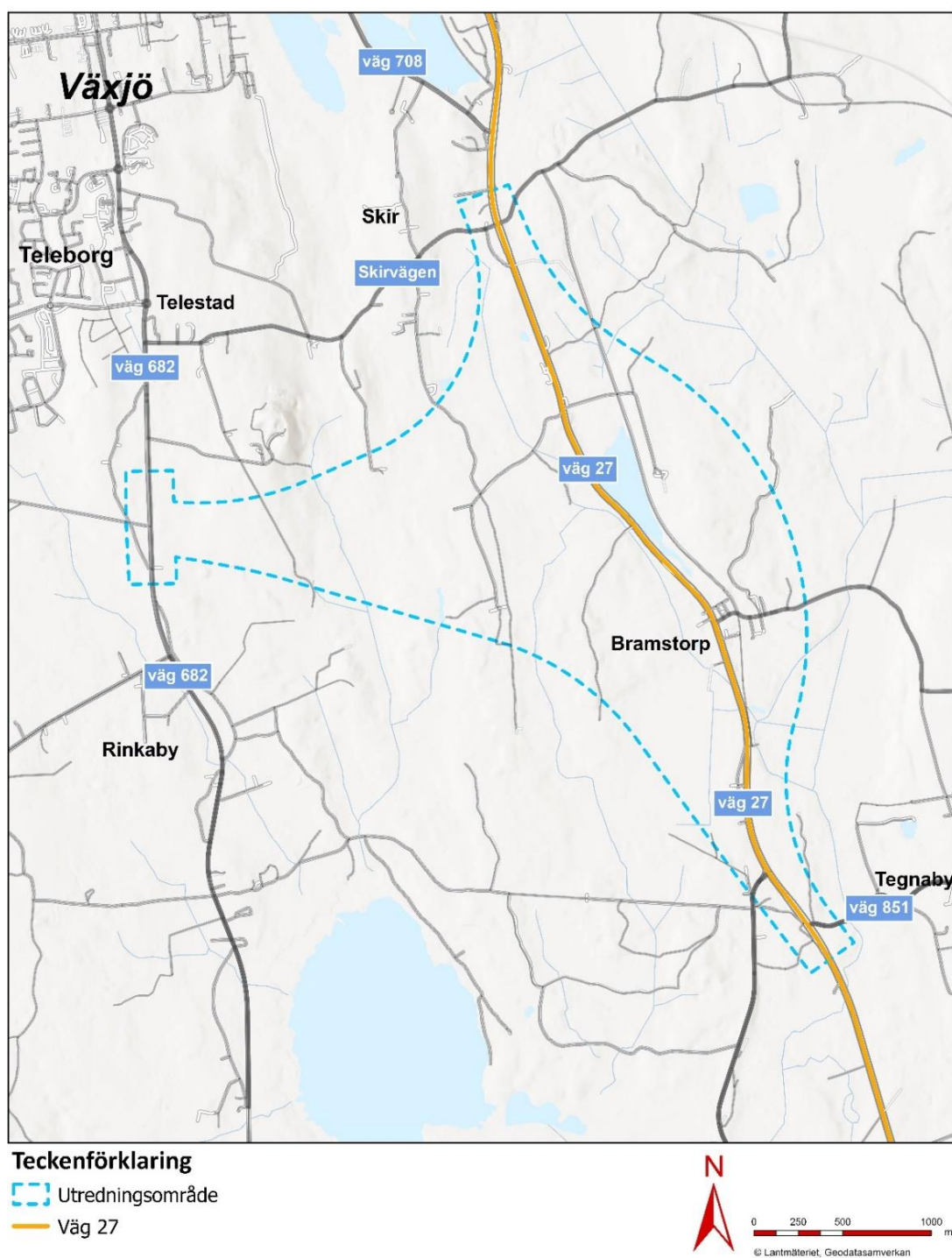
Projektmål förtydligar vilka kvaliteter och funktioner som ska eftersträvas i ett vägprojekt för att tillgodose ändamålet. Projektmålet, till och med genomförd samrådshandling – val av lokalisering, är:

*Lokaliseringsutredningen ska utreda möjliga korridorer och föreslå den samlat mest fördelaktiga korridoren för väg 27 förbi Bramstorp respektive östra delen av Södra länken som på ett kostnads- och resurseffektivt sätt bäst möter projektets ändamål.*

## 3.3 Avgränsningar

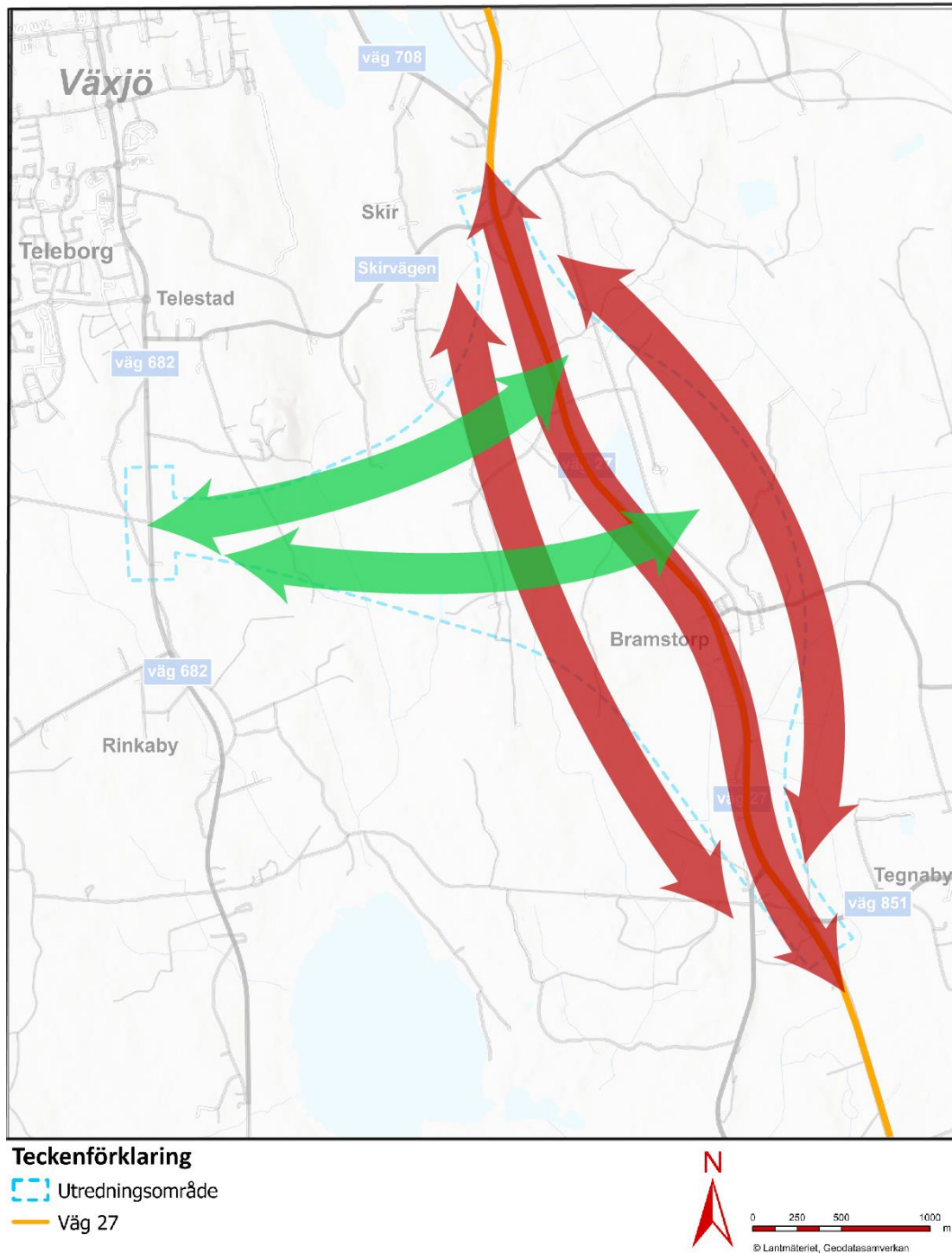
### 3.3.1 Utredningsområde

Utredningsområdet för aktuellt skede av vägplanen, se Figur 7, ska täcka in tänkbara lokaliseringar och utformningar av de planerade åtgärderna. Beskrivning av förutsättningar, effekter och konsekvenser är fokuserat på utredningsområdet.



Figur 7. Samrådsunderlagets utredningsområde.

Under nästkommande skede i vägplaneprocessen, samrådshandling – val av lokalisering, kommer ett erforderligt antal korridorer utredas för att hitta den mest lämpliga lokaliseringen av väg 27 och östra delen av Södra länken inom utredningsområdet. I figuren nedan redovisas schematiskt de olika möjliga alternativen.



Figur 8. Schematiska olika möjliga vägdragningar inom utredningsområdet. Röda linjer visar schematiska dragningar av väg 27 och gröna linjer visar schematiska dragningar för Södra länken.

### **3.3.2 Influensområde**

Influensområdet, det vill säga det område inom vilket olika miljöeffekter kan uppstå, är större till sin utbredning än utredningsområdet. Därmed kommer miljöeffekterna att utredas och beskrivas inom ett större geografiskt område än utredningsområdet. Detta görs för att kunna fastställa referenspunkter kring hur stor spridning miljöeffekterna har. Olika miljöeffekter kan också ha olika stor utbredning, därav svårt att redovisa influensområdet med en geografisk gräns.

### **3.4 Tidplan**

Formell handläggning av vägplanen är beräknad att ske under år 2025–2029 vartefter vägplanen kan fastställs. Byggstart planeras till år 2031 och bedöms pågå under cirka 2 år.

Nästa del i vägplanen är lokaliseringsutredningen som beräknas vara klar under hösten 2026 och samråd med bland annat allmänheten sker igen i samband med denna utredning.

## 4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

I detta kapitel beskrivs kända förutsättningar och värden som kan komma att påverka val av lokalisering. Detta är ett inledande steg då kunskap samlas in om utredningsområdet och dess förutsättningar. I detta steg kan även brist på underlag, kunskapsluckor och så vidare konstateras för att i ett senare skede utredas vidare.

### 4.1 Vägnätet

Väg 27 spelar en betydande roll på både regional, nationell och internationell nivå. Sträckan är en del av det funktionellt prioriterade vägnätet och ingår därutöver i Baltic Link-stråket, vilket understryker dess roll i både regional och internationell infrastruktur.

På regional nivå är väg 27 central för arbetspendling, främst på sträckan mellan Tingsryd och Växjö. Den är starkt bidragande för tillgänglighet till viktiga målpunkter som universitet, sjukhus och Växjö flygplats och nyttjas idag också för militära transporter. Vägen utgör också en viktig korridor för godstransporter inom och mellan regioner och spelar på nationell nivå en viktig roll för person- och godstrafik mellan orter som Göteborg, Borås, Växjö och Karlskrona. Vidare är väg 27 mellan väg 851 och Skirvägen utpekad som ett funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter och kollektivtrafik, samt som en regionalt viktig väg enligt Trafikverkets nationella vägdatabas.

Hastigheten på väg 27 varierar mellan 50 km/tim och 90 km/tim inom utredningsområdet. Hastigheten är 50 km/tim i Bramstorp och övergår till 70 km/tim strax utanför Bramstorp, därefter är hastigheten 90 km/tim. Inom utredningsområdet varierar hastigheten mellan 70 km/tim och 80 km/tim på Teleborgsvägen, väg 682.

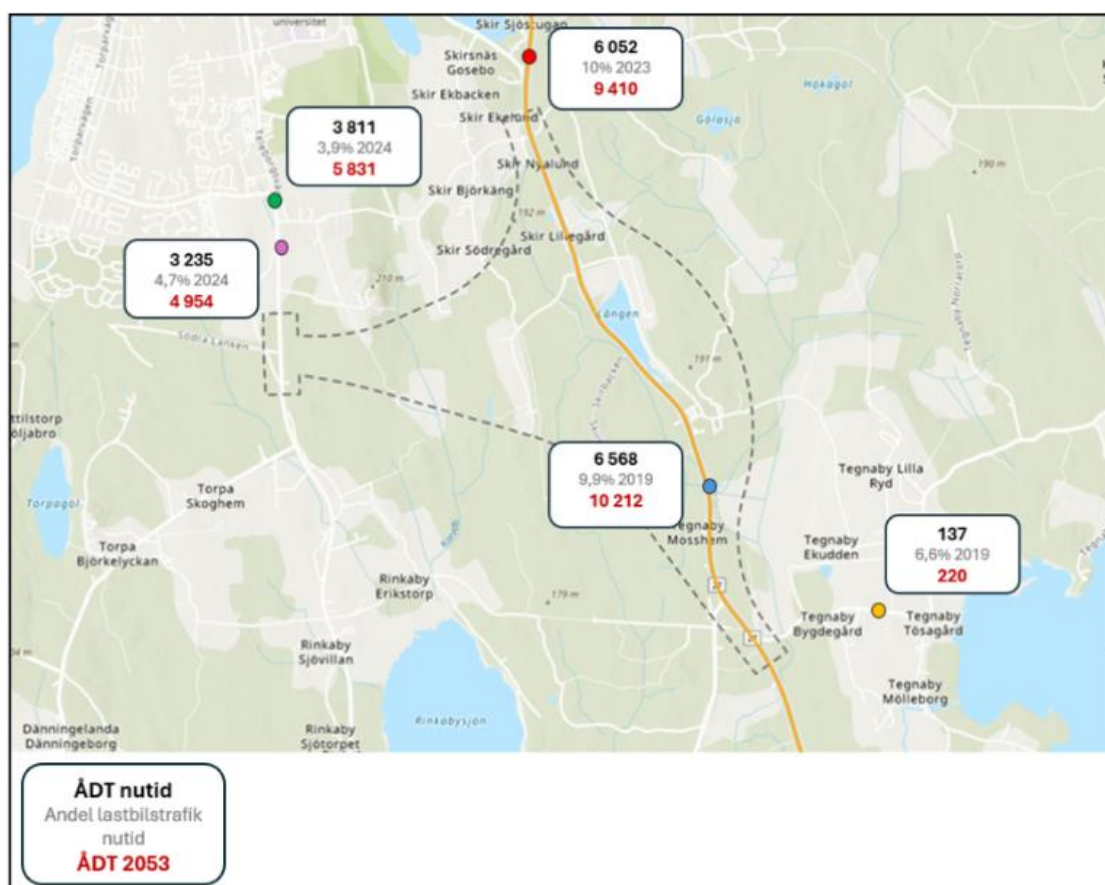
Vägen har bristande trafiksäkerhet och framkomlighet på grund av bland annat dålig sikt (skarpa krön). Vägen går genom samhället Bramstorp där det finns anslutande vägar till enskilda fastigheter och påverkar boendemiljön.

## 4.2 Trafik

### 4.2.1 Trafikmängder och prognos

#### Väg 27

Beräkning av dagens trafikflöden längs väg 27 utgår ifrån data, i form av årsmedeldygnstrafik (ÅDT), är inhämtad från Trafikverkets tre mätpunkter längs sträckan. Trafikflöden presenteras i ÅDT vilket utgör ett mått på trafikflöde en genomsnittlig dag på året. Beräkning av trafikflöden längs Teleborgsvägen, väg 682, utgår istället från data tillhandahållen från Växjö kommun. Prognosår för detta projekt är cirka 20 år efter att vägen kan antas anläggas. Då det antas att vägen färdigställs år 2033 är prognosåret satt till år 2053. För beräkning av trafikflöden för prognosåret 2053 har Trafikverkets schablonvärden för trafikökning i Kronobergs län nyttjats, för personbil respektive lastbil. Dessa trafikutvecklingstal visar att personbilstrafiken väntas öka med 42 procent mellan år 2019 och år 2065 och att lastbilstrafiken väntas öka med 62 procent mellan år 2019 och 2065. Detta innebär att personbilstrafiken förväntas öka med 0,91 procent och lastbilstrafiken förväntas öka med 1,35 procent varje år. Dagens trafikflöden och prognosår 2053 redovisas nedan i Figur 9.



Figur 9. Trafikflöden i nuläge och år 2053.

### ***Södra länken***

En prognos för framtida trafikmängder längs Södra länkens östra del, mellan väg 27 och Teleborgsvägen, har tagits fram enligt Växjö kommuns trafikprognosmodell. Denna modell visar att den östra delen av Södra Länken förväntas ha en trafikmängd på cirka 5 000 ÅDT år 2040. Detta motsvarar cirka 5 650 ÅDT år 2053.

#### **4.2.2 Oskyddade trafikanter**

Det saknas gångbanor och trottoarer inom hela utredningsområdet. Detta är en brist då gångbanor saknas även till hållplatslägen vid väg 27. Resenärer är hänvisade till vägrenen för att ta sig till och från hållplatserna.

Inom utredningsområdet finns Sydostleden som är ett turismcykelled mellan Växjö och Simrishamn. Sträckan på cirka 27 mil är ett populärt cykelstråk och lockar natur- och kulturintresserade besökare främst under sommartid. Sydostleden korsar väg 27 vid två ställen, vid hållplats Lillegård strax norr om Bramstorp och vid korsning väg 27/väg 702 strax söder om Bramstorp. Turismcykelleden löper mellan dessa två punkter på mestadels egen grusad cykelbana. Passagerna med väg 27 sker i plan. Vid den norra passagen över väg 27, vid Lillegård, fortsätter Sydostleden mestadels i blandtrafik i nordvästlig riktning.

En annan turismcykelled är Åsnen runt som är en cirka 140 km lång cykelled i de vackra omgivningarna kring sjön Åsnen. Leden passerar både de större orterna Växjö och Alvesta samt mindre tätorter såsom Ingelstad, Urshult och Torne. Åsnen runt följer samma sträckning som Sydostleden inom utredningsområdet.

#### **4.2.3 Kollektivtrafik**

Väg 27 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för kollektivtrafik. Längs väg 27 genom utredningsområdet går fyra busslinjer under vardagar. Dessa är busslinjerna 215, 240, 242 och 840. Längs väg 27 mellan Tegnaby och Skir ligger busshållplatserna Bramstorp, Lillegård och Lidhem. Busslinjerna 215 och 240 stannar vid dessa tre busshållplatser medan resterande två busslinjer endast passerar hållplatserna inom utredningsområdet.

