



Länstransportplan Kronobergs län

LRF Sydost (nedan kallat LRF), har tagit del av förslaget till Länstransportplan för Kronobergs län 2026-2037 (nedan kallat länsplanen) och lämnar nedanstående synpunkter.

LRF Sydost har i dagsläget ca 13 200 medlemmar med verksamheter inom de gröna näringarna. Själva marken är en viktig grundförutsättning för produktion av livsmedel, skogsråvara och energi samtidigt som transporter också är en viktig del av jord- och skogsbruk. Många medlemmar driver entreprenad-verksamhet som en del av sitt företagande, med exempelvis arbete relaterat till konstruktion eller drift- och underhåll av infrastruktur.

Livsmedelsproduktion och transporter hänger ihop

Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse och brukningsvärd jordbruksmark får exploateras för väsentliga samhällsintressen endast om alternativ lokalisering saknas. Jämte detta ställer Livsmedelsstrategin (Prop. 2016/17:104, med uppdateringen 2.0) krav på att livsmedelsproduktionen ska öka och bli mer robust, som ett led i en bättre beredskap för kris eller krig.

För att kunna uppnå detta krävs både bevarande av mark för primärproduktion och framkomlighet för transporter knutna till produktion, förädling och distribution. För att vi ska få mat på bordet krävs att en lång kedja av händelser ska klaffa, där transporter och infrastruktur för livsmedelsförädling är viktiga delar. LRF har i flera regionala utvecklingsplaner belyst att samband, stråk mellan anläggningar och brister i infrastruktur kopplat till livsmedelsproduktion behöver kartläggas bättre.

LRF föreslår också att arbetet med länsplanen kopplas mot arbetet med den regionala livsmedelsstrategin, som skulle kunna belysas under kapitel 5 Regionala utgångspunkter för prioritering.

LRF efterlyser också en mer nyanserad beskrivning av gods. Flertalet beskrivningar av gods i länsplanen verkar avse långväga transporter och godsflöden mellan olika delar av Sverige. Det är naturligtvis rätt och viktigt, men livsmedelskedjan omfattar både korta och långväga transporter. Det regionala underlaget fokuserar på brister i det så kallade funktionellt prioriterade vägnätet. Även här gör ett ensidigt fokus på de stora godsstråken och de mest trafikerade vägarna att brister riskerar att missas. Detta behöver utvecklas i länsplanen.

2025-09-15

Verksamheten på landsbygden är beroende av bra infrastruktur i form av vägar. Det finns egentligen inga valmöjligheter gällande transportsätt av varor till och från verksamheten. Särskilt det enskilda vägnätet är av vikt och får inte glömmas bort i sammanhanget. Den absoluta majoriteten av de transporter som krävs för produktion av livsmedel, energi och träråvara är beroende av det enskilda vägnätet. Även detta behöver framgå tydligare i länsplanen under förutsättningar och ingå i bristbedömningar.

För de namngivna objekten i länsplanen samt vid trimningsåtgärder i stråk anser LRF att det är av yttersta vikt att framkomlighet för transporter kopplade till de gröna näringarna inte glöms bort i den fortsatta planeringen. Det finns en risk att trafiksäkerhetsåtgärder försämrar framkomligheten i onödan. LRF ser ofta att de gröna näringarnas behov glöms bort i vägplanerna. Lantbruksmaskiner är stora och behöver utrymme, dels på vägbanan dels i tunnlar. Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv så är det också viktigt att se till sikten från förarplats i lantbruksmaskiner. De är inte desamma som för personbilar, bussar eller lastbilar.

Vid dimensionering av avvattningsåtgärder osv. behöver marginal finnas för att inte orsaka problem med översvämningar på omgivande mark. Inte heller att vattenflöden påverkas med motsatt effekt, att marken torkar ut lättare än tidigare. För de namngivna objekten i länsplanen samt vid trimningsåtgärder i stråk anser LRF att det är av yttersta vikt att klimatanpassning inte glöms bort i den fortsatta planeringen. Detta är särskilt viktigt för att undvika påverkan på livsmedelsproduktion.

Långsiktiga överenskommelser skapar trygghet

LRF välkomnar den generella satsning som nu görs på att återta underhållsskulden i vägnätet. Såväl LRFs medlemmar som Trafikverket, regionerna och Försvarmakten behöver breda och långsiktiga överenskommelser om transportsystemet.

Länsplanen omfattar nyinvesteringar i det regionala vägnätet medan den nationella planen finansierar vidmakthållandet (reinvesteringar, drift och underhåll) av det regionala vägnätet.