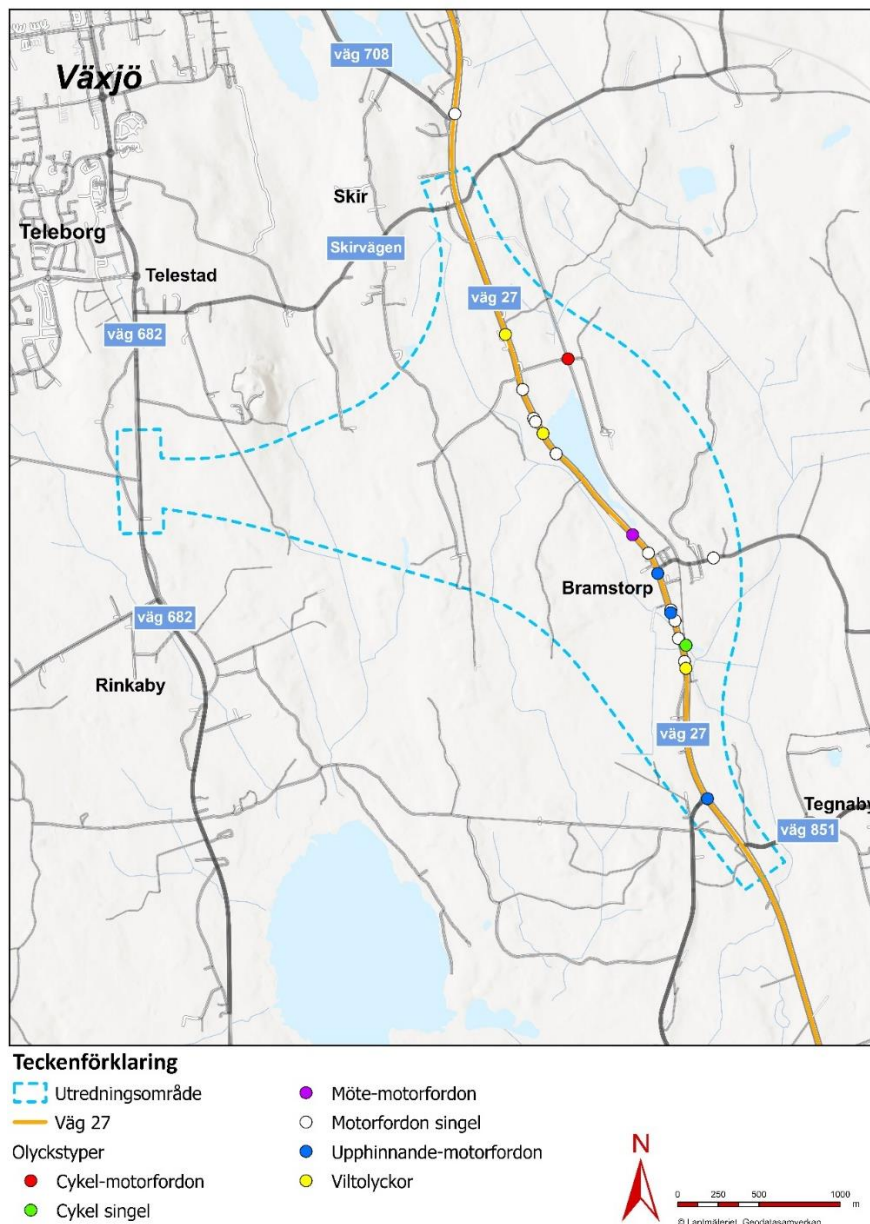
Vid Teleborgsvägen, väg 682, passerar linjerna 241 mellan Växjö och Väckelsång samt linje 242 mellan Växjö och Tingsryd. Hållplatser vid Teleborgsvägen är belägna utanför utredningsområdet.

#### **4.2.4 Trafiksäkerhet**

Vägen har bristande trafiksäkerhet och framkomlighet på grund av bland annat dålig sikt och antalet anslutningar längs sträckan. Ett uttag ur STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) har gjorts i november 2025 för olyckor inom utredningsområdet, för tioårsperioden 2015 till 2025.

Totalt har 20 olyckor rapporterats inom utredningsområdet under den studerade perioden. Av dessa har majoriteten involverat motorfordon, där 11 utgjordes av singelolyckor. Fyra olyckor har inträffat mellan två eller flera motorfordon, genom mötes- eller upphinnandeolyckor. En olycka har skett mellan ett motorfordon och en cyklist. Under perioden har även tre viltolyckor rapporterats, med inblandning av älg, rådjur och vildsvin. Utöver detta har en singelolycka med cykel registrerats på sträckan. Olyckstyperna och dess geografiska lokalisering redovisas nedan i Figur 10.

Av de inträffade olyckorna har hälften resulterat i lindriga personskador. Åtta av olyckorna har klassificerats som måttliga, medan resterande två olyckor inte medförde några personskador.

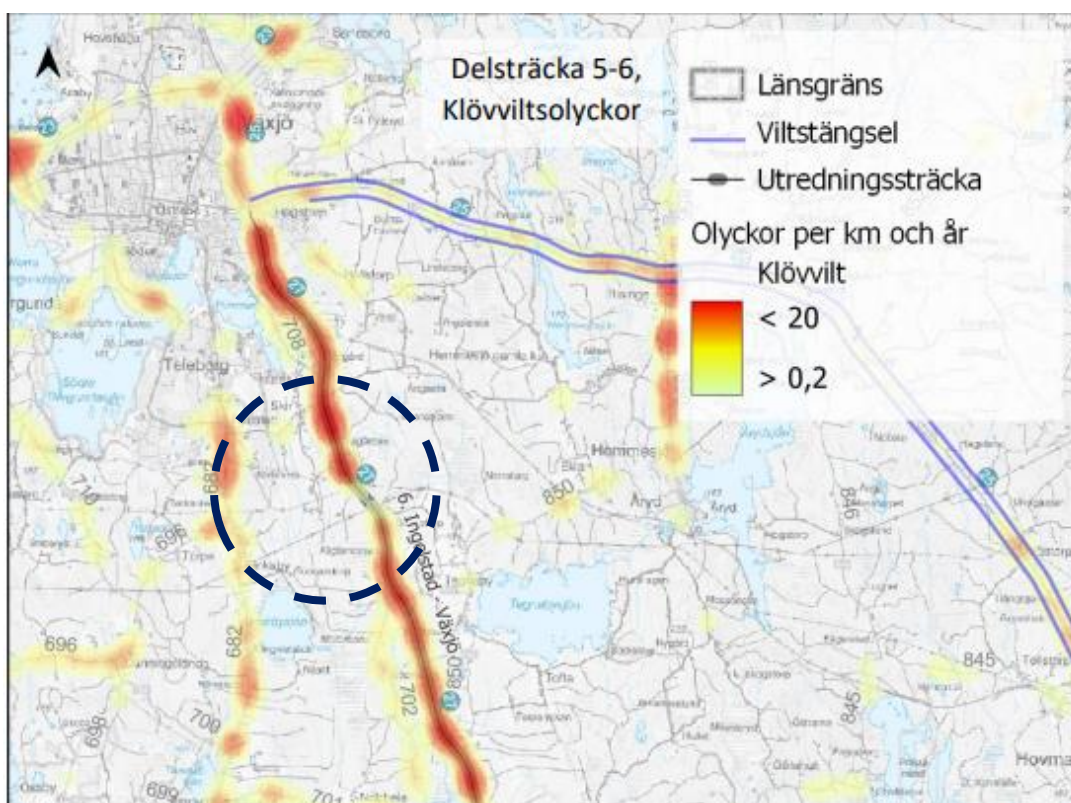


Figur 10. Olyckstyper för inrapporterade olyckor inom utredningsområdet, under perioden 2015–2025.

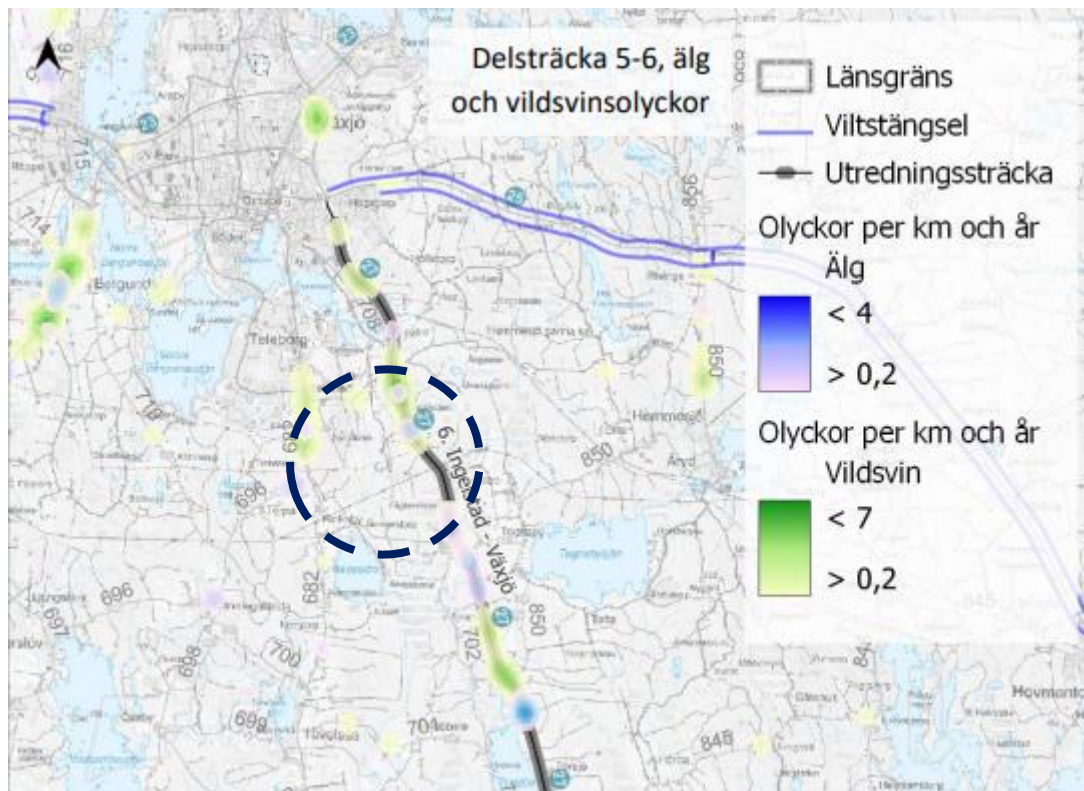
## 4.2.5 Vilt

Det har tagits fram en viltutredning (*Viltutredning Väg 27 och 29 Hallabro och Ljungsjömåla till Växjö, 2024*) som berör aktuell vägplan för väg 27. Viltutredningen omfattar en cirka 7 mil lång del av väg 27 samt en kortare del, cirka 16 km, av väg 29 som ansluter till väg 27 i söder. Data för viltolyckorna är baserade på femårsperioden 2018–2022 och är hämtade från Nationella Viltolycksrådet. Utredningen har delats in i olika sträckor där sträckan mellan Ingelstad – Växjö omfattar aktuell vägplan. Längs denna delsträcka har det förekommit totalt 3,08 klövviltsoolyckor per km och år beräknat på hela sträckan. Olyckorna är relativt jämnt fördelade över sträckan, dock något tätare i norr, se Figur 11. Huvuddelen av olyckorna sker med rådjur men det sker även tämligen mycket olyckor med vildsvin, 0,84 olyckor/km/år utslaget på hela sträckan. Olyckorna med vildsvin är dock inte jämnt fördelade utan sker främst i enstaka områden, se Figur 12.

Det finns inga befintliga faunapassager eller viltstängsel inom utredningsområdet för väg 27.



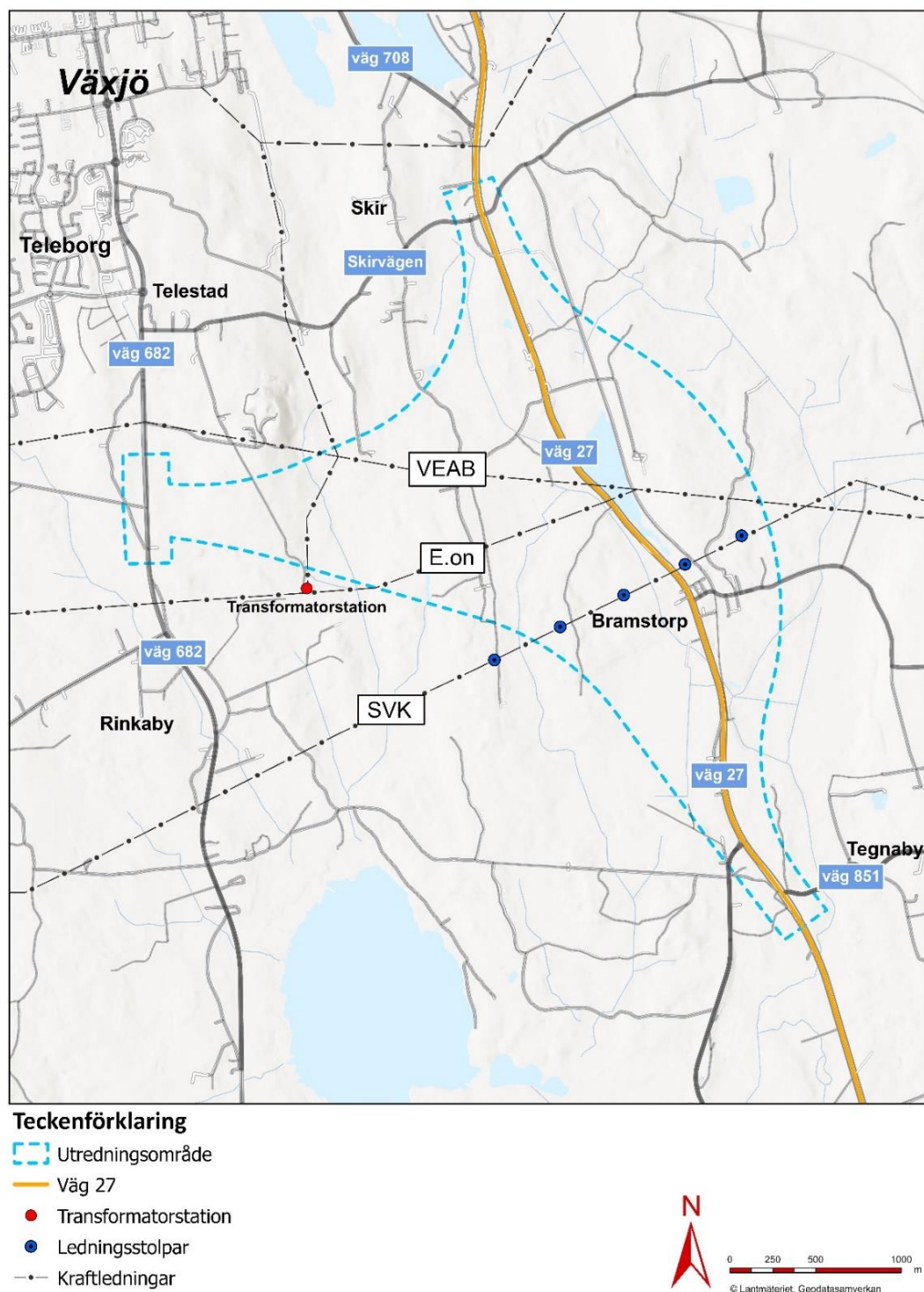
Figur 11. Viltolyckstätheten för samtliga klövviltsslag och de sträckor som är stängslade samt olyckstätheter på närliggande vägar i landskapet. Blåmarkerat område redovisar utredningsområdet (Källa: Viltutredning Väg 27 och 29 Hallabro och Ljungsjömåla till Växjö, Trafikverket, 2024).



Figur 12 Viltolyckstätheten för älg och vildsvin samt de sträckor som är stängslade och olyckstätheter på närliggande vägar i landskapet. Blåmarkerat område redovisar utredningsområdet (Källa: Viltutredning Väg 27 och 29 Hallabro och Ljungsjömåla till Växjö, Trafikverket, 2024).

## 4.3 Ledningar

Inom området finns tre större ledningsgator med luftledning. Luftledningar ägs av Svenska Kraftnät (SVK), E.on och Växjö Energi AB (VEAB). Ledningen med högst spänning innehas av SVK, där kraftledningen leder 420 kilovolt medan de andra två har lägre spänning i ledningarna.



Figur 13. Luftledningar som sträcker sig igenom utredningsområdet.



*Figur 14. Vänstra fotot visar SVK:s luftledning medan E.on och VEAB:s ledningar är av typen som visas i högra fotot.*

I området finns även markförlagda kablar och ledningar. Vattenledningar, optiska ledningar och elkablar ägs av Skanova och VEAB.

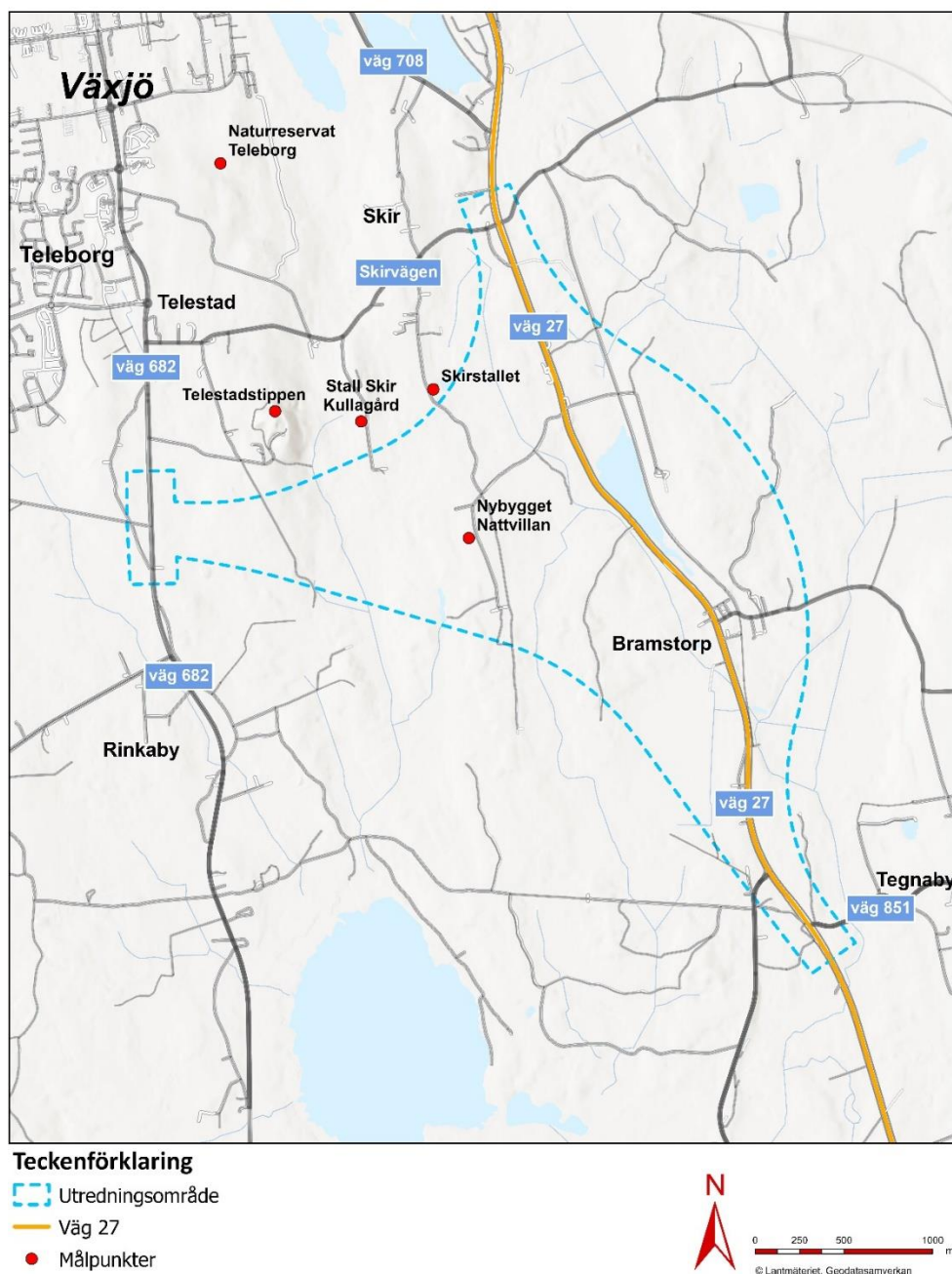
#### **4.4 Befintliga byggnadsverk**

Det finns i dagsläget inte några befintliga byggnadsverk inom utredningsområdet enligt Trafikverkets förvaltningssystem för byggnadsverk, BATMAN.

## 4.5 Befolkning och målpunkter

Aktuellt utredningsområde ligger i Växjö kommun i Kronobergs län. Kommunen har cirka 98 850 invånare (2025-09-31). Väg 27 passerar idag genom Bramstorp och förbi Skir.

Det finns en målpunkt inom utredningsområdet, en vandrahemsverksamhet vid Nybygget, lokaliserat mellan väg 27 och 682. Strax nordväst om utredningsområdet finns stall samt en avfallstipp. Majoriteten av målpunkterna längre från utredningsområdet ligger i stadsdelen Telestad såsom förskolor, skolor samt Teleborgs Naturreservat.



Figur 15. Målpunkter inom och i anslutning till utredningsområdet.

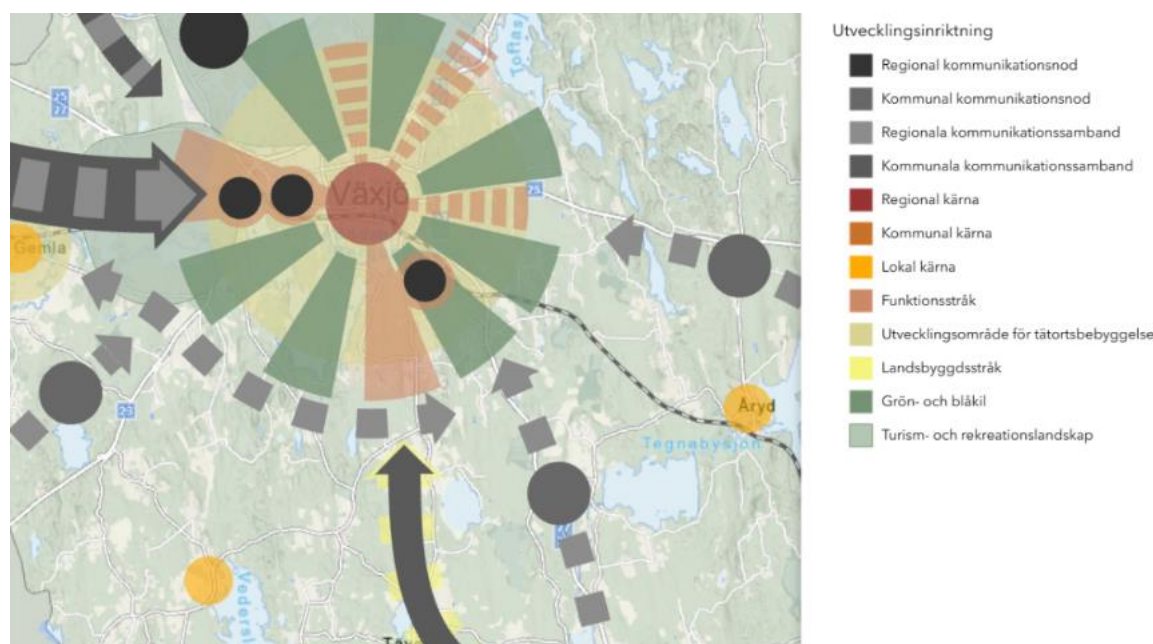
## 4.6 Kommunal planering

### 4.6.1 Översiktsplan

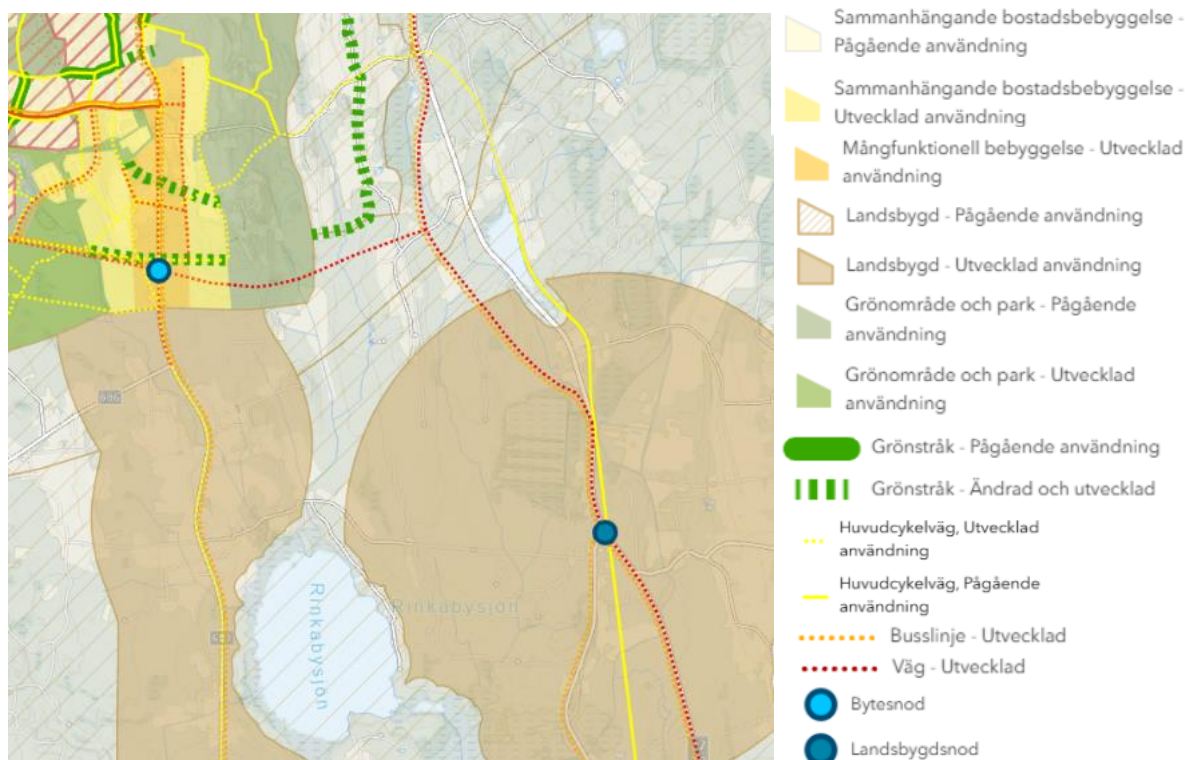
#### *Gällande översiktsplan*

Växjö kommuns gällande översiktsplan antogs av kommunfullmäktige i december 2021 och vann laga kraft den 31 oktober 2023. I gällande översiktsplan utgör väg 27 och Södra länken viktiga regionala kommunikationssamband, se Figur 16. För väg 27 eftersträvas tätare busstrafik mot Ronneby och Karlshamn, medan Södra länken ska knyta ihop vägarna 23 och 27 samt förbättra tillgängligheten till universitetet och andra målpunkter i stadens södra delar.

Vid Tegnaby finns planer på utveckling och utgör en viktig kommunikations- och landskapsnod som kopplar samman landsbygden med tätorterna. Tegnaby med omnejd ingår i ett regionalt samband för att möjliggöra effektiva transporter. På sikt kan Tegnaby också fungera som en samlande plats för service som är tillgänglig för landsbygden. Riktlinjerna för Tegnaby med omnejd är att prioritera hög tillgänglighet för gång-, cykel- och busstrafik samt att eftersträva en attraktiv och trygg offentlig miljö. En annan viktig inriktning är att den fortsatta utvecklingen av området ska bevara och förstärka dess lantliga karaktär.



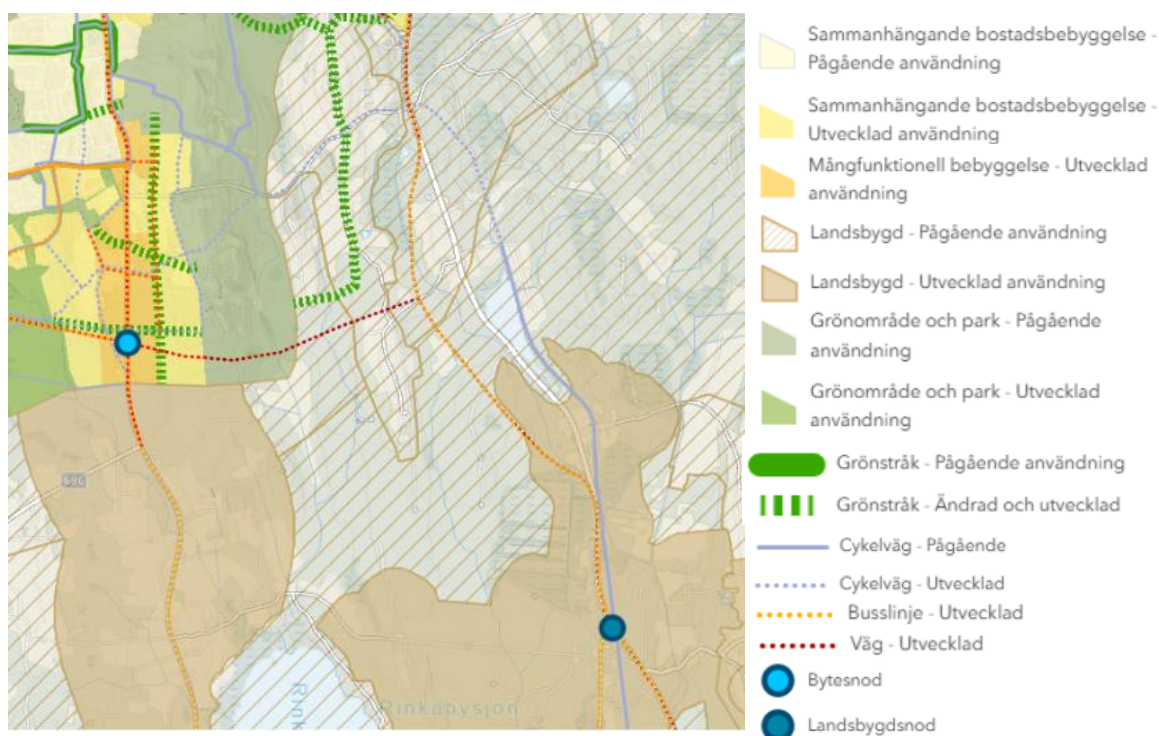
Figur 16. Kommunens utvecklingsinriktning enligt pågående/gällande översiktsplan (Källa: Växjö kommuns Översiktsplan, Växjö kommun, 2021).



Figur 17. Mark- och vattenanvändning enligt Växjö kommuns gällande översiktsplan (Källa: Växjö kommuns översiktsplan, Växjö kommun, 2021).

### Pågående översiktsplan

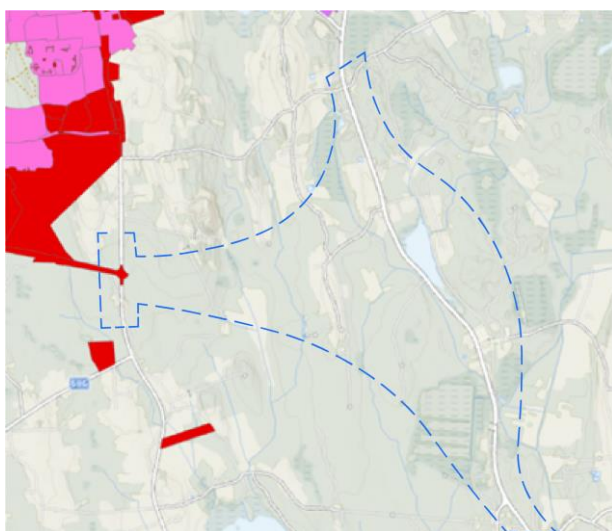
Växjö kommun håller på att ta fram en ny översiktsplan som har varit ute på granskning under 31 mars och 1 juni 2025. Anledningen till att en ny översiktsplan tas fram är framför allt för att fokusera på stadskärnan och landsbygden men även för att förtydliga gällande viktiga planeringsförutsättningar. Utvecklingsinriktning i den översiktsplan som håller på att tas fram är densamma som i gällande översiktsplan. Området för landsbygdsutvecklingen vid Bramstorp/Tegnaby har förändrats och i Telestad har bland annat utvecklingen av parkstråk ändrats jämfört med gällande översiktsplan, se Figur 18.



Figur 18. Mark- och vattenanvändning enligt Växjö kommuns pågående översiktsplan (källa: Växjö kommuns (Källa: Växjö kommuns översiktsplan, Växjö kommun, 2025).

#### 4.6.2 Detaljplaner

Det finns en gällande detaljplan inom utredningsområdets västra del där Södra länken planeras anslutas till väg 682, se Figur 19. Aktuell detaljplan som berörs är Växjö 13:35, Södra Länken etapp 1 som vann laga kraft 20 oktober 2010. Planens syfte är att möjliggöra en utbyggnad av etapp 1 av Södra länken mellan Teleborgsvägen och Kättilstorp. Berört detaljplaneområde är planlagt som allmän platsmark GENOMFART.



Figur 19. Gällande detaljplaner redovisas i rött och rosa. Utredningsområdet redovisas i blåstreckad linje (Källa: Växjö kommuns översiktsplan, Växjö kommun, 2025).

## 4.7 Boendemiljö

För buller och luft finns miljö kvalitetsnormer. Miljö kvalitetsnormer för luft och buller är juridiska krav som säkerställer att omgivningsluften och ljudmiljön inte överstiger nivåer som kan skada människors hälsa eller miljön.

### **Buller**

Inom utredningsområdet längs väg 27 förekommer främst bostäder och verksamheter i Bramstorp, medan det i övriga delar endast finns några enstaka, utspridda bostäder och verksamheter. Flera av bostäderna i Bramstorp, liksom vissa av de utspridda bostäderna, ligger relativt nära körbanan och är redan idag exponerade för trafikbuller. Ett antal bostadsfastigheter längs väg 27 har ingått i Trafikverkets åtgärdsprogram för buller och erhållit fönsteråtgärder eller bullerskyddsskärmar.

### **Luft**

Luftkvaliteten som förväntas från väg 27 bedöms inte utgöra ett problem för de bostäder som ligger nära vägbanan idag, eftersom vägen går genom ett landsbygdslandskap. Luftkvaliteten är däremot en kritisk faktor i tätbebyggda miljöer och trånga stadsrum.

## 4.8 Friluftsliv och rekreation

Inom utredningsområdet finns två markerade leder/stråk som går parallellt med väg 27. Dessa två leder är Åsnen runt och Sydostleden som utgör samma led.

Området söder om Teleborg, som ligger utanför utredningsområdet, utgör en viktig resurs för friluftsliv. Det nyttjas av en bred grupp intressenter, inklusive skolor, scouter, hundägare, ryttare, jägare, fågelskådare, fiskare och orienterare. Identifierade områden som ligger utanför utredningsområdet och som används för rekreation inkluderar Teleborgs naturreservat, skogsområdet söder om planerad Södra länken, Telestad (hästars sommarbete), Rinkabysjöns utlopp, samt den mindre badplatsen och markvägarna vid Tävelsåssjöns östra strand. Området är även känt för ett rikt fågelliv med fågeltorn vid Sjöamellan.

## 4.9 Riksintressen

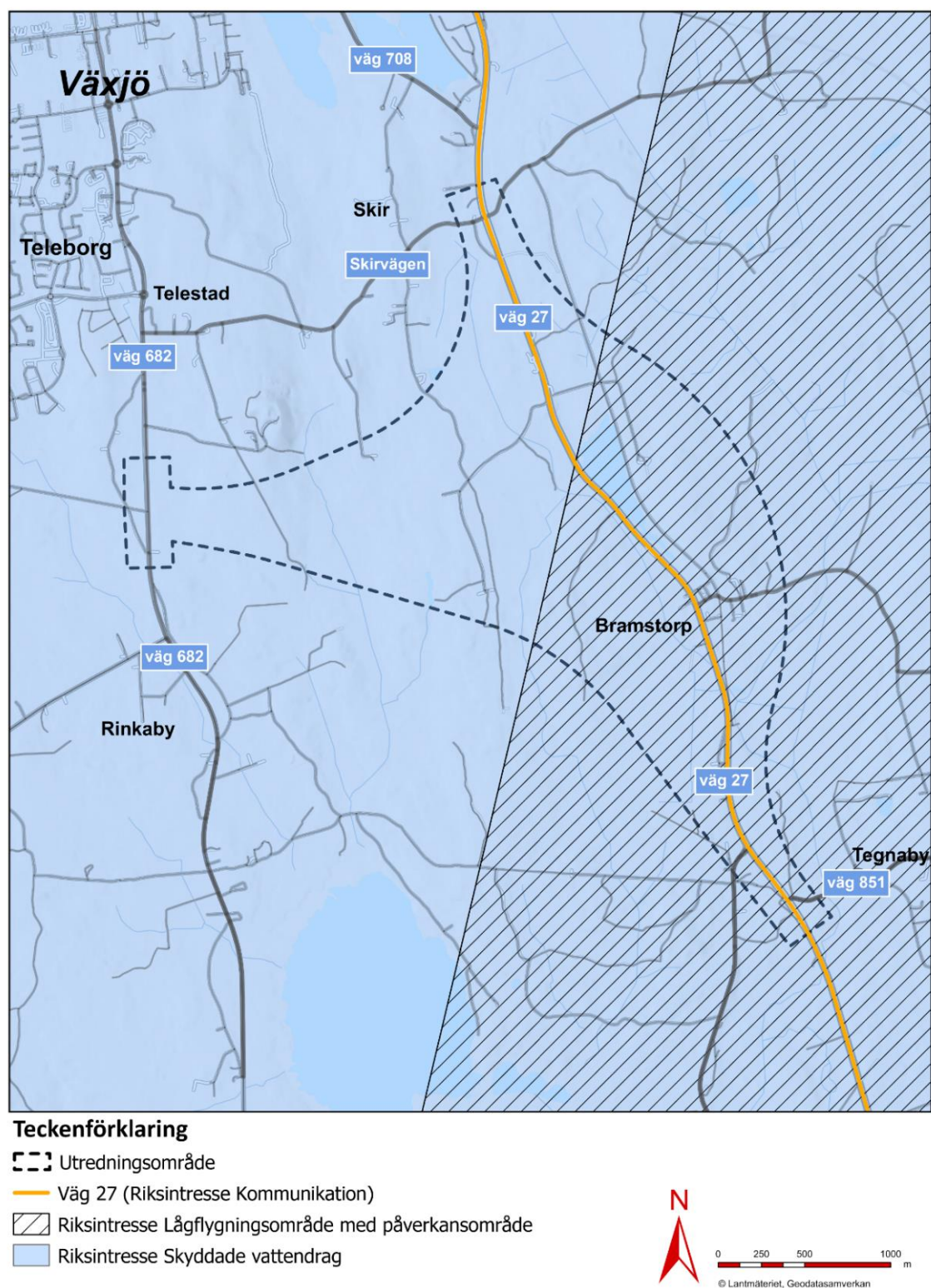
Hela utredningsområdet ligger inom ett riksintresse enligt Miljöbalken 4:e kapitlet 6:e § *Mörrumsån - med tillhörande käll- och biflöden* (Skyddade vattendrag).

Riksintresset innebär att ingen ytterligare utbyggnad får göras inom området som medför försämring i form av vandringshinder och vattenhushållning. Nya vattenkraftverk, vattenregleringar eller vattenöverledningar för kraftändamål får inte anläggas.

Delar av utredningsområdet ligger inom lågflygningsområde för Ronneby flottflygplats, Blekinge flygflottilj F17, som är av riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3:e kap. 9 § 1st. miljöbalken. Inom lågflygningsområden ska samråd

ske med Försvarsmakten vid tillkommande höga objekt. Åtgärder och markanvändning som kan påverka lågflygningsområdet ska inte tillåtas.

Riksväg 27 genom Kronobergs län utgör riksintresse för kommunikationer genom sin roll som en betydelsefull transportkorridor.



Figur 20. Riksintressen inom utredningsområdet.

## 4.10 Landskapets karaktär

Utredningsområdet ligger centralt placerat i ett storskaligt mosaiklandskap med relativt flack terräng. Landskapstypen inom utredningsområdet i sig karaktäriseras av ett mera småskaligt mosaiklandskap bestående av sjöar, mossmark, öppen kulturlandskapad mark som jordbruksmark och betesmark samt skogsmark. Området är flackt med varierande siktlinjer över samlad gårdsbebyggelse och odlad mark och betesmark. I områdets östra del dominerar produktionsskogen medan områdets mer centrala och västliga delar till större del utgörs av odlingsmark och betesmark.

Jordmånen inom utredningsområdet består av postglaciala leror, morän och torv. Inom utredningsområdet finns flera grundvattenförande åsar och drumlinier. Det omgivande landskapet präglas av sammanhängande men vattenfattiga odlingsmarker som ger både långa och korta siktlinjer över landskapet och sjöarna.

## 4.11 Kulturmiljö

I samband med denna vägplan har en kulturarvsanalys genomförts under hösten 2025. I analysen av kulturmiljön har även utblickar gjorts utanför utredningsområdet, så att analysen inkluderar de karaktäristiska värdena för hela landskapsavsnittet. För att hålla analysen överskådlig och relevant har en detaljerad redovisning endast gjorts för objekt inom 50 meter av utredningsområdet, vilka är de som fysiskt kan påverkas av åtgärderna.