LRF önskar, generellt sett, att vägunderhåll ska prioriteras framför nyinvesteringar med målet att återta underhållsskulden i hela vägnätet. LRF noterar att det belyses att regeringen har betonat fyrstegsprincipens betydelse, men att länsplanerna fortfarande saknar verktyg för att finansiera dess två första steg. LRF instämmer därför i att det vore bra om regelverket uppdateras så att länsplanerna kan finansiera åtgärder i alla fyra steg.

Vad LRF förstår håller Trafikverket på med ett kompletterande underlag om enskilda vägar, varför LRF uppmanar regionen att delge detta yttrande med Trafikverket.



2025-09-15

Christian Horn

Vice ordförande

LRF Sydost

Sara Andersson

Sakkunnig samhällsbyggnad & infrastruktur

LRF Sydost, Jönköping och Skåne

Från: "Wirgén Tina" <Tina.Wirgen@skr.se>
Skickat: Tue, 1 Jul 2025 11:26:01 +0100
Till: "RGK registrator" <registrator@kronoberg.se>
Ämne: 24RUN151 Remiss av LTP Kronobergs län 2026–2037

Observera att det här mejlet har sitt ursprung utanför Region Kronoberg.

Var försiktig. Om du inte väntar dig detta mejl och känner till avsändaren, klicka inte på länkar eller öppna bifogade filer.

Hej,
Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på rubricerad remiss.
Härmed meddelas att förbundet avstår från att lämna synpunkter.
Vårt ärendenummer: SKR2025/02672

Med vänlig hälsning

Peter Haglund
Sektionschef
Sektionen för infrastruktur och fastigheter
Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad

Sveriges Kommuner och Regioner

Hornsgatan 20
118 82 Stockholm
+46 8 452 71 58
www.skr.se

e.u.
Tina Wirgén

Vänligen
Tina Wirgén
Beredningssekreterare/Administratör
Sveriges Kommuner och Regioner
+46 8 452 74 25 www.skr.se

Från: per.hansson@kronoberg.se <per.hansson@kronoberg.se>
Skickat: den 30 juni 2025 15:26
Till: info@alwex.se; info@bergstimber.se; kansli@cykelframjandet.se; els.info@electrolux.se; info@energikontorsyd.se; info@foretagarna.se; info@handikappkunskap.se; invoices.swe@heidelbergmaterials.com; kronoberg@helasverige.se; info@holtab.se; gudmund.vollbrecht@ikea.com; info@jga.se; info@kostabodaarhotel.se; sydost@lrf.se; lo-smalandblekinge@lo.se; kronoberg@naturskyddsforeningen.se; info@nibe.com; info@ntf.se; info@orthexgroup.com; Öberg Lisa RST FoUU allmed kunskaps <lisa.oberg@kronoberg.se>;

info@stralfors.se; info@profilgruppen.se; raddningstjanst@rok.lessebo.se; Info SKR <Info@skr.se>;
klas.elm@branschkansliet.se; kronoberg@svensktnaringsliv.se; thomas.hammarstrom@akeri.se;
info@svetruck.com; info@handelskammaren.com; info@sodra.com; info@transportforetagen.se;
info@cura.se; smaland@unionen.se; kundcenter@veab.se; vida@vida.se; reception.braas@volvo.com;
raddningstjansten@vaxjo.se; info@smalandairport.se

Kopia: rst002.rst@kronoberg.se

Ämne: Remiss av LTP Kronobergs län 2026–2037

Remiss av:

Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037

Region Kronoberg översänder här förslag till Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037, på remiss och ni ges möjlighet att lämna synpunkter senast onsdagen den 17 september 2025, se bilagor.

Region Kronoberg har det övergripande politiska ansvaret för länets utveckling. Infrastrukturplanering är ett av flera viktiga verktyg för att främja regional utveckling och tillväxt. Därför är Länstransportplanen 2026–2037 ett centralt styrdokument i det arbetet. Även om planeringen av infrastruktur är en löpande process, intensifierades arbetet i mars 2025 när regeringen presenterade direktiven och beslutade om den finansiella ramen för den kommande planperioden. Förslaget till Länstransportplan 2026–2037 bygger vidare på den tidigare planen, som fastställdes av regionfullmäktige i oktober 2022.

Vi önskar få era synpunkter senast den 17 september 2025.

Synpunkterna ska lämnas via e-post till registrator@kronoberg.se.

Vänligen märk svaret med diarienummer 24RUN151.

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

Med vänliga hälsningar

René Jaramillo (M)
Ordförande regionala utvecklingsnämnden

/Genom Per Hansson

Per Hansson

Infrastrukturplanerare

Region Kronoberg | Regional utveckling | Hållbar tillväxt | Samhällsbyggnad

0709 – 72 60 61 | per.hansson@kronoberg.se

Region Kronoberg

Besöksadress: Nygatan 20, 352 31 Växjö

Fakturaadress: Box 1207 351 12 Växjö

Från: "Thomas Hammarström" <Thomas.Hammarstrom@akeri.se>
Skickat: Tue, 16 Sep 2025 16:59:54 +0100
Till: "RGK registrator" <registrator@kronoberg.se>
Ämne: Svar på diarienummer 24RUN151

Observera att det här mejlet har sitt ursprung utanför Region Kronoberg.

Var försiktig. Om du inte väntar dig detta mejl och känner till avsändaren, klicka inte på länkar eller öppna bifogade filer.

Vi på Sveriges Åkeriföretag Småland/Öland ställer oss mycket positiva till att Väg 941 nu skall åtgärdas.

Övriga delar har vi inga synpunkter på förutom att vägar som byggs om eller förbättras skall klara BK 1 eller 4.

Med vänlig hälsning



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

THOMAS HAMMARSTRÖM

Regionchef

Syd

Fiskhamnsgatan 2, 414 58 Göteborg

Direkt 010-510 54 05, växel 010-510 54 00

Mobil 076- 13 33 909

e-mail: thomas.hammarstrom@akeri.se

<http://www.akeri.se>

Hållbara transporter utförda
av ansvarstagande åkeriföretag



Vi är en del av Fair Transport. Läs mer på www.akeri.se/fairtransport

Remissvar – Förslag till Länstransportplan för Kronobergs län 2026-2037; Dnr 24RUN151.

Ställningstagande

Unionen Småland har via Region Kronoberg getts tillfälle att yttra sig över ovanstående remiss. Svaret lämnas till Region Kronoberg senast 17 september 2025.

Unionen Smålands svar på planen bygger på beslutet som styrelsen tagit efter att remissen har diskuterats på styrelsemöte 16 september 2025.

Beslutet som Unionen Smålands regionstyrelse då tog är att vi står helt bakom förslaget i sin helhet.

Unionen Region Småland

Gm Marie Strandberg

Ordf i Unionens Regionstyrelsen Småland

Remissvar av Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037, Region Kronoberg.

Ert ärende 24RUN151

Sammanfattning:

Länstransportplanen är en investeringsplan som ska styra utvecklingen av den regionala infrastrukturen på ett sätt som stödjer regional utveckling. Det bör omfatta såväl persontransporter som godstransporter. Med anledning av Växjö Energis framtida planer och närheten till kust-till kustbanan anser vi att det är av stor vikt att järnvägen utvecklas på ett sätt som främjar och möjliggör en ökning av trafik för både godståg och persontåg.

Växjö Energis kommentarer:

- Av rapporten framgår det flertalet gånger att rapporten utgör ett tågstrategiskt underlag. Det största fokuset ligger på tågen för persontransporter och inte godståg. Kust-till kustbanan behöver säkerställa att kapaciteten räcker för båda delar framöver, inklusive sådant som exempelvis synkronisering av transporterna och dess tidtabell över dygnets och veckans timmar, något som behöver förtydligas i rapporten.
- Kust-till kustbanan genom Kronobergs län är ett viktigt stråk för tågen och för godstrafiken. Precis som att länstransportplanen är ett framtidssträvande arbete för att knyta samman infrastrukturutvecklingen med bostadsutvecklingen borde den också se till närheten till verksamheter och spår. Dessa förutsättningar ger utöver bostadsutvecklingen även möjligheter för fler arbetstillfällen och möjlighet att frakta gods på spåren. Enligt dokumentet och enligt OECD har stora delar av järnvägsnätet i denna del av landets kapacitetsproblem. De måste arbetas bort genom olika insatser. Som det står i dokumentet ” Den höga belastningen i kombination med komplex trafikering gör behovet av kapacitetshöjande åtgärder särskilt angeläget”. Utöver dubbelspåret mellan Växjö och Alvesta bör även upprustning ske av spåret öster om Växjö. Dubbelspåret får földeffekter och förbättrar läget för järnvägssträckan öster om Växjö men hur denna sträcka ska hanteras utifrån detta saknas information om i dokumentet.

Växjö Energi AB genom

Erik Tellgren

Verkställande Direktör

Från: "Värends Räddningstjänst" <raddningstjansten@vaxjo.se>
Skickat: Wed, 20 Aug 2025 09:53:51 +0100
Till: "RGK registrator" <registrator@kronoberg.se>
Ämne: 224RUN151

Observera att det här mejlet har sitt ursprung utanför Region Kronoberg.