### 4.11.1 Förhistorisk tid

Det aktuella området är i sin helhet lokaliserat över högsta kustlinjen och har därför kunnat bebos ända från tiden för inlandsisen avsmältning för omkring 12 000 år sedan. Inom och omkring utredningsområdet finns flera kända förhistoriska lämningar från sten-, brons- och järnålder.

Stora delar av undersökningsområdet har någon gång varit uppodlat redan under förhistorisk tid, även de områden som idag är skogsmark. De fysiska spåren i form av röjningsrösen och stensträngar har bevarats, som ett resultat av både ett lågt befolkningstryck och en låg exploateringsgrad. Koncentrationen av röjningsröseområden i Kronobergs län och i Småland i stort betraktas som unik i ett europeiskt perspektiv.

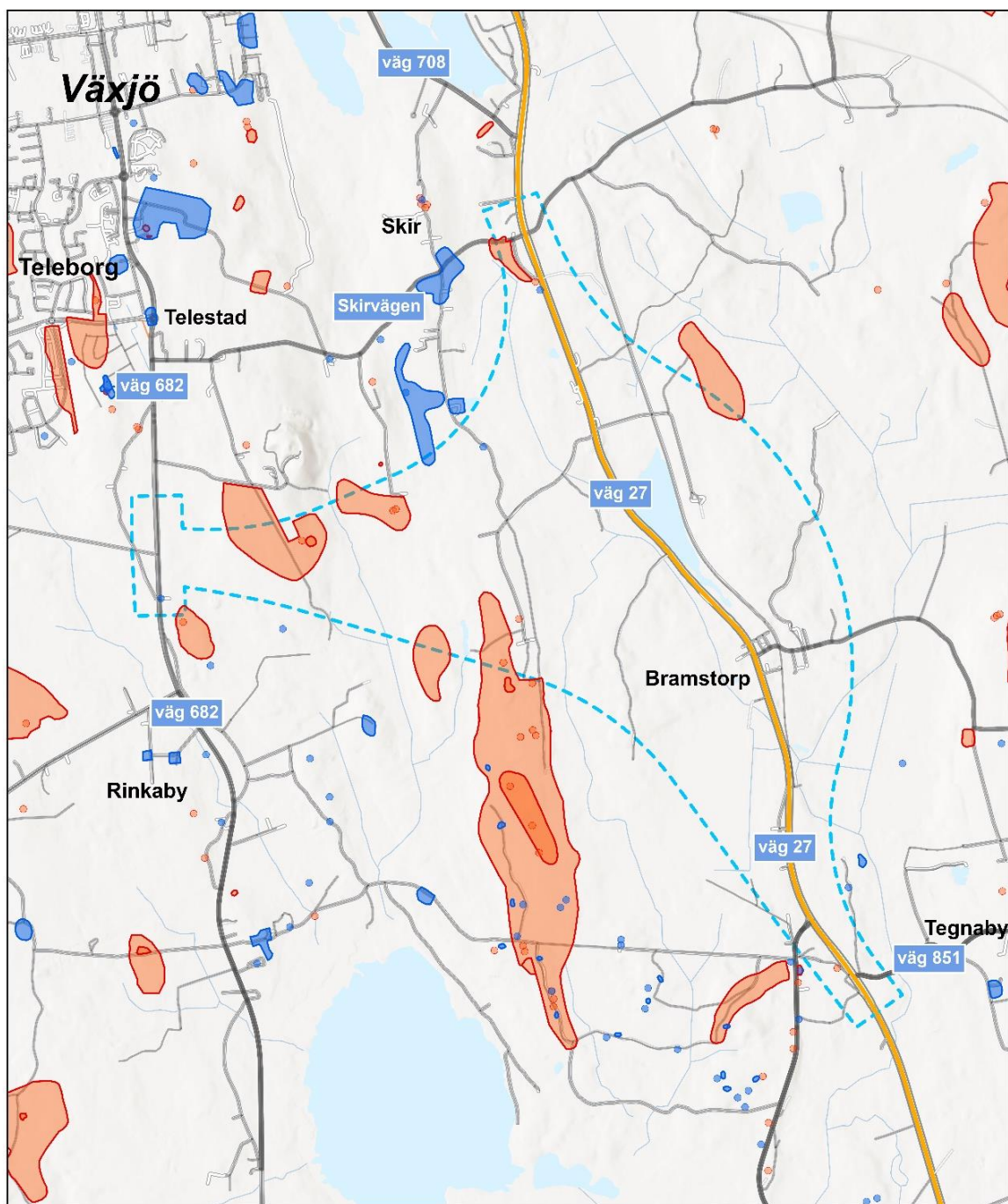
#### 4.11.2 Registrerade lämningar

Inom och omkring utredningsområdet finns flera kända fornlämningar med dateringar från yngre stenålder till senare tid. Fornlämningsmiljön karaktäriseras av fossil åkermark, gravar och boplatser. Bland annat förekommer ett gravfält vid Skir i den norra delen av utredningsområdet samt en stenkammargrav i Kulladal. I vissa fall ingår yngre formelement i den fossila åkermarken och då faller dessa inom kategorin övrig kulturhistorisk lämning.

I direkt anslutning till utredningsområdet, i Haga, finns ytterligare en övrig kulturhistorisk lämning i form av ett gränsmärke mellan Kinnevalds och Konga härader, och utanför utredningsområdet ligger en möjlig fornlämning, en by/gårdstomt vid Södragården. I Skir respektive Tegnaby förekommer även vägmärken intill väg 27.

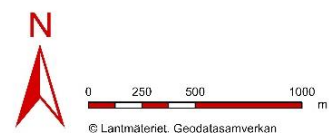
Inom utredningsområdet kommer en arkeologisk utredning att utföras under projektets gång. Vid analysens genomförande har den arkeologiska utredningen inte påbörjats vilket innebär att fler, hittills okända lämningar kan tillkomma. I Figur 21 redovisas kända fornlämningar inom och omkring utredningsområdet.

Fornlämningar och området runt omkring dessa skyddas av kulturmiljölagen (KML). De får inte flyttas, rubbas, täckas över eller ändras utan tillstånd från Länsstyrelsen.



### Teckenförklaring

- Utredningsområde
- Väg 27
- Fornlämningar
- Möjliga fornlämningar,  
övriga kulturhistoriska  
lämningar



Figur 21. Fornlämningar, möjliga fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar inom och omkring utredningsområdet.

### 4.11.3 Kulturhistorisk värdering

Det kulturhistoriska värdet i området bedöms handla om de långa historiska skeendena i markanvändning och kommunikation. Inom och omkring utredningsområdet finns fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar som visar på ett tidsdjup som sträcker sig så långt tillbaka som yngre stenålder. Spåren av förhistorisk och historisk markanvändning står i samklang med dagens kommunikativa stråk och verksamheter.

I utredningsområdets centrala delar, i trakten kring Skir och Nybygget, finns bevarandevärda långa siktlinjer som bedöms stärka kulturlandskapets läsbarhet och höja det kulturhistoriska upplevelsevärdet för genomresande såväl som bofasta. Med avstamp i den yngre stenålderns första bönder och boskapsskötare är det möjligt att avläsa tusentals år av markanvändning fram till dagens boende och verksamheter.

I utredningsområdets västra, östra och södra delar förekommer större områden med fossil åkermark. Detta omfattar områden som Skir, Nybygget, Kulladal, Karlslund, Haga och Furulund. De bedöms alla ha höga kulturhistoriska värden då fornlämningstypen som utgör spåren av mångtusenårig markanvändning är karaktäristisk för Kronobergs län.

Inom och omkring utredningsområdet finns historiska bylägen samt in- och utägomark tillhörande Skirs, Tegnabys och Telestads byar. Det kulturhistoriska värdet bedöms ligga i förståelsen av odlingslandskapets tidsdjup, de historiska byarnas relation till omlandet samt deras geografiska koppling till fossil åkermark och järnåldersgravfält inom utredningsområdet.

Väg 27 är i sig själv en stark bärare av kulturhistoriska värden då dess sträckning återfinns i historiskt kartmaterial sedan slutet av 1600-talet. Vägen har varit och är en viktig länk mellan staden Växjö och omlandet. Förekomst av järnåldersgravfält som ansluter till vägen i norra och södra delarna av utredningsområdet pekar mot en än längre användning av vägen som kommunikationsstråk i kulturlandskapet.

Öster om och parallellt med väg 27 gick tidigare järnvägen Växjö-Tingsryd. Den utgör ett stycke järnvägs- och transporthistoria och pekar mot det sena 1800-talets och tidiga 1900-talets etablering av industrier och bebyggelse. Idag utgör banvallen en cykelled. Banvallens sträckning bedöms vara kulturhistoriskt viktig med höga upplevelse- och pedagogiska värden som idag kombineras med det rörliga friluftslivet.

### 4.11.4 Kända värden

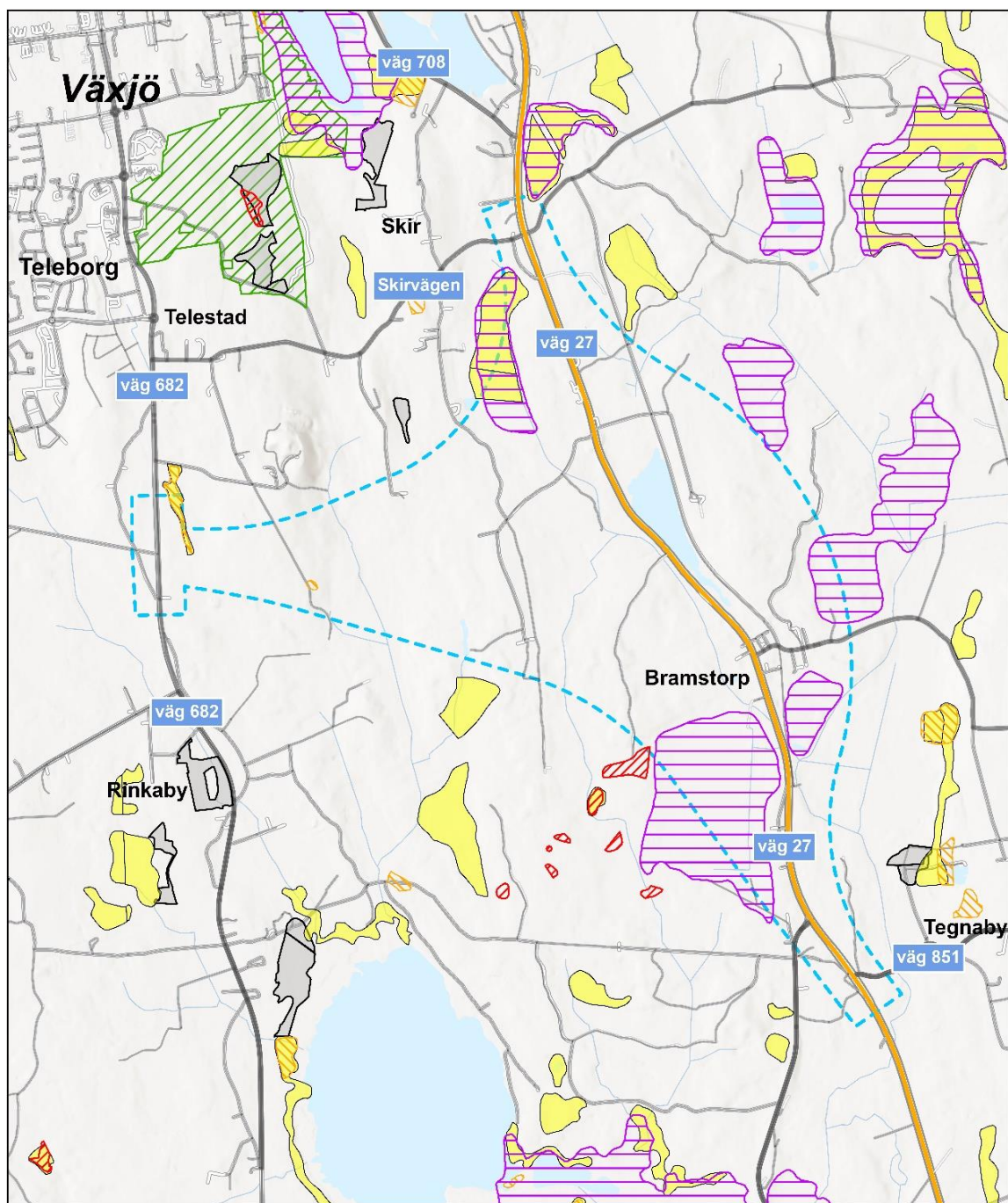
Det finns inga riksintressen för kulturmiljövården eller några utpekade regionala kulturmiljöområden inom utredningsområdet. Däremot har kommunen pekat ut viktiga och känsliga områden (vilka beskrivs i avsnittet ovan) med kvaliteter eller andra förhållanden som det bör tas hänsyn till vid planering.

## 4.12 Naturmiljö

### 4.12.1 Skyddade områden och övriga områden

När det gäller områden som är skyddade som till exempel naturreservat eller Natura-2000 finns det inga inom utredningsområdet eller några naturvårdsavtal registrerade i området. Det närmaste området utgörs av naturreservatet Teleborg cirka 1,0 km i nordväst om utredningsområdet, se Figur 22. Enligt Skogsstyrelsens kartläggning finns en nyckelbiotop där endast en liten del sträcker sig inom utredningsområdet, medan övriga nyckelbiotoper är belägna utanför utredningsområdet. Två objekt med naturvärde finns inom utredningsområdet samt fyra våtmarksområden och två sumpskogsområden, se Figur 22.

Vid sjöar och vattendrag råder generellt strandskydd enligt 7 kap 13§ miljöbalken. Strandskydd omfattar land- och vattenområden 100 meter från strandlinjen. Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och samtidigt bevara goda livsvillkor för djur och växter. Inom utredningsområdet finns vattendrag och sjöar, såsom Långsjön, som omfattas av strandskydd, liksom övriga vattendrag i området.



### Teckenförklaring

Utredningsområde

Väg 27

Våtmarksinventering

Ängs- och betesmarksinventering

Naturreservat

Skogliga värden

Objekt med naturvärde

Nyckelbiotoper (Skogsstyrelsen)

Sumpskog



0 250 500 1000 m

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Figur 22. Skyddade områden och övriga värden inom och omkring utredningsområdet.

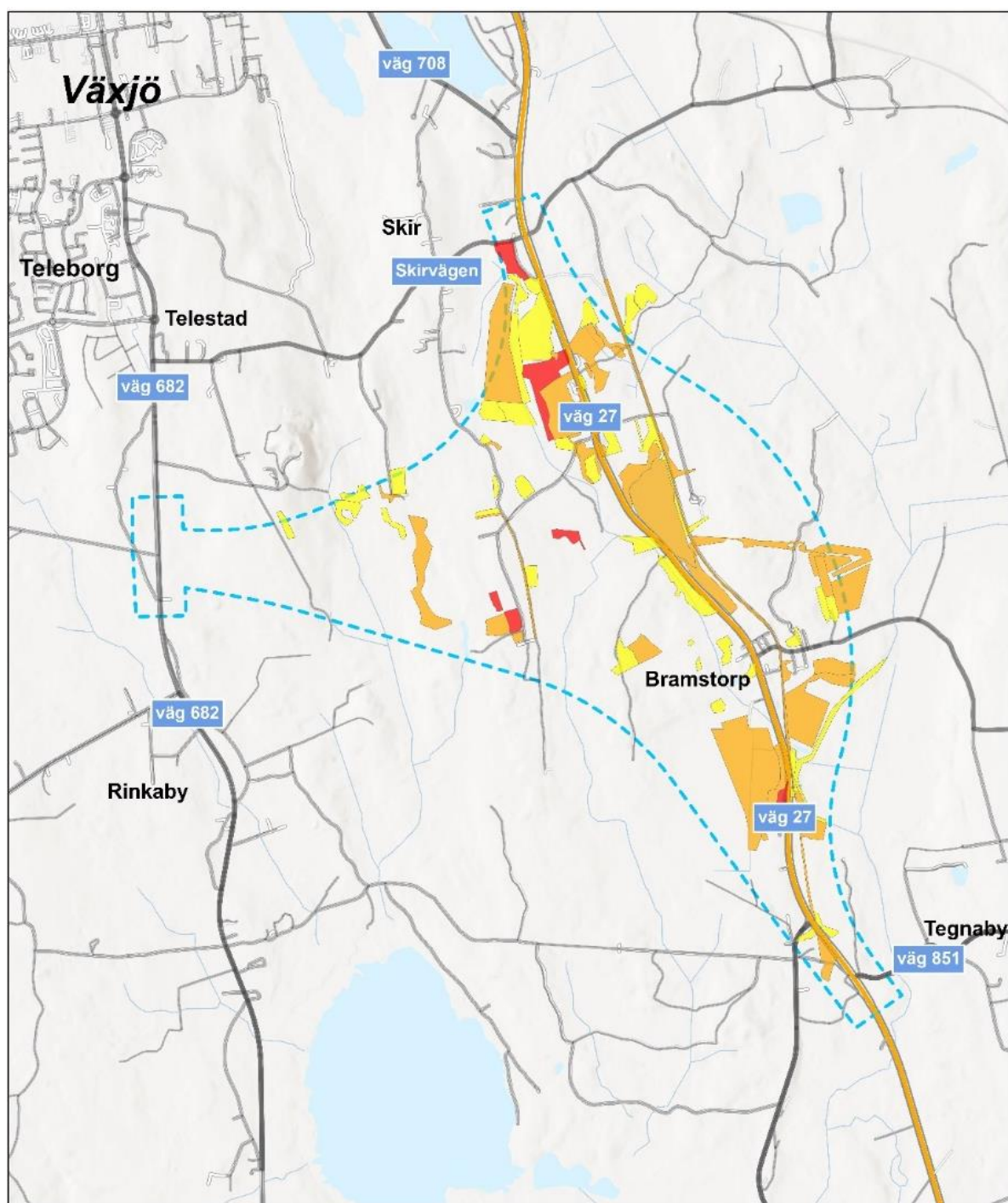
#### 4.12.2 Naturvärdesobjekt

En naturvärdesinventering inom utredningsområdet har utförts av Amalina Natur och Miljökonsult på uppdrag av Trafikverket under april till november 2025, *Inför om- och nybyggnad av Rv27 Bramstorp, samt östra delen av Södra länken*.

Sammanlagt har 96 naturvärdesbiotoper identifierats inom inventeringsområdet, se Figur 23. Sju av biotoperna har klassats i naturvärdesklass 2, ett högt naturvärde, 44 har klassats i naturvärdesklass 3, ett påtagligt naturvärde, medan 45 har klass 4, ett visst naturvärde.

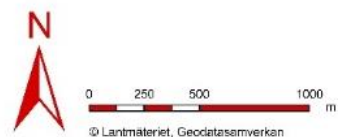
I fältinventeringen inventerades även objekt som omfattas av generellt biotopskydd. I området förekommer det flertalet stenmurar både i jordbruksmark och skogsmark. Stenmurar belägna i eller intill jordbruksmark omfattas av generellt biotopskydd och dessa som omfattas av biotopskydd redovisas i Figur 24.

I betesmarkerna vid Lilla Gården och Långstorp finns gott om odlingsrösen. Vidare finns några diken och en våtmark som skyddas som *Småvatten och våtmark i jordbruksmark*. I Figur 24 redovisas en översiktlig karta med samtliga identifierade biotopskydd.