Var försiktig. Om du inte väntar dig detta mejl och känner till avsändaren, klicka inte på länkar eller öppna bifogade filer.

Hej,

Värends räddningstjänst avstår från yttrande på remissen Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037.

Med vänliga hälsningar

Erika Gustavsson
Förbundssekreterare, Värends räddningstjänst
Tel.: 0470-413 80
erika.gustavsson@vaxjo.se

Yttrande över remiss av **"Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037"**

Vi har tagit del av ovanstående och önskar lämna följande yttrande:

I samband med den i länstransportplanen föreslagna Åtgärdsvalstudien (ÅVS) för sträckan Väckelsång-länsgränsen yrkar vi på att en förnyad ÅVS genomförs för sträckan Säljeryd-Tegnaby (framförallt sträckan genom Ingelstad mellan väg 850 och väg 693).

Ingelstads invånare och Ingelstad Bygderåd har under längre tid påtalat brister avseende Riksväg 27 och dess sträckning genom tätorten. Det finns stora brister avseende bl.a. framkomlighet, trafiksäkerhet och boendemiljö. Vi noterar även att liknande brister byggs bort i t.ex. Hallabro och Backaryd där trafikintensiteten är ungefär hälften så stor som genom Ingelstad.

Genom demokratisk påverkan söker vi fortsatt påverka samhället till att åtgärda bristerna förbi Ingelstad, vilket bl.a. lett till medborgarförslag till såväl Växjö kommun som till region Kronoberg – men vi upplever det svårt att nå fram.

En Åtgärdsvalstudie (ÅVS) genomfördes (TRV 2019/30222) baserat på LTP 2018-2029 där uppdraget avgränsades av att "Genom Ingelstad och Bramstorp (sammanlagt 3 km) lämnas vägen utan åtgärd".

I ÅVS tas ställning avseende "Ettapp 2 Tegnaby-Skir". Om sträckningen fortsatt går genom Bramstorp krävs följande hastighetsbegränsning: 1 km 80 km/tim, 1 km 60 km/tim, 1 km 40 km/tim. Detta innebär en fördubbling av den sträcka som idag har nedsatt hastighet. ÅVS föreslår baserat på detta att Förbifart Bramstorp byggs, vilken nu är planerad.

I ÅVS konstateras för "Ettapp 1 Säljeryd-Tegnaby" att "Genom Ingelstads tätort föreslås inga åtgärder" samt föreslås att väg 27 byggs som 1+2 väg norrifrån ända fram till tätortsskylten.

Endast en förbifart Södra Ingelstad utreddes i ÅVS och den förslogs inte ingå i någon planerad ettapp. En sådan åtgärdar inte dagens brister och strider mot Miljöbalkens förbud mot ianspråktagande av jordbruksmark enligt 3 kap 4§: **Jordbruksmark får endast tas i anspråk om ett väsentligt samhällsintresse inte kan tillgodoses på annan mark än jordbruksmark.**

Som del av den nu avbrutna vägplanen för sträckan närmast norr om Ingelstad genomförde Trafikverket en förstudie för en knapp kilometer av vägen – "Antikvarisk förundersökning med konsekvensanalys, Norregården (Torsjö 13:1)".

Trafikverkets slutsats är att redan en breddning av väg 27 genom den nordligaste gården i området "innebär påtaglig, irreversibel och irreparabel skada på riksintresset med stor risk för kumulativ effekt på för övriga riksintressanta gårdar längs vägen".

Detta resonemang återgavs i ett medborgarförslag om "Förbifart Ingelstad" vilket ledde till att Växjö kommunstyrelse i sitt möte 2021-08-17 §272 enhälligt beslutade att

- "Kommunstyrelsen instämmer i förslagsställarnas synpunkter och kommer i dialogen med Trafikverket betona vikten av att man tar hänsyn till de frågor som tas upp i medborgarförslaget".

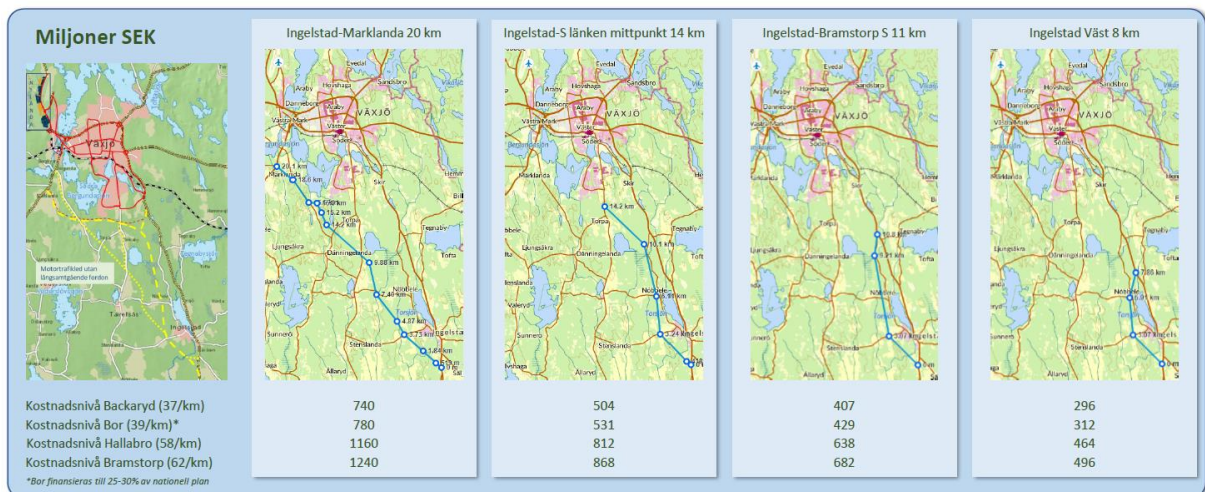
Den av Trafikverket bedömda skadan är påtaglig, irreversibel och irreparabel.

Påtaglig, irreversibel och irreparabel skada kommer även att åsamkas den jordbruksmark som behöver tas i anspråk och de kvarvarande små skiftena blir ytterst svårbrukade. Förutom lagstadgade skyddsavstånd så handlar det om mer än 30 hektar produktiv jordbruksmark, motsvarande ca 60 fotbollsplaner eller nästan halva Växjösjöns yta.

Vår slutsats är:

- Såväl en breddning av väg 27 norr om Ingelstad som en nyanlagd 1+2-väg genom Torsås strider mot 3 kap 6§ Miljöbalken och är otillåten.
- Då även väg 27 utgör ett riksintresse (för infrastruktur) så blir troligen en avvägning mellan riksintressen aktuell.
- Enligt 3 kap 4§ Miljöbalken är ianspråktagande av jordbruksmark förbjudet såvida ett väsentligt samhällsintresse inte kan tillgodoses på annan mark än jordbruksmark.
- Kommunstyrelseprotokoll 2021-08-27 §272 påvisar att det väsentliga samhällsintresset för infrastruktur (Riksväg 27) kan tas tillvara på icke jordbruksmark, antingen öster eller väster om Torsjön.
- Såväl en breddning av väg 27 norr om Ingelstad som en nyanlagd 1+2-väg genom Torsås är därmed olagliga åtgärder.
- Bristen avseende framkomlighet kan med de förslag som visas nedan åtgärdas och restiden mellan Blekinge och Göteborg (eller mellan Tingsryd och Nylanda) kan minskas med upp till 12 minuter – en väsentligt positiv samhällseffekt som för en daglig arbetspendlare årligen motsvarar två extra semesterveckor.

Kostnadsnivåer enligt Länstransportplaner 2022-2033 (Miljoner SEK)



Som stöd för vårt yttrande bifogar vi våra yttranden över Växjö kommuns förslag till Översiktsplan och över dess Miljökonsekvensbeskrivning.

Ingelstad Bygderåd genom Lars Olsson, 0730-962195.