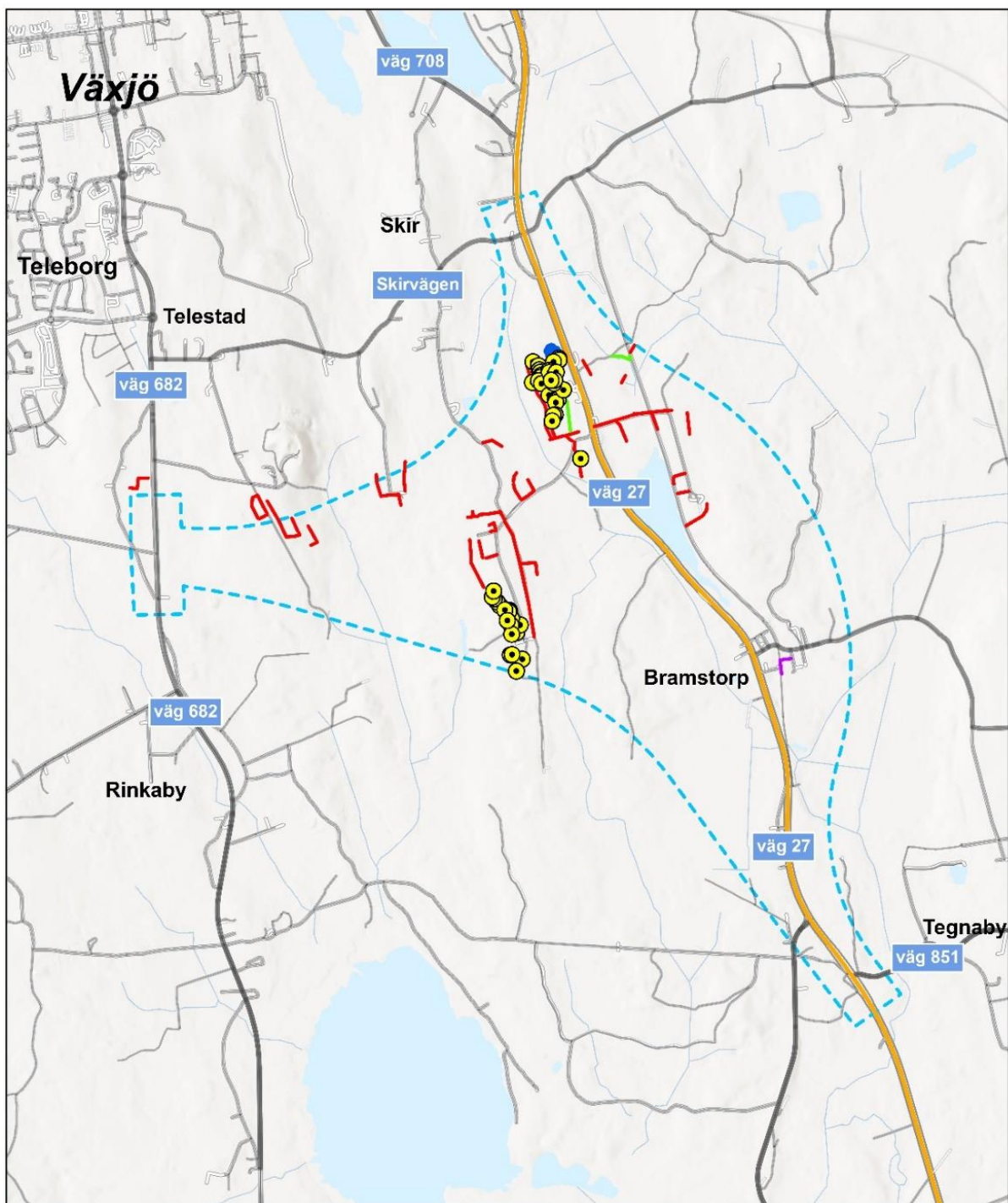


### Teckenförklaring

- Utredningsområde
- Väg 27
- Naturvärdesklass 2 - högt naturvärde
- Naturvärdesklass 3 - påtagligt naturvärde
- Naturvärdesklass 4 - visst naturvärde



Figur 23. Redovisning av naturvärdesklasser utifrån genomförd naturvärdesinventering.



### Teckenförklaring

Utredningsområde

Väg 27

Biotopskydd diken

Biotopskydd stenmur

Biotopskydd lindallé

Biotopskydd odlingsrösen

Biotopskydd småvatten



0 250 500 1000 m

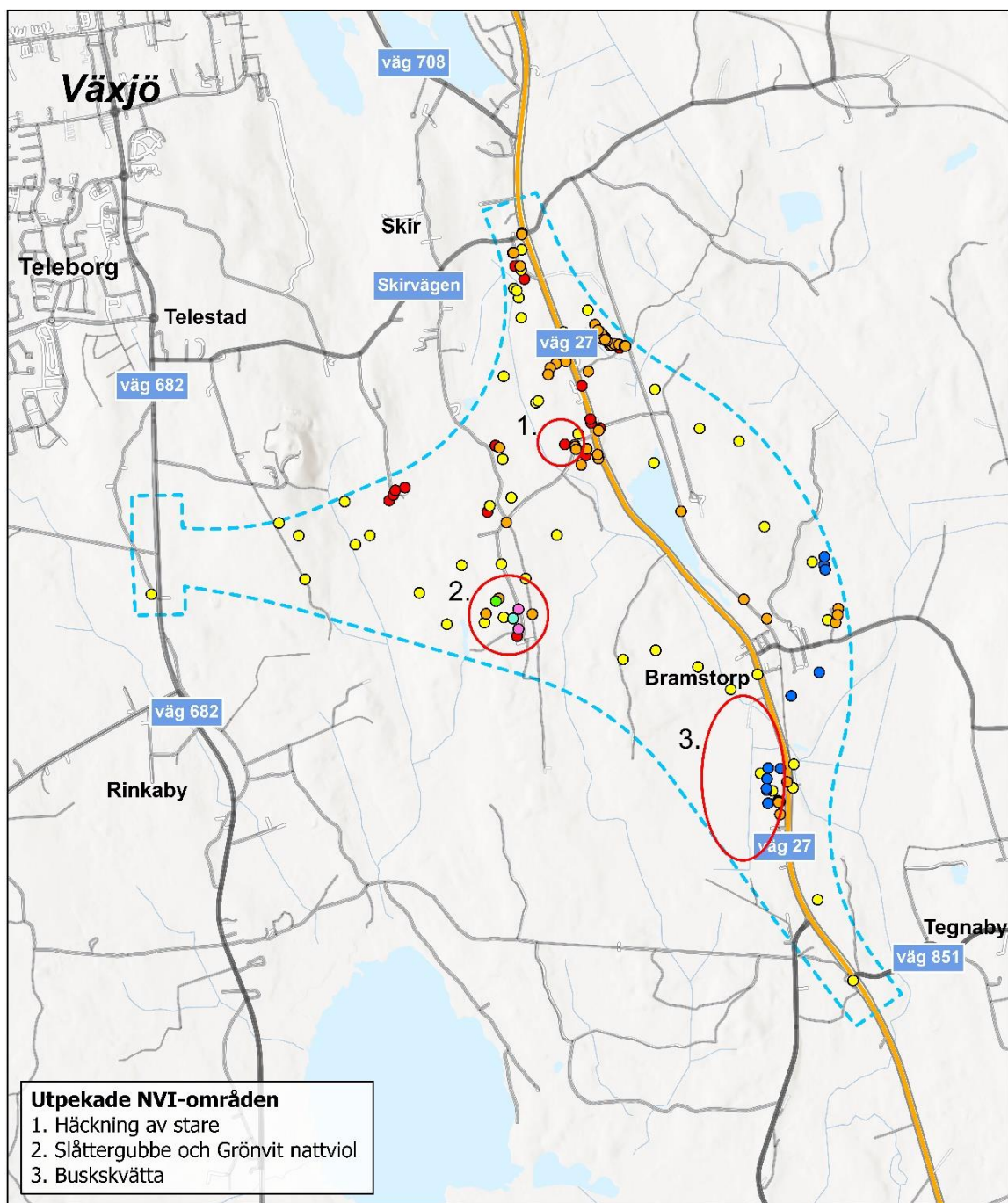
© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Figur 24. Identifierade objekt som är skyddade enligt det generella biotopskyddet.

### 4.12.3 Skyddsvärda arter och naturvårdsarter

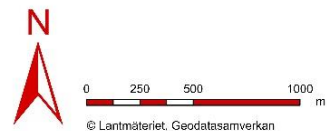
En naturvårdsart indikerar att ett område kan ha särskild betydelse för biologisk mångfald. Vid naturvärdesinventeringen noterades totalt 184 naturvårdsarter. I Figur 25 redovisas de rödlistade arter (Akut hotad-CR, Starkt hotad-EN, Sårbar-VU och nära hotade arter-NT) som noterades i samband med fältinventeringen. Nedan presenteras även exempel på andra arter som identifierades i inventeringsområdet:

- **Däggdjur:** Ett rådjur (livskraftig). Sannolikt har den aktuella delen av Kronobergs län och dess omgivningar en typisk däggdjursfauna.
- **Fåglar:** Relativt många fågelarter noterades. En häckning av stare konstaterades i utredningsområdet, se Figur 25 inom område 1. Bland revirhävande arter noterades buskskvätta (NT) i område 3, se Figur 25. Gulsparv (NT) noterades i några naturvärdesbiotoper, liksom grönsångare (NT) och ärtsångare (NT). Även spillkråka (NT) och talltita (NT) hade revir i området.
- **Grod- och kräldjur:** Snok, huggorm, vanlig groda och vanlig padda noterades vid inventeringen. Sannolikt är de relativt spridda. Det samma torde gälla skogsödlor och kopparödlor. Samtliga av dessa grod- och kräldjursarter är fridlysta. Flera mindre vattensamlingar som torde vara lämpliga för grodlek konstaterades, men ingen grodlek noterades vid en riktad inventeringsinsats.
- **Insekter, spindlar och övriga ryggradslösa djur:** Några värdearter inklusive flera rödlistade arter till exempel mindre bastardsvärmare (NT) och mindre purpurmätare (NT) noterades vid inventeringen.
- **Vegetation och flora:** Området har en relativt omväxlande kvartärgeologi. Här förekommer rikare jordar, främst i Bramstorp, med en växtplats med både tandrot och gulsippa. Dessa två arter har få växtplatser i Kronobergs län. Andra naturvårdsintressanta arter noterades, bland annat relativt många fynd av den rödlistade arten svinrot (NT). Vidare påträffades flera nya växtplatser av backmåra (NT), en regional specialitet. Inom område 2 i Figur 25 noterades slåttergubbe (VU). Skogarna domineras av gran och tall och det är generellt ont om ädellövträd och det saknas i princip bestånd med ädellövträd.
- **Fridlysta växter:** I Sverige är samtliga orkidéer och lummerväxter fridlysta och även andra spridda arter inom andra familjer. Några växtplatser för fridlysta kärlväxter noterades inom utredningsområdet. Främst gäller det revlumner som har flertalet växtplatser nära Bramstorp. Av större betydelse är växtplatserna med grönvit nattviol, eftersom den har ett starkare skydd än revlumner, den visas i område 2 i Figur 25.



### Teckenförklaring

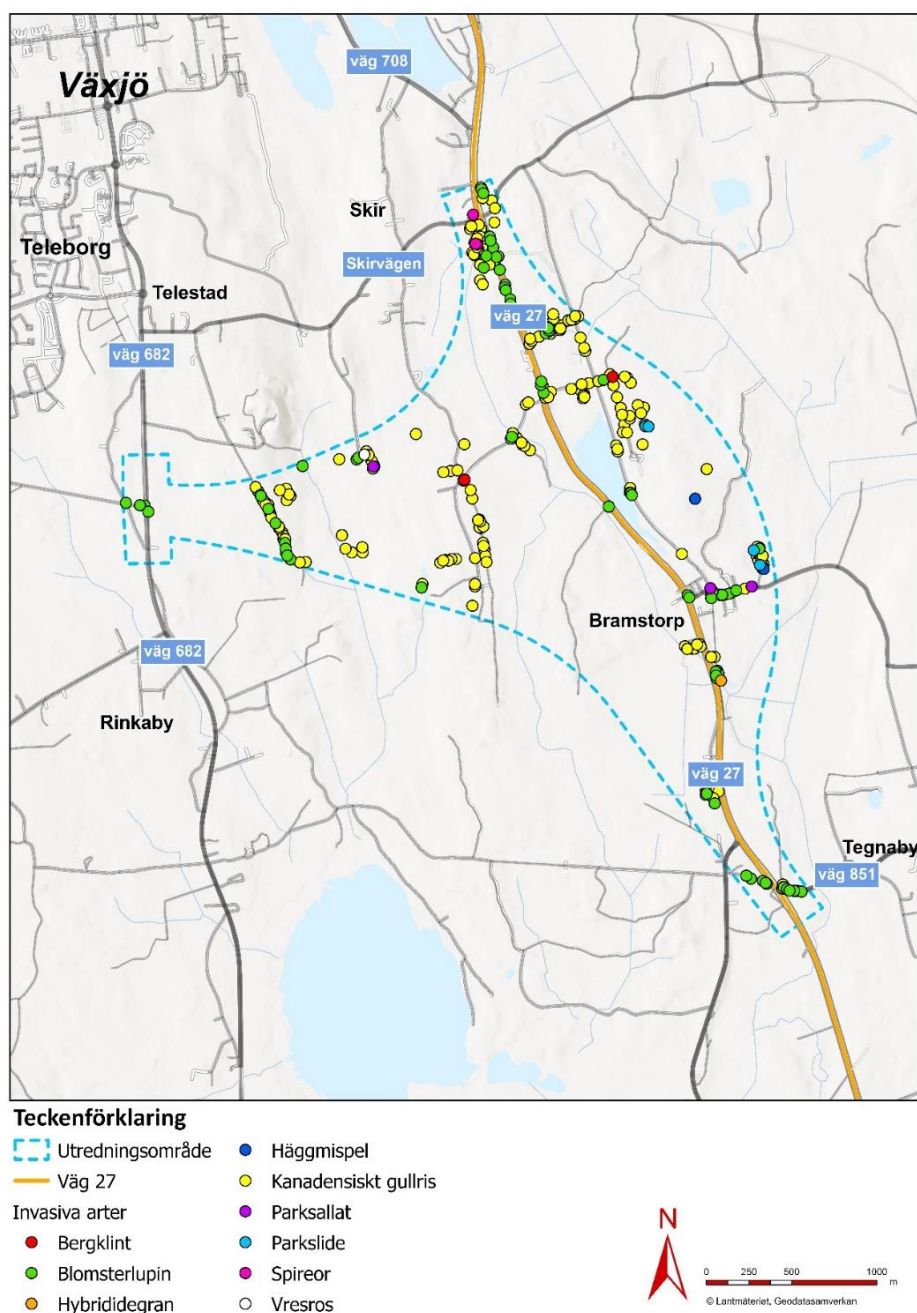
|                                                                                                   |                                                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| <span style="border: 1px dashed blue; padding: 2px;"> </span> Utredningsområde                    | <span style="color: blue;">●</span> Lavar         |
| <span style="border-bottom: 2px solid orange; width: 20px; display: inline-block;"></span> Väg 27 | <span style="color: purple;">●</span> Skallbaggar |
| Rödlistade arter                                                                                  | <span style="color: pink;">●</span> Steklar       |
| <span style="color: red;">●</span> Fjärilar                                                       | <span style="color: green;">●</span> Storsvampar  |
| <span style="color: yellow;">●</span> Fåglar                                                      | <span style="color: cyan;">●</span> Tvåvingar     |
| <span style="color: orange;">●</span> Kärleväxter                                                 |                                                   |



Figur 25. Rödlistade arter (CR, NT, VU och EN) inom utredningsområdet.

#### 4.12.4 Invasiva arter

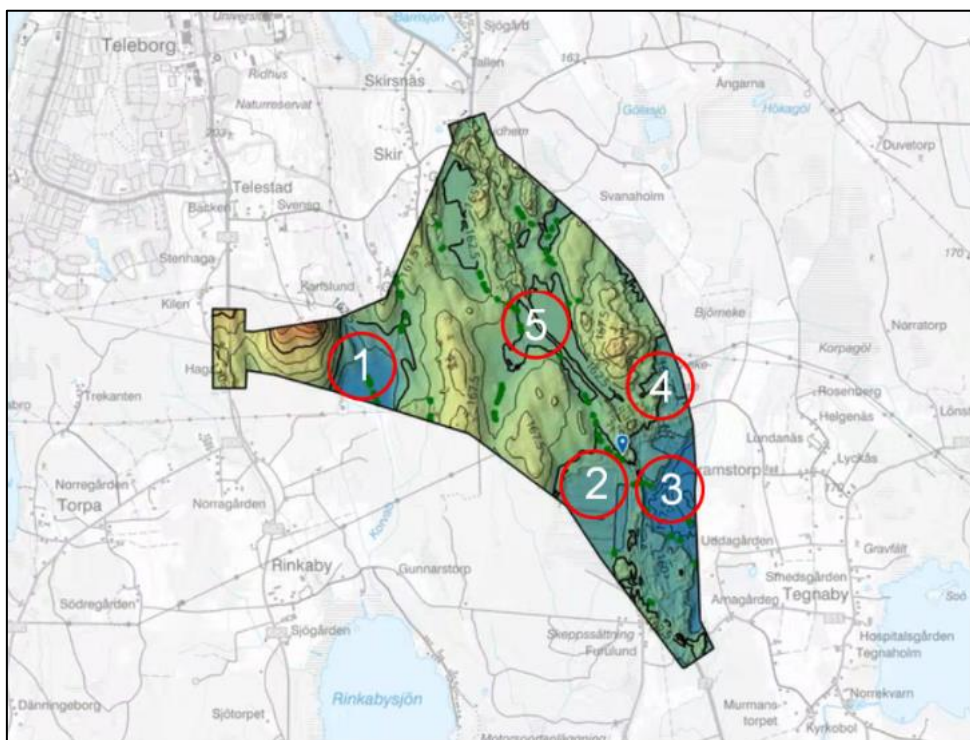
Under senare år har invasiva arter, främmande arter med en aggressiv spridning, fått allt större uppmärksamhet i naturvårdsarbetet. I naturvärdesinventeringen innefattade även inventering av invasiva arter och dessa redovisas i Figur 26. Inom inventeringsområdet förekommer det relativt omfattande arealer med kanadensiskt gullris. Arten kan närmast beskrivas som den har infekterat området i stor skala. Vidare finns många växtplatser med blomsterlupiner och enstaka växtplatser med parkslide. Bland andra arter som finns upptagna på den så kallad risklistan, märks till exempel parksallat. Däremot noterades ingen växtplats av varken jätteslide, jätteloka eller jättebalsamin.



Figur 26. Invasiva arter som påträffats inom utredningsområdet.

## 4.13 Vattenmiljö

Inom utredningsområdet har flera problemområden identifierats ur avvattningssynpunkt. I den västra delen av utredningsområdet, se Figur 27, i närheten av Nybygget (punkt 1), finns torvmark. Motsvarande markförhållanden återfinns även i den södra delen av utredningsområdet vid Fåglamossen och Bramstorpasjön (punkt 2 och 3). I den östra delen, vid Björnekemosse (punkt 4), förekommer mossetorv. I områdets norra del, norr och väster om sjön Lången (punkt 5), finns kärrtorv.



Figur 27. Problemområden för avvattning inom utredningsområdet. Källa: Scalgo.

### 4.13.1 Ytvatten och grundvatten

För ytvatten finns miljö kvalitetsnormer för kemisk status (miljögifter och föroreningar) och ekologisk status (biologiska, fysikalisk-kemiska och hydromorfologiska kvalitetsfaktorer). För grundvatten finns miljö kvalitetsnormer för kemisk status och kvantitativ status (det vill säga att det råder balans mellan uttag och nybildning av grundvatten).