Yttrande väg 27 – ÖP, Ingelstad Bygderåd

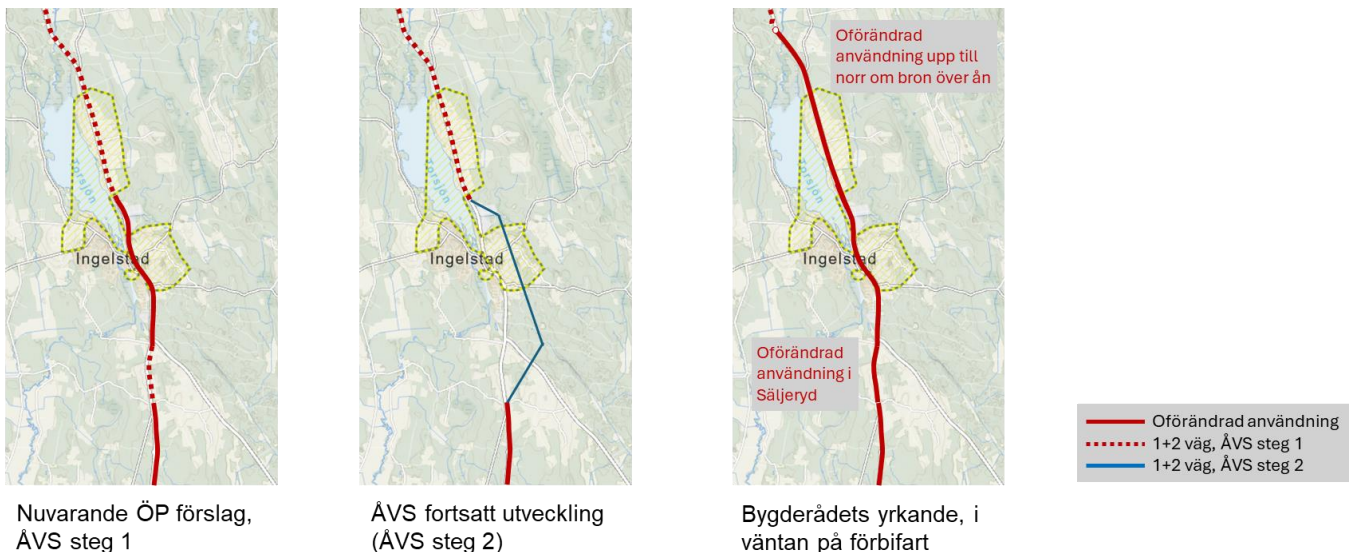
2025-05-21

I översiktsplanen (ÖP) föreslås att väg 27 fortsätter gå i oförändrad sträckning genom Ingelstad under planens tidshorisont och att den byggs ut till mittseparerad väg både norr och söder om Ingelstad.

ÖP-förslaget bygger på den åtgärdsvalsstudie (ÅVS) som genomfördes 2020 men ÖP redovisar inte den i ÅVS beskrivna fortsättningen av RV27 genom riksintresset Torsås (jungfrulig jordbruksmark med 800-årig brukningstradition). Denna fortsättning (ÅVS steg 2) beskrivs i ÅVS men beslutet var att inte ta med den i de ombyggnadsetapper som var aktuella 2020 (ÅVS steg 1).

Bygderådet yrkar

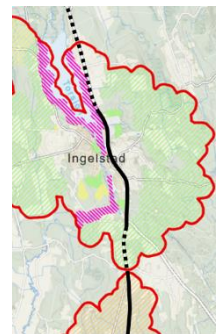
- Bygderådet yrkar i första hand på att en förbifart Ingelstad förs in i ÖP i form av en vägkorridor. Om det saknas en genomtänkt sträckning, yrkar vi kraftfullt på att Växjö kommun omedelbart begär att Region Kronoberg genomför en ÅVS för RV27 sträckan Säljeryd-Räppe för införande i ÖP.** Detta yrkande har tidigare framförts i möten med kommunpolitiker (november-december 2022) och regionledningen/ansvarig tjänsteperson (2022-12-14). Svaret från regionen är att man inte kan genomföra en ÅVS utan en begäran från Växjö kommun. Detta framfördes till Samhällsbyggnadsförvaltningens nämndordförande och förvaltningschef vid möte i frågan 2023-04-12. Som framgår av bilaga 3 (det material som presenterades i ovanstående möten) så förespråkar Bygderådet en västlig sträckning då vi bedömer att detta minimerar framtida investeringar på RV27, maximerar samhällsnyttan (upp till **12 minuters tidsbesparing** Blekinge-Göteborg) och maximerar möjligheten till en snabb effekthemtagning.
- Bygderådet yrkar i andra hand på att ÖP tydliggör att vägen (i väntan på förbifart) lämnas med oförändrad användning såväl söder som norr om samhället (enligt figuren nedan).** Även i detta fall yrkar Bygderådet på att en vägkorridor skyndsamt förs in i ÖP för att möjliggöra en framtida förbifart.
- Bygderådet yrkar även på att Miljökonsekvensbeskrivningen förtydligas för att ta ställning till det som beskrivs nedan avseende påverkan på kulturhistoriskt riksintresse och brukningsvärd jordbruksmark.**



Figur: Vägalternativ med det kulturhistoriska riksintresset Torsås -Ingelstad-Torsjö markerat

Bygderådets yrkande grundar sig på

- Det material som redan tidigare presenterats för myndighetspersoner under åren 2022 och 2023. Av bilaga 3 framgår med tydlighet att nuvarande planering (ÅVS 2020) är föråldrad och att en ÅVS RV27 Säljeryd-Räppe är nödvändig utifrån nuvarande situation.
- Kommunstyrelsemöte 2021-08-17 §272, medborgarförslag om förbifart Ingelstad.
Kommunstyrelsen finner enhälligt att genomförande av ÅVS steg 1 är en förberedelse för ett senare steg 2 och att man absolut vill undvika steg 2. I Teams-mötet yttrar ordföranden att - Har man sagt A så har man ju vissa gånger även sagt B och det vill vi absolut inte ska ske.
Kommunstyrelsen beslutar baserat på gemensamt yrkande från V, C, M, S, L och MP att "Kommunstyrelsen instämmer i förslagsställarnas synpunkter och kommer i dialogen med Trafikverket betona vikten av att man tar hänsyn till de frågor som tas upp i medborgarförslaget."
- att realisering av ÅVS steg 1 inte är motiverad (tio sekunders tidsbesparing) såvida man inte senare genomför ÅVS steg 2. Om man begränsar sig endast till steg 1 så kan motsvarande tidsbesparing uppnås på en annan del av sträckan Blekinge-Göteborg utan att inkräkta vare sig på riksintressen eller brukningsbar jordbruksmark, vilket är i linje med kraven i Miljöbalken.
- att när ÅVS steg 1 väl genomförts så vill Trafikverket implementera steg 2 mot bakgrund av att kommun och länsstyrelse hela tiden varit vart fullt informerade om planerna för detta. Steg 2 skulle ge två minuters tidsbesparing att jämföra med Förbifart Bramstorp som byggs för mindre än en minuts tidsbesparing (för att uppnå en minuts tidsbesparing i Bramstorp har man tvingats jämföra med en tänkt hastighetssänkt sträcka som är mer än dubbelt så lång som dagens hastighetsbegränsning).
- att ÅVS steg 1 innebär: *påtaglig, irreversibel och irreparabel skada på riksintresset med stor risk för kumulativ effekt på för övriga riksintressanta gårdar längs vägen* – enligt Trafikverkets egen rapport. **Detta behöver tydliggöras i MKB.**
- att ÅVS steg 1 innebär att brukningsvärd jordbruksmark med odlingstradition från 1300-talet förstörs - ca 15 hektar (30 fotbollsplaner) – fem vägbanor i bredd, inklusive parallellvägar, genom det tidigare jordbrukslandskapet. **Detta behöver tydliggöras i MKB.**
- att ÖP för Ingelstad redovisar område prioriterat för bebyggelse enligt vidstående karta.
Vägen skär rakt igenom det framtida samhället och denna delning kommer att bli mer påtaglig ju mer samhället byggs ut öster om vägen. Kommunen har ju i närtid beviljat ett flertal bygglov på den sidan, både i norr och söder, även längs vägen mot Hovmantorp.
Detta är helt ologiskt om man vill behålla nuvarande sträckning. Det visar också på behovet av att ta in en vägkorridor i ÖP:n, för byggs det mer i området öster om vägen omöjliggörs åtminstone det alternativet för en förbifart. Är det fördelaktigt att lägga förbifarten i väster är det lika viktigt att markera det läget för även där indikerar ju kartan stora utbyggnadsplaner.
- Meddelande från Trafikverket att man avbrutit vägplanen för ÅVS steg 1 för att undvika "förgävesarbete".



Bakgrund:

Ingelstad Bygderåd har sedan årtionden enträget framhållit det olämpliga i att fortsatt tillåta genomfart genom samhället för all latsbilstrafik mellan hamnarna i Blekinge och Göteborg/Oslo. Efter att det i såväl i Blekinge län som i Jönköpings län fattats beslut om förbifarter förbi Backaryd, Hallabro och Bor så utmärker sig nu Ingelstad som det sista samhället mellan Blekinge och Göteborg där man väljer att fortsätta tillåta genomfart utan åtgärder. Noterbart är att Ingelstad har högst trafikflöde av dessa orter.

Väg	Plats	Personbilar	Lastbilar	Totalt
RV27	Förbifart Backaryd	2193	514	2707
RV27	Förbifart Hallaryd	2193	514	2707
RV27	Förbifart Bor	4567	1233	5800
RV27	Ingelstad	5309	1311	6620

Trafikflöde, jämförelse (Trafikverket, Vägtrafikflödeskartan)

Det senaste utbytet i frågan om RV27 var i juni 2024 då Malin Lauber svarar Bygderådet: *”Vi har ingen förbifart förbi Ingelstad i ÖP. Detta var vi eniga om med Trafikverket 2020 när vi gjorde åtgärdsvalsstudie för riksväg 27.”*

Det man faktiskt enligt ÅVS var överens om (se bilaga 2) var att inte ta med ÅVS steg 2 i de då aktuella byggetapperna, som skulle genomföras i absolut närtid enligt dåvarande Länstransportplanen. I det fall kommunen är fortsatt överens med Trafikverket om ÅVS så anser Bygderådet att även denna framtida utveckling behöver framgå av ÖP och beskrivas i MKB.