#### **Ytvatten**

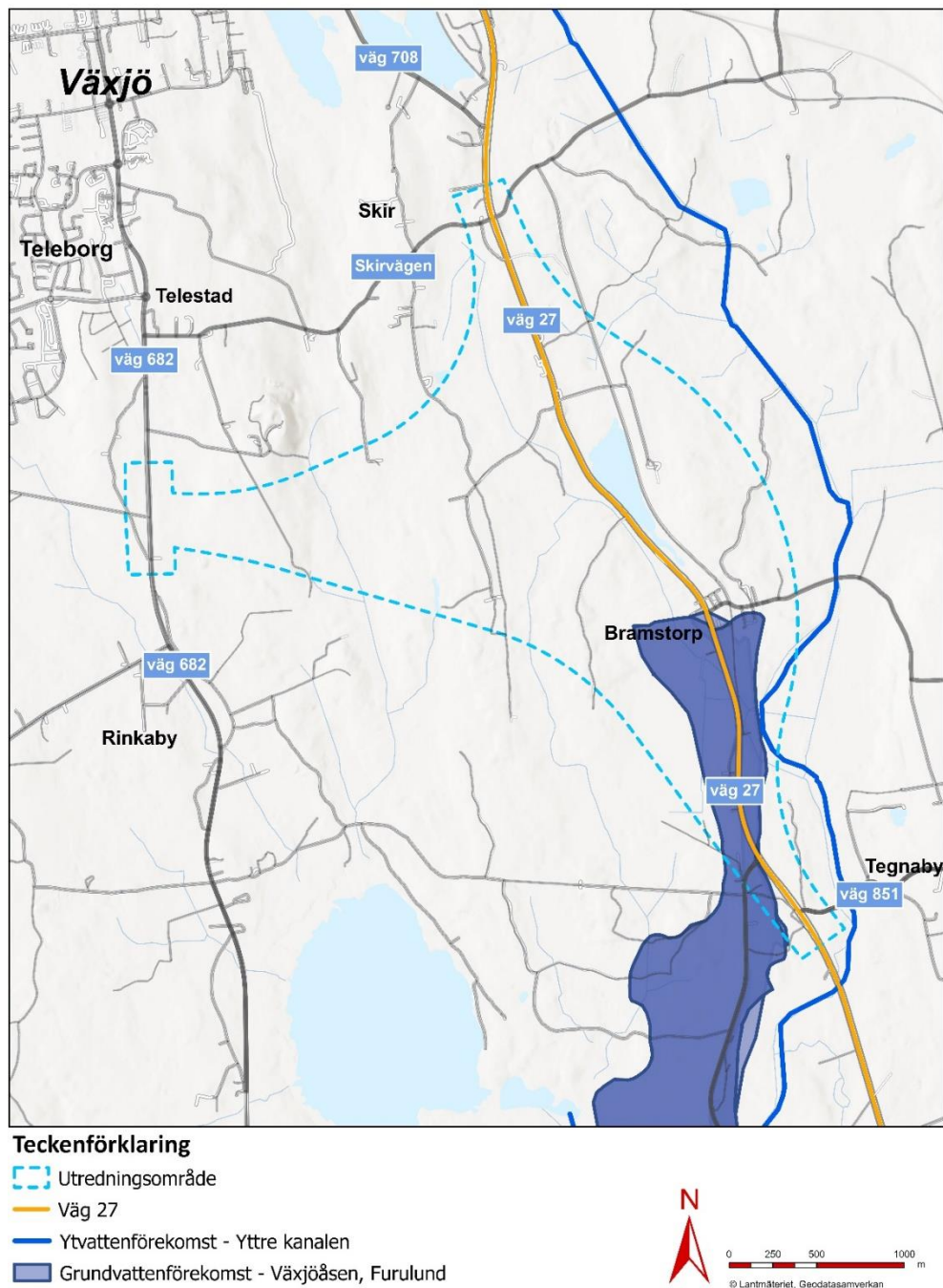
Utredningsområdet ligger inom Mörrumsåns avrinningsområde. De befintliga bäckarna och mindre åarna inom området är starkt påverkade av tidigare dikningar. Sjön Lången är belägen i sin helhet inom utredningsområdet.

För vattendraget Yttre kanalen som utgår från Rinkabysjön (vid Gustavsberg), vilket ingår i Mörrumsåns avrinningsområde, bedöms ekologisk status vara måttlig och

kemisk status uppnår ej god. Endast en kortare sträcka av vattendraget ligger inom utredningsområdet, se Figur 28.

### Grundvatten

Inom utredningsområdet finns en grundvattenförekomst som ligger söder om Bramstorp och vidare söderut. Huvudavrinningsområde är Mörrumsån - SE86000 och åtgärdsområdet är Mörrumsån (AREAO0448). Grundvattenförekomsten (Växjöåsen, Furulund) har statusklassningen god kemisk och kvantitativ status.

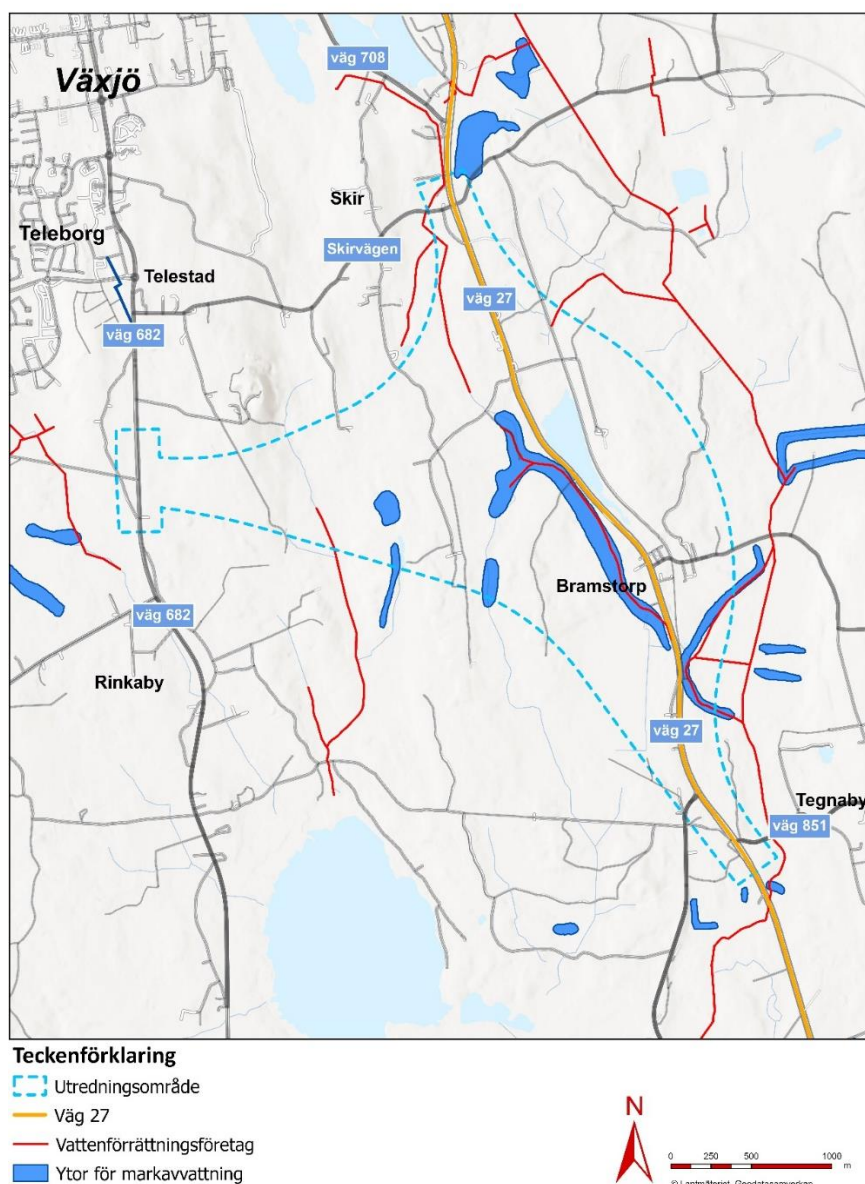


Figur 28. Vattenförekomster och vattendrag i anslutning till utredningsområdet.

### 4.13.2 Markavvattningsföretag

Inom utredningsområdet finns det markavvattning- och vattenförrättningsföretag i form av diken, kanaler eller andra anläggningar vilka syftar till att reglera vattennivåer och dränera mark. Vad gäller ytor som varit föremål för markavvattning är dessa främst koncentrerade runt Lången, särskilt i den södra delen mot Bramstorp, samt söder om Skir och öster om Rinkaby. I Figur 29 redovisas vattenförrättningsföretag och ytor för markavvattning.

I utredningsområdets norra del ligger vattenförrättningsföretaget Skirsjön, som inrättades år 1927. Nordost om området återfinns Skir Bramstorp från 1935. Centralt inom utredningsområdet finns Skir, även det från 1927. I den sydöstra delen ligger vattenförrättningsföretagen Hönsa Bramstorpsjön (inrättat 1891) och Tegnaby (inrättat 1948). I den västra delen finns slutligen Telestad–Rinkaby, som upprättades 1936.

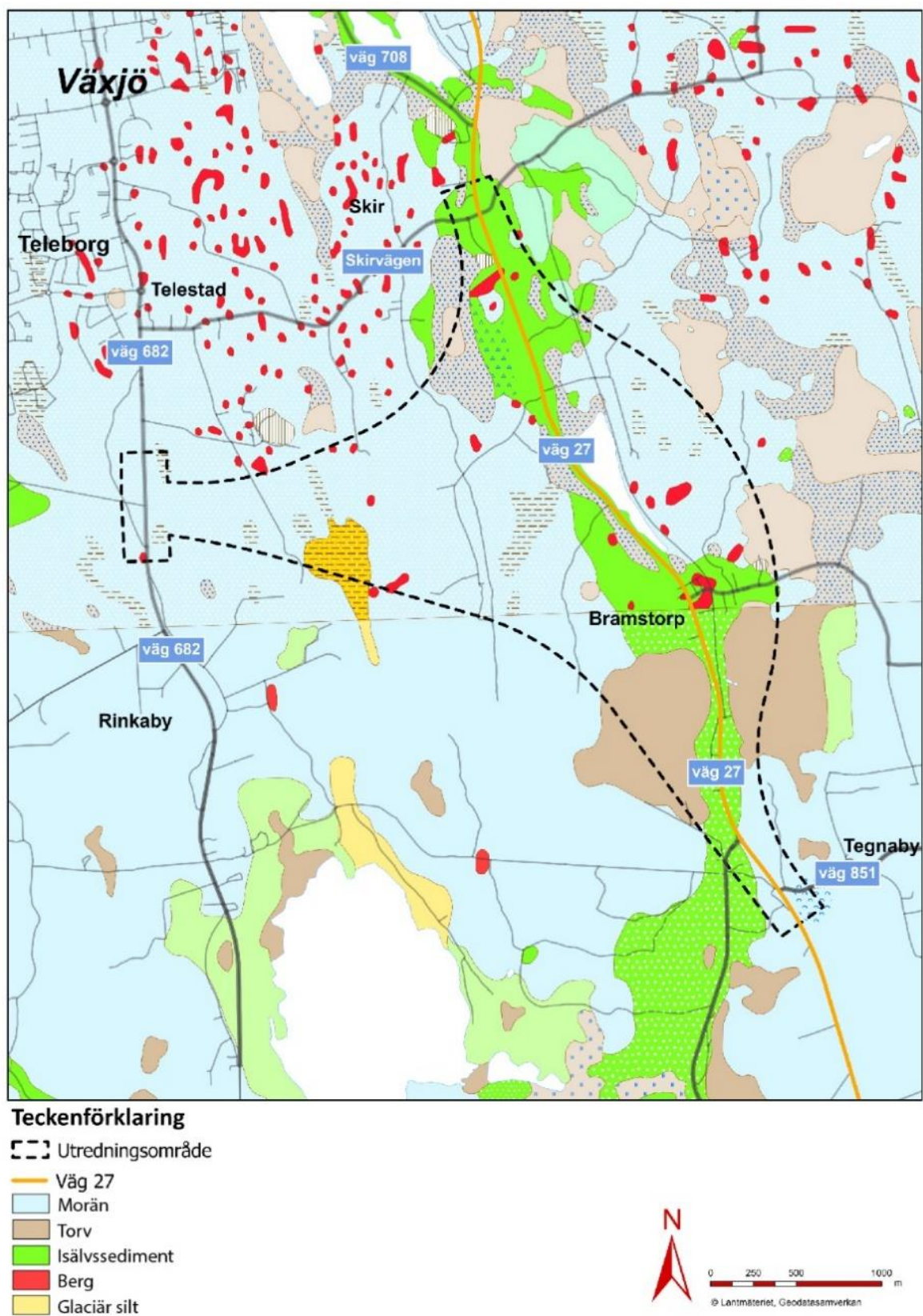


Figur 29. Vattenförrättningsföretag och ytor för markavvattning.

## 4.14 Markförhållanden och geotekniska förhållanden

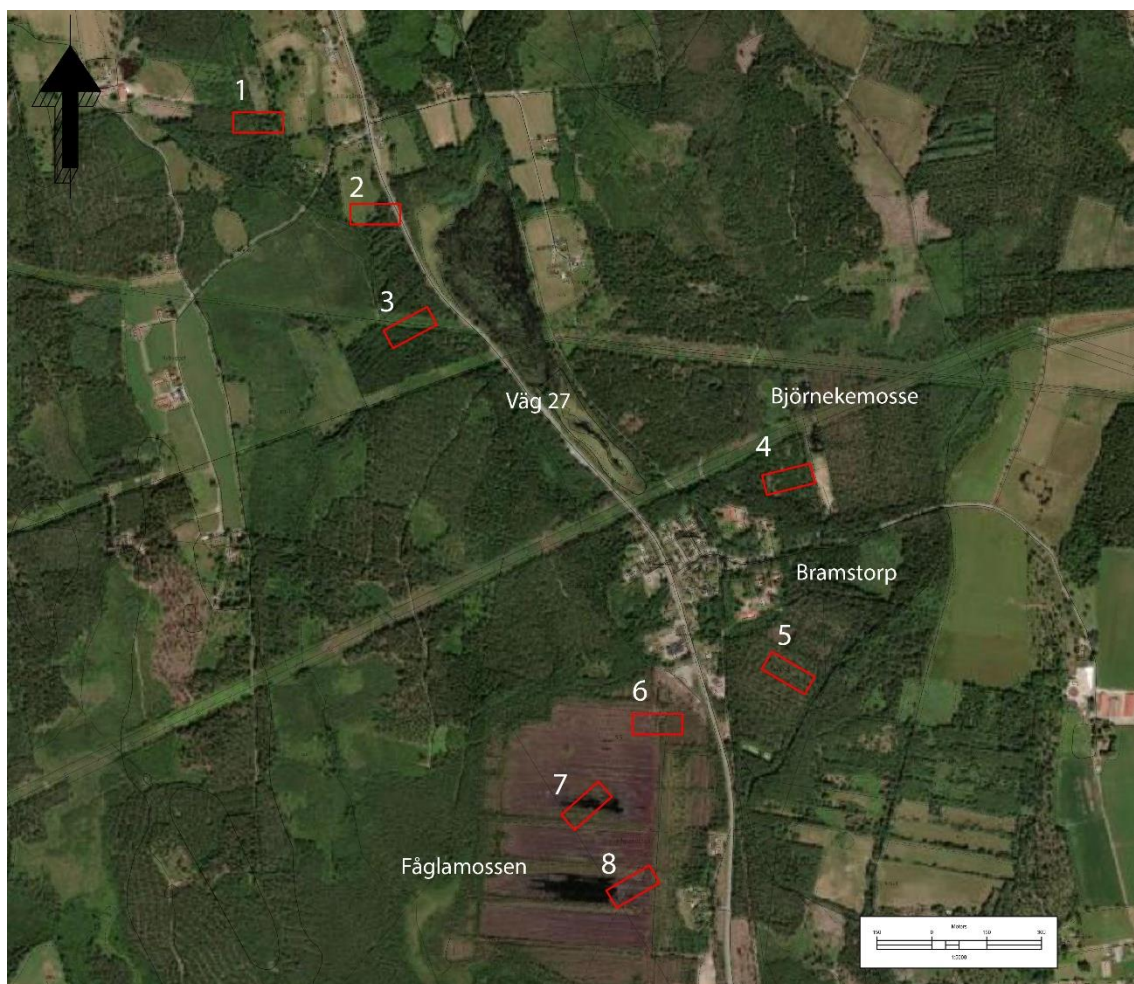
Geotekniska förhållanden påverkar en ny vägsträcknings genomförbarhet. Mark som inte är tjälfarligt och har god bärighet ger bättre förutsättningar för att anlägga en ny väg, både ur klimatmässiga och ekonomiska aspekter. Geotekniska förhållanden som utgör god bärighet är morän, grus och sand med lågt finjordsinnehåll. Jordar med sämre bärighet är mark med hög finjordshalt och högt siltinnehåll, exempel på dessa är leriga, siltiga, gyttjiga jordar eller torv samt jordar med högt organiskt innehåll.

Enligt Sveriges geologiska undersöknings (SGU) jordartskarta, se Figur 30, består de ytliga jordarna av morän (ljusblått) och isälvsediment (grönt) vilka ger goda förutsättningar för en ny väganläggning. Inom området finns även ytliga organiska jordar så som torv (brunt) vilka medför sämre förhållanden för en ny väganläggning. På vissa ställen finns partier av berg (röda) och dessutom ingår ett område med glaciär silt (gult).



Figur 30. Jordartskarta redovisande befintliga förhållanden inom utredningsområdet.

Det har utförts fältundersökningar med hjälp av sticksonderingar för att översiktligt lokalisera de aktuella torvområden. Undersökningen visar att det är sämst förhållanden öster om Bramstorp, vid område 5 i Figur 31. Torven har ett djup på cirka 6,4 meter under markytan. Vid Fågla mossen är motsvarande värden mellan cirka 1,5 meter och 2,5 meter.



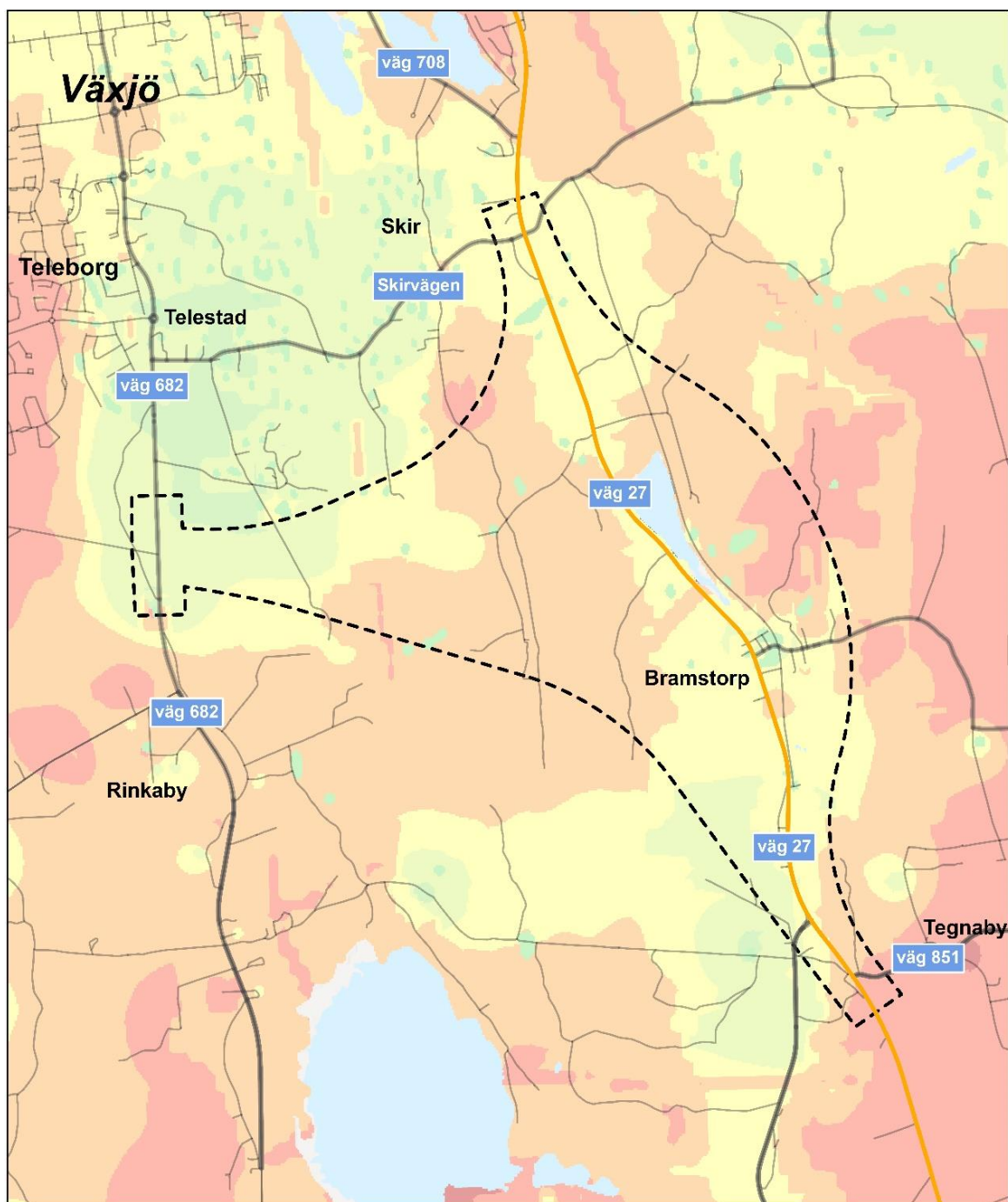
Figur 31. Områden där sticksonderingar genomförts för att undersöka torvens mäktighet.

Tabellen nedan visar den största sonderingsdjup, det vill säga torvens djup, utifrån flera sticksonderingar i varje område.

*Tabell 1. Största noterade sonderingsdjup vid stickprover med sticksondering i de åtta områden som redovisas i Figur 31.*

|          | Största sonderingsdjup (m) |
|----------|----------------------------|
| Område 1 | 0,75                       |
| Område 2 | 0,5                        |
| Område 3 | 0,7                        |
| Område 4 | 0,2                        |
| Område 5 | 6,35                       |
| Område 6 | 1,35                       |
| Område 7 | 1,6                        |
| Område 8 | 2,7                        |

Jorddjupet varierar inom sträckan och ligger mellan 1–3 meter, 3–5 meter samt på vissa avsnitt mellan 5–10 meter enligt information inhämtat från SGU, se Figur 32.



### Teckenförklaring

Utredningsområde

Väg 27

Jorddjup 10x10m intervall

0  
0-1

1 - 3  
3 - 5  
5 - 10  
10 - 20  
20 - 30  
30 - 50  
>50



0 250 500 1000 m

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

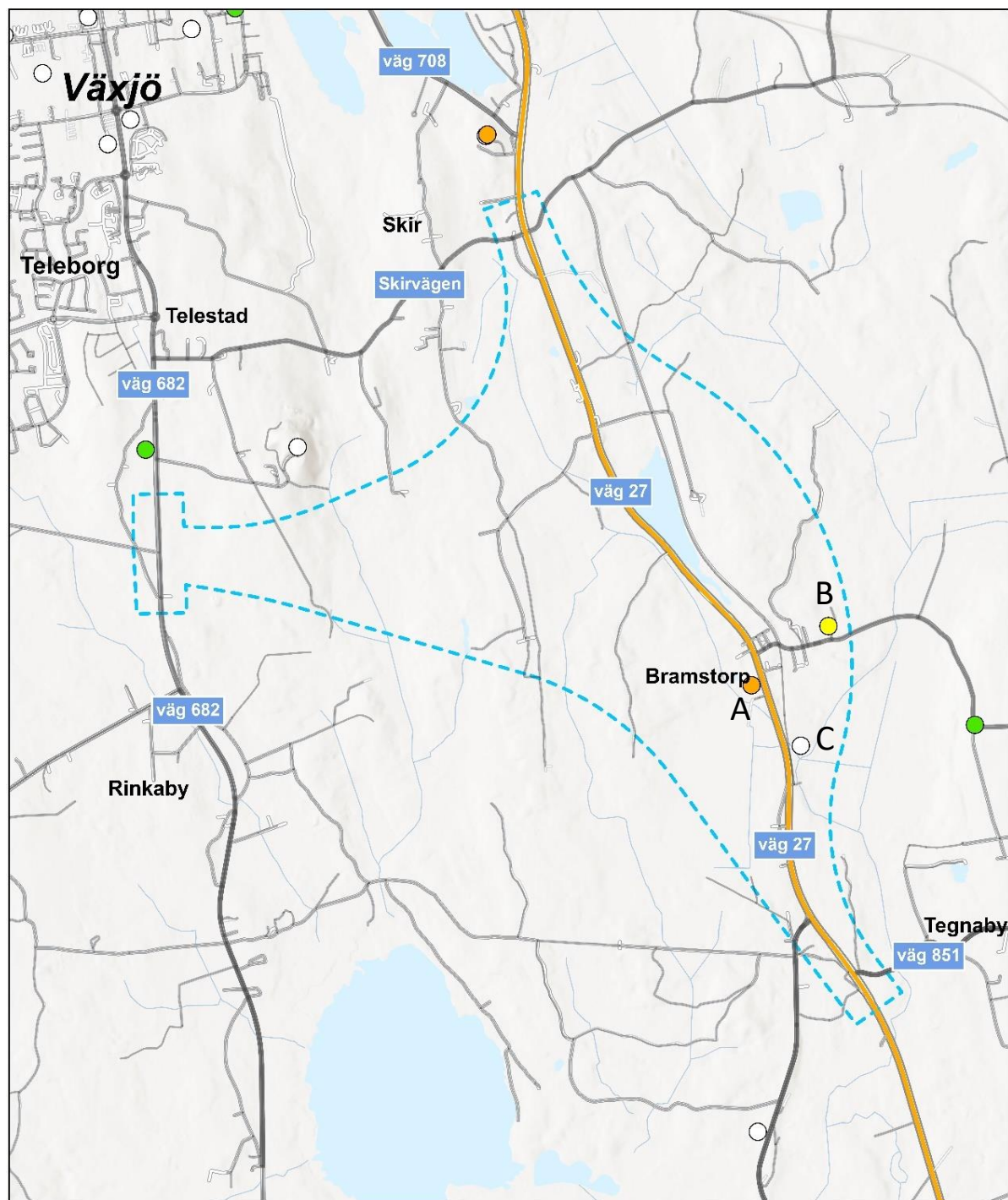
Figur 32. Jorddjup inom utredningsområdet.

## 4.15 Markmiljö

Inom utredningsområdet finns tre potentiellt förorenade områden kring Bramstorp, se Figur 33.

- Punkt A. Omfattar en bilfragmentering med skrothantering och skrothandel. Riskklass 2 – stor risk.
- Punkt B. Omfattar en avfallsdeponi med icke- farligt och farligt avfall. Riskklass 3 – måttlig risk.
- Punkt C. Omfattar ett avloppsreningsverk. Ej riskklassad.

Markmiljöundersökningar kommer genomföras i kommande skeden för att kartlägga föroreningssituationen. Resultatet av undersökningarna inarbetas i en masshanteringsplan i vilken redovisas vilka massor beroende på föroreningsgrad som kan återanvändas inom projektet eller behöver köras på deponi.



### Teckenförklaring

  Utredningsområde

Väg 27

Potentiella föroreningar

○ Riskklass Uppgift saknas

● Riskklass 1

● Riskklass 2

● Riskklass 3

● Riskklass 4



0 250 500 1000 m

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Figur 33. Potentiella föroreningar inom och omkring utredningsområdet.

## 4.16 Markanvändning och naturresurser

### 4.16.1 Jordbruksmark och skogsmark

Inom och omkring utredningsområdet finns jordbruksmark, varav delar brukas aktivt. Dessa jordbruksområden är primärt koncentrerade till Skir Lillagården och till området kring sjön Lången, men även vid Nybygget.

Inom utredningsområdet är det huvudsakligen skogsmark.

### 4.16.2 Klimat

Trafikverket arbetar för mer energieffektiva och mindre klimatpåverkande lösningar vid byggande, drift och underhåll av infrastrukturen. Från och med 2018 köper de enbart förnybar el till den egna verksamheten. Trafikverket har pekat ut prioriterade åtgärder och styrmedel inom fyra huvudområden (utan inbördes prioritetsordning):

1. Transporteffektiv samhällsplanering och infrastruktur för klimatsmarta val.
2. Energieffektiv användning av transportsystemet inklusive val av transportsätt.
3. Energieffektiva fordon, fartyg och flygplan med ökad andel förnybar energi.
4. Energieffektiv infrastrukturhållning.

Trafikverket ställer krav på leverantörer i investerings- och underhållsprojekt på över 50 miljoner att minska infrastrukturens klimatpåverkan. Klimatkraven gäller klimatpåverkan vid byggnation, inklusive de material som används samt klimatpåverkan från framtida underhåll. Kraven har tagits fram med stöd av ett forskningsprojekt som gjorts i samarbete med branschen.

Trafikverkets verktyg Klimatkalkyl kommer att användas inom projektet för att göra klimatberäkningar, vilket är en förutsättning för att kunna ställa krav på projektet för att uppnå en minskad klimatpåverkan. Klimatkalkylen tas fram under planering och projektering, och följs därefter upp när anläggningen är färdigställd. På så sätt blir det möjligt att utvärdera vilka åtgärder som faktiskt bidrog till minskad klimatpåverkan.

Trafikverkets långsiktiga mål är att infrastrukturen ska vara klimatneutral senast 2040.

# 5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

## 5.1 Vägförslag

För väg 27 finns flera korridoralternativ för en ny sträckning, ett öster om Bramstorp och ett flertal möjliga sträckningar väster om Bramstorp. Ett möjligt alternativ är att följa befintlig sträckning av väg 27. Vad gäller Södra länken finns två sträckningsförslag mellan väg 682 och väg 27, en nordlig och en sydlig sträckning. Dessa förslag utreds närmare i kommande lokaliseringsutredning.

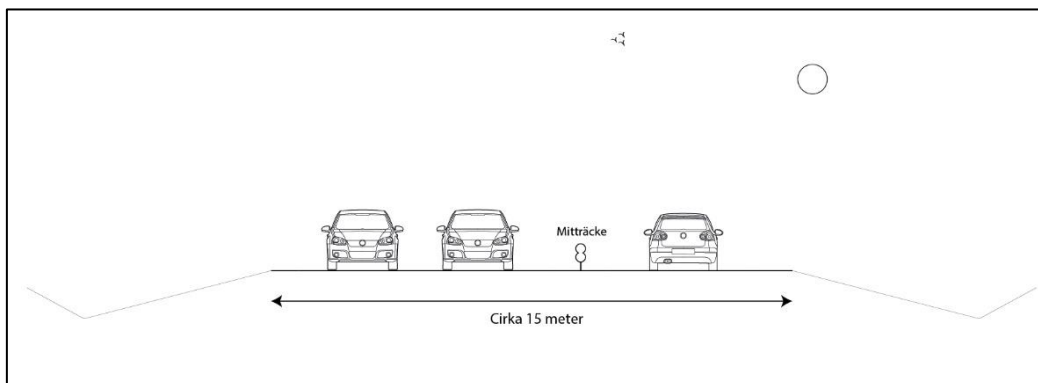
Målen för åtgärden blir att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten, samt att stärka förutsättningarna för gång-, cykel- och kollektivtrafik och främja en god boendemiljö.

Utformningen av väg 27, Södra och anslutande vägar ska baseras på riktlinjerna i Vägar och Gators utformning (VGU, TRVINFRA – 00396).

### 5.1.1 Vägutformning

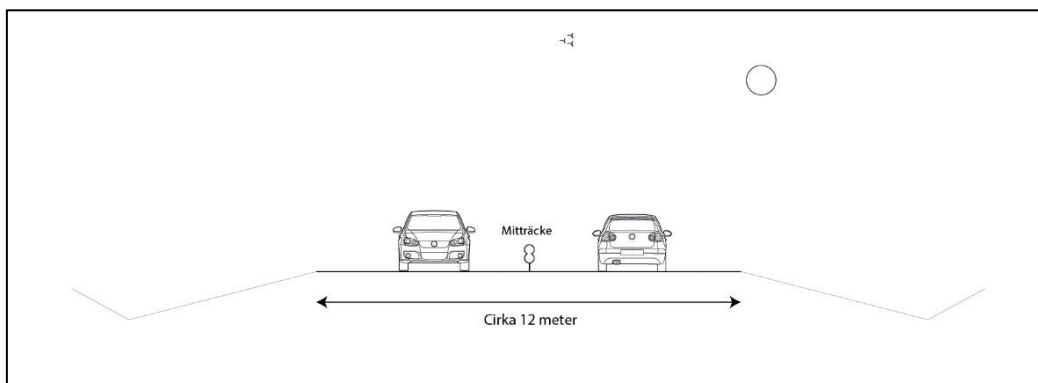
Väg 27 ska projekteras som mötesfri landsväg mellan väg 851 och söder om korsningspunkten med Skirvägen (förbi Bramstorp). Målsättningen är att väg 27 ska ha en referenshastighet på 100 km/tim. Väg 27 utformas som en mötesfri landsväg med två körfält i en riktning och ett körfält i den andra riktningen (det som kallas 2+1 väg). Andelen och placering av omkörningssträckor kommer utredas i nästkommande skede.

Principskisser har tagits fram för att undersöka ytbehovet för en ny vägdragning. Ytbehovet påverkas av den totala bredden som behövs för väganläggningen. Belagd vägbredd uppskattas till cirka 15 meter då vägen har totalt tre körfält (2+1 väg) och yta för vägdiken och sidoområdesåtgärder tillkommer, se Figur 34. Vägbredden kan variera beroende på höjdförhållanden och den omgivande terrängen.



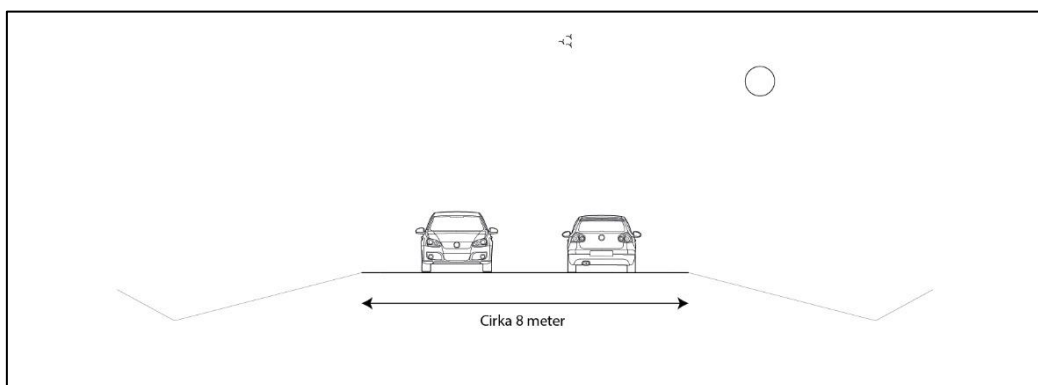
Figur 34. Typsektion för väg 27 med 2+1 väg med referenshastighet 100 km/tim.

På vissa sträckor kan det bli aktuellt med endast två körfält (1+1 väg) med ett ytbehov på cirka 12 meter för belagd väg, även här tillkommer yta för vägdiken och sidoområdesåtgärder.



Figur 35. Typsektion för väg 27 med 1+1 väg med referenshastighet 100 km/tim.

Södra länken som istället ska ha en referenshastighet på 80 km/tim utformas som en landsväg med ett körfält i vardera riktning, med en separering utan mitträcke. Ytbehovet för belagd väg uppskattas till en bredd på cirka 8 meter, även här tillkommer ytbehov för vägdiken och sidoområdesåtgärder.



Figur 36. Typsektion för Södra länken med två körfält (landsväg) med referenshastighet 80 km/tim.

Planskild korsning anläggs där väg 27 möter Södra länken. Södra länken ansluts till väg 682 (Teleborgsvägen) med en cirkulationsplats.

Gång-, cykel- och kollektivtrafikens behov och utformning ska också utredas vidare i lokaliseringsutredningen.

### 5.1.2 Standardhöjande åtgärder

För att höja trafiksäkerhet och öka standarden ska antalet öppningar i mitträcket längs väg 27 begränsas. Även antalet väganslutningar ska minimeras vilket kommer utredas i den fortsatta planprocessen.

## 5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

Nedan beskrivs de mest betydande miljöeffekter som projektet kan medföra efter bedömning utifrån nuvarande kunskapsläge. Bedömningen kan komma att ändras under projektets gång.

### 5.2.1 Trafik och användargrupper

Väg 27 kommer att förbättra både trafiksäkerhet och framkomlighet när vägen mittsepareras och hastigheten höjs till 100 km/tim, vilket gynnar fordonstrafiken. Med en ny koppling mellan väg 27 och väg 682 (östra delen av Södra länken) ökar också tillgängligheten och framkomligheten till universitet och andra målpunkter i stadens södra delar. När hela Södra länken genomförs innebär det en förbättrad tillgänglighet och framkomlighet mellan väg 23 och väg 27.

När väg 27 byggs om till mötesfri landsväg minskas risken för mötesolyckor och vissa typer av singelolyckor.

I projektet kommer antalet enskilda väganslutningar till väg 27 och Södra länken att utredas. Åtgärden bidrar till en ökad trafiksäkerhet, eftersom det minskar riskerna för avsvängande/påsvängande fordon.

### 5.2.2 Ledningar

Kontakt med samtliga ledningsägare har tagits för att kartlägga de förutsättningar som finns för att kunna möjliggöra en vägsträckning förbi dessa. Detta då en ny vägdragning kan komma att påverka samtliga ledningsägare. Ledningarnas utformning och förutsättningar är olika beroende av dess spänning.

SVK:s ledningar antas påverka en ny vägdragning i hög grad. Vid kontakt med SVK har det framkommit att en ny vägdragning behöver ligga minst 20 meter från SVK:s stolpar och stag. I höjddled behövs ett avstånd på cirka 10 meter från vägbana till luftledningen för att säkerställa god säkerhet. E.on har meddelat att allt schaktarbete behöver utföras minst två meter från stolpe. VEAB har ännu inte återkopplat kring kravställningar.

Målsättningen med en ny vägdragning är att följa dessa riktvärden och att SVK:s ledningar inte ska behöva omformas. E.on och VEAB:s ledningar kommer däremot att sannolikt påverkas. Markförlagda ledningar och kablar kan också komma att påverkas av ny vägdragning.

Samråd kommer att ske med alla berörda ledningsägare i det fortsatta arbetet med vägplanen.

### 5.2.3 Kommunalplaner

Lokaliseringarna för ny väg 27 och östra delen av Södra länken möjliggör mål och utvecklingsplaner i Växjö kommuns gällande och pågående översiktsplan. Vägplanen bedöms också överensstämma med berörd gällande detaljplan vid korsningspunkten mellan Södra länken och väg 682, eftersom detaljplaneområdet som berörs inom utredningsområdet är planlagt som Genomfartstrafik.

### 5.2.4 Boendemiljö

Den prognostiserade trafikökningen fram till år 2053 på väg 27, i kombination med nya vägdragningar, medför att trafikbullret kommer att förändras. Detta kan yttra sig som nytt buller längs de nya sträckningarna, alternativt en ökning där väg 27 byggs om i befintlig sträckning. Beroende på var de nya vägdragningarna placeras, kan bullernivån för enskilda bostäder därmed antingen öka eller minska.

En förbifart förbi Bramstorp kommer att minska bullernivån och barriärpåverkan i orten. En minskning av trafiken kan leda till ökad trafiksäkerhet. Bibehålls vägen genom samhället kommer bullerproblematik och barriärpåverkan att kvarstå.

En lokalisering i ny sträckning skapar en ny bullerkälla i tidigare förhållandevis tysta områden och kan även skapa nya barriäreffekter.

Utifrån resultaten från en översiktlig bulleranalys kommer omfattningen av bullerberörda bostäder att utredas. Efter att lokaliseringsutredningen valt vägkorridor tas en fördjupad bullerutredning fram, där behovet av bullerskyddsåtgärder redovisas för de boendemiljöer där ljudnivåerna överskrider riktvärdet för trafikbuller och som är samhällsekonomiskt motiverade.

Luftkvaliteten kan försämrats när fordonstrafiken ökar. Bedömningen är dock att detta inte kommer att utgöra något problem ens för de bostäder som hamnar nära vägbanan, oavsett var de nya vägsträckningarna förläggs. Luftkvalitet är främst en kritisk faktor i tätbebyggda miljöer och trånga stadsrum, vilket inte är fallet i den aktuella vägplanen.

### 5.2.5 Friluftsliv och rekreation

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.

Friluftslivet inom utredningsområdet är tämligen begränsat, och de viktigaste målpunkterna ligger snarare utanför området.

De nya vägdragningarna för väg 27 och Södra länken, särskilt för väg 27 där det planeras ett behov av tillkommande viltstängsel på delar av sträckorna, kommer att

påverka tillgängligheten för dem som använder skogsområdet. Tillgängligheten för allmänheten kommer dock att bibehållas vid de större vägskorsningarna.

Den framtida stadsmiljön längs väg 682 (Teleborgsvägen) kan bidra till ökade rekreationsvärden. Detta kommer att beaktas inför kommande arbete, där möjliga passager för fotgängare och cyklister kommer att utredas.

### **5.2.6 Landskap**

Nuvarande vägsträckning av väg 27 följer i princip äldre tiders väg och stärker i sig själv kontinuiteten i kommunikationstråket genom landskapet. Eventuell ny sträckning av väg 27, samt den planerade anslutningsvägen till Södra länken kommer däremot bryta ny mark.

I småskaliga landskapsrum kan en större anläggning förändra både siktlinjer och rumslighet. Landskapet kring Bramstorp är av karaktären småskaligt mosaiklandskap och en ny sträckning av vägen kan innebära en barriäreffekt och fragmentering av landskapet. Sträckning av vägen genom skogslandskap kan förändra landskapsbilden med ny rumslighet och nya siktlinjer som följd. Samtidigt kan en genomtänkt placering av planerad anläggning belysa och stärka kulturelement i landskapet.

### **5.2.7 Riksintresse**

Hela utredningsområdet ligger inom Riksintresse för skyddade vattendrag, Mörrumsån, vilket omfattar ett cirka 3000 km<sup>2</sup> geografiskt område från Jönköpings länsgräns till Blekinge län. Planerade åtgärder bedöms inte påverka de särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten som området avser skydda.

Riksintresset kommunikation (väg 27) påverkas positivt genom att framkomligheten förbättras.

Riksintresse för totalförsvarets militära del för lågflygningsområde för Ronneby flottflygplats bedöms inte påverkas då det inte planeras höga objekt.

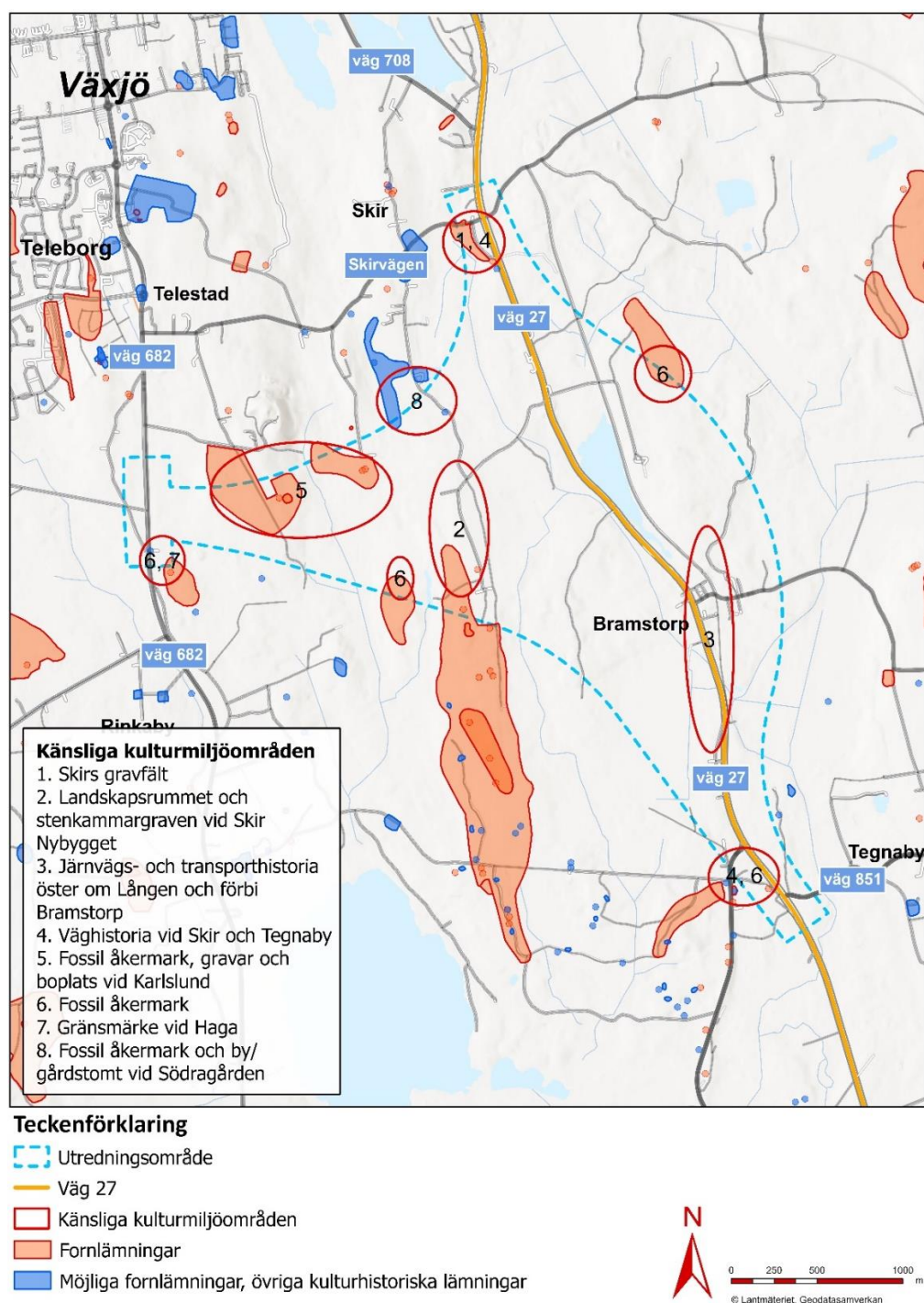
### **5.2.8 Kulturmiljö**

Effekterna för de kulturhistoriska värdena kommer att variera beroende på vilka delar av utredningsområdet som berörs liksom vilka områden de planerade vägsträckningarna passerar.

En utbyggnad riskerar i olika grad och omfattning påverka värdenas visuella sammanhang, upplevelsevärdena och landskapsrummets läsbarhet. Påverkan kan både var direkt och indirekt. Fornlämningsmiljöer riskerar att fragmenteras eller försvinna, vilket leder till att deras kulturhistoriska sammanhang och upplevelsevärden kan gå förlorade.

Fornlämningsmiljöer kan riskeras att tas bort och därmed förlora sitt sammanhang som värde och upplevelse. Intrång i värden riskerar att försämra förståelsen för de äldre strukturerna när dessa minskar. Mindre åkrar eller stenmurar kan riskeras att fragmenteras i vägarnas sträckning vilket kan påverka läsbarheten i landskapet och att relationen mellan välhövad natur- och kulturmiljö tar skada.

I Figur 37 redovisas känsliga miljöer där effekter kan uppstå beroende på lokalisering och där hänsyn behöver tas i den kommande lokaliseringsutredningen.



Figur 37. Känsliga kulturmiljöer inom utredningsområdet.

### 5.2.9 Naturmiljö

Inga Natura 2000-områden eller naturreservat berörs direkt av sträckningen, det närmaste naturreservatet (Teleborg) ligger cirka 1 km bort, vilket inte bedöms påverkas.

En lokalisering i ny sträckning riskerar att påverka rödlistade och fridlysta arter genom habitatförlust, försämrade habitatkvalité eller försämrade spridningsmöjligheter. Det finns ett antal naturvärdesobjekt inom utredningsområdet som riskerar att påverkas negativt. Även biotopskydd (särskilt biotopskyddade stenmurar och odlingsrösen) kan komma att påverkas negativt. Omfattningen av påverkan, liksom vilka specifika värdearter som berörs, är ännu inte fastställd. Påverkan kan bli både direkt, genom fysiskt intrång, och indirekt genom olika störningar och effekter i närheten av vägen.

Även en utbyggnad av väg 27 i befintlig sträckning riskerar att påverka naturmiljön. En sådan lokalisering bedöms dock medföra en mindre grad av fragmentisering jämfört med en helt ny sträckning.

Våtmarksområdena i södra delarna av utredningsområdet kan komma att påverkas, beroende på vilket lokaliseringsalternativ för väg 27 som väljs. Sumpskogsområden kan påverkas i olika omfattning beroende på vägens dragning.

### 5.2.10 Vattenmiljö

Beroende på var i utredningsområdet den nya väg 27 och Södra länken förläggs bedöms effekterna på ytvatten variera, särskilt om väg 27 förläggs öster om den befintliga vägen. Vattendraget Yttre kanalen som utgår från Rinkabysjön (vid Gustavsberg) kan då utsättas för högre risk, liksom sjön Lången och fler våtmarksområden jämfört med västra sidan av väg 27. För grundvattenförekomsten Växjöåsen, Furulund bedöms påverkan vara liknande oavsett sträckning för väg 27.

Det kommer att utföras undersökningar för att utreda grundvattennivåerna i området för att bedöma hur yt- och grundvatten kan påverkas liksom behov av eventuella skyddsåtgärder.

### 5.2.11 Geoteknik

I de södra delarna av utredningsområdet förekommer torv, vilket medför ogynnsamma markförhållanden för vägbyggnation på grund av torvens höga sättningsbenägenhet. För att möjliggöra vägbyggnation krävs därför markförstärkande åtgärder inom dessa torvområden. Den översiktliga sticksondering som hittills genomförts indikerar att förhållandena är särskilt ogynnsamma öster om Bramstorp.

Enligt Sveriges Geologiska Undersöknings (SGU) jordartskarta förekommer områden med berg i dagen inom utredningsområdet. Detta innebär en förhöjd risk för

bergschakt, särskilt på den östra sidan av Bramstorp, där andelen berg i dagen är som störst enligt SGU:s jordartskarta.

I den västra delen av utredningsområdet förekommer partier med silt och torv. Dessa områden kräver ytterligare undersökningar för att fastställa torvens utbredning samt djup och för att undersöka siltens mäktighet. Utöver dessa lokala markförhållanden dominerar området av isälvssediment och sandmorän, vilka bedöms som goda förutsättningar för ny vägsträckning.

Sammanfattningsvis kommer ytterligare geotekniska undersökningar att behöva genomföras för att säkerställa tillräcklig kunskap om de geotekniska förhållandena inför projektering av en ny väg inom aktuellt område.

### 5.2.12 Markmiljö

Det kan förekomma markföroreningar i främst jord inom utredningsområdet. Det finns områden med risk för föroreningar i närheten av Bramstorp, vid schaktarbete nära av dessa punkter behöver markföroreningar beaktas noggrant. Vid schaktarbeten behöver överskottsmassor omhändertas beroende av föroreningsnivå utifrån att försiktighetsprincipen beaktas. Det är även möjligt att positiva miljöeffekter kan uppstå på detta sätt, då föroreningsbelastningen i ett område minskar. När vald korridor har identifierats tas en provtagningsplan fram, varefter markmiljöundersökningar genomförs och resultaten används för att avgöra vilka massor som kan återanvändas eller behöver köras till deponi.

### 5.2.13 Miljökvalitetsnormer

En miljökvalitetsnorm (MKN) är en bestämmelse som fastställer den önskade kvaliteten för luft, vatten och buller.

**MKN-Vatten:** Miljökvalitetsnormerna (MKN) för den berörda grundvattenförekomsten Växjöåsen, Furulund samt ytvattenförekomsten Yttre Kanalen kan påverkas avseende kemisk, kvantitativ eller ekologisk status. Det fortsatta arbetet med lokaliseringsutredningen kommer innefatta utredningar avseende yt- och grundvattenfrågorna så att dessa inte försämras.

**MKN-Buller:** Ökad trafik och nya vägdragningar gör att trafikbullret kan förändras, med nytt buller längs de nya sträckningarna. En översiktlig bulleranalys ska tas fram i kommande lokaliseringsutredning. Efter vald lokalisering görs en fördjupad bullerutredning, där bullerskydd behövs om riktvärden överskrids och som är samhällsekonomiskt motiverade.

**MKN-Luft:** Miljökvalitetsnormerna för luft är en kritisk faktor i tätbebyggda miljöer och trånga stadsrum, vilket det inte är i aktuellt projekt.

## 6 Åtgärder

I detta kapitel beskrivs de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa negativa miljöeffekter. Dessa åtgärder har identifierats och behöver undersökas vidare i kommande skede. Åtgärderna föreslås som försiktighetsmått samt för att skydda och minimera vägnas omgivningspåverkan, dessa listas nedan:

- På åtskilliga platser har invasiva arter påträffats. Om arbete ska göras på dessa platser kommer massorna hanteras enligt Trafikverkets rutiner för att förhindra vidare spridning.
- Viltstyrningsåtgärder kommer utredas, vilket kan vara i form av viltstängsel och passager för att begränsa viltolyckorna längs med väg 27 så att dessa blir färre än i dagsläget. En passageplan ska tas fram efter vald lokalisering där lämpliga sträckor för viltstängsel samt lämpliga typer och placeringar av passager utreds. Inga viltstyrningsåtgärder är aktuella för Södra länken i dagsläget.
- En översiktlig bullerutredning kommer att tas fram i lokaliseringsutredningen för att identifiera bullerberörda bostäder och områden. Efter val av korridor utförs en detaljerad bullerutredning för planförslaget, där möjliga bullerskyddsåtgärder utreds med avseende på tekniska möjligheter och samhällsekonomisk rimlighet.
- Utförd naturvärdesinventering kommer utgöra en av förutsättningarna vid val och bortval av korridorer i den kommande lokaliseringsutredningen.
- En arkeologisk utredning enligt AU 1 är påbörjad och resultatet av den kommer inarbetas i kommande lokaliseringsutredning. Identifierade kulturhistoriska värdena kommer utgöra en av förutsättningarna vid val och bortval av korridorer i den kommande lokaliseringsutredningen.
- Påverkan på yt- och grundvattenförekomster kommer utredas i det fortsatta arbetet med lokaliseringsutredning och vägplan.
- Torvområden kommer, både ur geotekniska och miljötekniska aspekter, utredas vidare i det fortsatta arbetet med lokaliseringsutredning och vägplan.
- Beroende på sträckning som väljs kommer luftledningar att påverkas i olika omfattning. Detta kommer att studeras närmare med utgångspunkten att Svenska kraftnäts högspänningsledning inte ska påverkas medan resterande luftledningar och underjordiska ledningar kan komma att behöva flyttas eller nivåjusteras.

## 7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, mot bakgrund av projektets utformning, omfattning och lokalisering.

Samtliga korridorer som kommer att studeras i den fortsatta lokaliseringsutredningen innebär markintrång, delvis eller till större delar i orörd och brukad terräng. Detta medför risk för intrång i natur- och kulturmiljöer, bidrar till barriäreffekter samt riskerar att påverka boendemiljöer.

## 8 Fortsatt arbete

### 8.1 Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse. För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen.

Nästa skede i planlägningsprocessen för framtagande av vägplan är samrådshandlingen – val av lokalisering. Under 2026 genomförs utredningen i syfte att hitta den mest lämpliga placeringen av väg 27 och den östra delen av Södra länken inom utredningsområdet. Parallellt med lokaliseringsutredningen påbörjas en miljökonsekvensbeskrivning.

Efter att vägens lokalisering är beslutad kommer ett planförslag att arbetas fram. Inkomna synpunkter under samrådet sammanställs löpande och beaktas om möjligt i förslaget till utformning. Ett förslag till vägplan kungörs därefter för granskning och möjlighet ges för att inkomma med synpunkter. Därefter kan mindre justeringar göras av vägplanen innan den provas för fastställelse.

Under samrådshandlingsskedet och lokaliseringsutredningen kommer fortsatta samråd att anordnas för allmänheten samt enskilda och organisationer som kan komma att beröras. I granskningshandlingsskedet finns möjlighet att inkomma med skriftliga yttranden som besvaras av Trafikverket. När planen har fastställts finns en möjlighet för de som berörs av planen att överklaga till regeringen.

### 8.2 Viktiga frågeställningar

Fördjupade utredningar kommer att genomföras i det fortsatta arbetet för att öka kunskapen om området och fastställa den slutliga lokaliseringen inom utredningsområdet. Efter att lokaliseringsutredningen färdigställts, fokuseras arbetet på de utpekade sträckningarna. Förutom fördjupningar av de redan påbörjade utredningarna kommer ytterligare utredningar bland annat beröra arkeologi, geoteknik, förorenad mark, vägteknik, buller med flera.

I det fortsatta arbetet är det centralt att korridorer formas utifrån att nå uppsatta mål för projektet. Funktionen måste uppnås på ett kostnadseffektivt sätt, där hänsyn tas till samtliga kostnader, både ekonomiska och de som påverkar människor, natur och miljö. För att säkerställa detta är utformningsprojektering samt kartläggning och hantering centrala delar i det fortsatta arbetet.

## 9 Källor

Amalina Natur och Miljökonsult (2025). *Naturvärdesinventering (NVI) inför om- och nybyggnad av Rv27 Bramstorp, samt östra delen av Södra länken Växjö kommun, Kronobergs län. 2025-11-07*

SCB (2025). *Folkmängden per månad efter region, ålder och kön. År 2025M01 - 2025M09.*

[https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_BE\\_BE0101\\_BE0101A/BefolkManadCKM/](https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_BE_BE0101_BE0101A/BefolkManadCKM/) Hämtat 2025-12-01

Trafikverket (2012). *Teknisk utredning, Rv 27 Väckelsång – Växjö, Tingsryd och Växjö kommun, Kronobergs län. Objekt: 87733325*

Trafikverket (2020). *Åtgärdsvalsstudie Väg 27 Växjö – Säljeryd. TRV 2019/30222*

Trafikverket (2024). *Viltutredning Väg 27 och 29, Hallabro och Ljungsjömåla till Växjö. TRV 2023/62346*

Trafikverket (2025). *PM Kulturarvsanalys Väg 27 Bramstorp. Lokaliseringsutredning. Växjö kommun, Kronobergs län. 2025-11-13*

Trafikverket, *Nationella vägdatabasen. NVDB på Karta* Hämtat 2025-11-15

Trafikverket, *Batman*,  
[batman.ea.trafikverket.se/BaTMan/Karta/Karta.aspx?UseCase=startsida&WindowGuid=dae62ebe-66b0-4f83-805a-75802ddc59e1](https://batman.ea.trafikverket.se/BaTMan/Karta/Karta.aspx?UseCase=startsida&WindowGuid=dae62ebe-66b0-4f83-805a-75802ddc59e1) Hämtat 2025-11-29

Vatteninformationssystem Sverige (VISS) (2017). *YTTRE KANALEN: Bäck från Rinkabysjön - vid Gustavsberg. YTTRE KANALEN: Bäck från Rinkabysjön - vid Gustavsberg - Vattendrag - VISS - VattenInformationssystem för Sverige* Hämtat 2025-11-29

Vatteninformationssystem Sverige (VISS) (2017). *Växjö Furulund. Växjöåsen, Furulund - Grundvatten - VISS - VattenInformationssystem för Sverige* Hämtat 2025-11-29

Växjö kommun (2009). *Detaljplan för Växjö 13:35 m.fl. Södra länken etapp 1, Växjö kommun*

Växjö kommun, (2023). *Växjö kommuns översiktsplaneportal (gällande)*  
[vaxjo.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=f105bb71db174d87acf43bc99bade813](https://vaxjo.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=f105bb71db174d87acf43bc99bade813) Hämtat 2025-11-25

Växjö kommun (2024). *Förstudie Södra länken, RV 27-Teleborgsvägen*

Växjö kommun, (2025). *Växjö kommuns översiktsplan (pågående - granskningshandling)*.

<https://storymaps.arcgis.com/collections/c30936da5be5485781ce46dcf562603f>

Hämtat 2025-11-25

Postadress: Trafikverket, Ärendemottagningen, Box 810, 781 28 Borlänge. Besöksadress:  
Storgatan 40, Växjö

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00 [trafikverket.se](https://trafikverket.se)