Malin Laubers svar påvisar att de rådfrågade tjänstepersonerna i sitt arbete missat att ta hänsyn till det medborgarförslag som behandlades vid kommunstyrelsenssammanträdet 2021, där kommunstyrelsen bedömde att ÅVS steg 2 inte kan genomföras och att därför inte heller ÅVS steg 1 bör genomföras.

Vi noterar att man vid arbetet med ÅVS (2020, sträckan Säljeryd-Växjö) vad gäller ”aktörer och övriga intressenter” endast kontaktat VEAB och Naturbruksgymnasiet. Vid en förnyad ÅVS anser vi att åtminstone Ingelstad Bygderåd och LRF bör kontaktas under arbetet.



Trafikverkets
åtgärdsvalsstudie steg 2

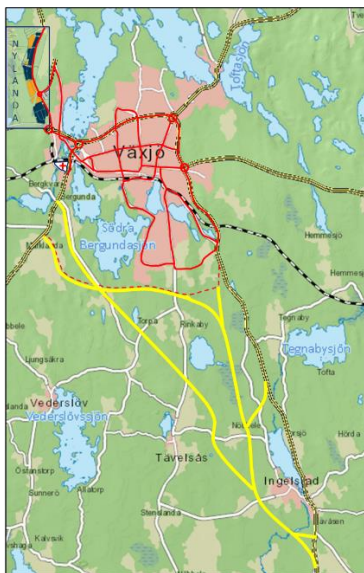
Vi anser vidare att i nuvarande ÖP-förslag/ÅVS föreslagna åtgärder skulle få följande konsekvenser:

	ÄVS steg 1	ÄVS steg 2	Trafikverket konsekvensanalys I samband med avbruten vägplan för steg 1
Ingelstad med det kulturhistoriska Riksintresset markerat →			
Restidsskillnad genom Ingelstad, utan kötid i rondellen	0 sek	120 sekunder	
Riksintresse kulturmiljö	Utlånat, irreparabelt och irreversibelt	Utlånat, irreparabelt och irreversibelt	
Långsamtgående fordon (EPA, mopeder, skogs-/lantbruksfordon som framförs av gymnasieelever)	Stor negativ påverkan, övningsområde för Ingelstadgymnasiets elever	Stor negativ påverkan, övningsområde för Ingelstadgymnasiets elever	Torsjö omnämns första gången 1387. De äldsta uppgifterna gör gällande att byn bestod av 7 hemman. Samtliga gårdar utom Norregården och Bengtsgården låg samlade i en bytomt i anslutning ner mot sjön."
Bullerpåverkan (åtgärder inom 400 m korridor vid 100 km/h)	Torsjö, Ingelstad (båda sidor Torsjön)	Torsjö, Torsås, Sjöböl Ingelstad på båda sidor Torsjön	
Åkermark/skogsmark	Ca 15 Ha brukningsvärd jordbruksmark försvinner inom riksintresse	Ca 30 Ha brukningsvärd jordbruksmark försvinner, till stor del inom riksintresse	
Övrigt	Ingelstadrondellen kvarstår, trafiksäkerhet och buller vid skolan, betydligt fler elever korsar vägen.	Barriär genom hela det utvidgade Ingelstad	<u>Konsekvenser på kulturhistoriskt värde, breddad väg:</u> - Skadan bedöms som påtaglig om då den är irreversibel och irreparabel. - Det föreligger även stor risk för kumulativ effekt avseende funktioner och vägsamband för andra riksintressat gårdar längs vägen (ej omfattade av denna rapport). - Riksintresse för kulturmiljö skall skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada kulturmiljön. - Det föreligger hög risk att även Länsstyrelsen bedömer detta som påtagligt skada på riksintresset.

Avslutning:

Det är synnerligen tröttande att Bygderådets och enskildas omfattande påverkansarbete (manmånader) och användande av de demokratiska kanalerna inte får någon effekt utan upprepat negligeras. Vår förhoppning är att vi nu kan ”knyta ihop säcken” vad gäller väg 27 förbi Ingelstad och komma fram till en gemensam långsiktigt hållbar lösning som dokumenteras i ÖP.

Bilaga 1, möjliga förbifarter i skogsmark, 2-12 minuters tidsbesparing från Blekinge till Göteborg



Bilaga 2, Utdrag ur Åtgärdsvalstudien från 2020

ÅVS steg 2,
resultat av fördjupad analys.
Frågan skjuts på framtiden.

Förbifart södra Ingelstad

För att ta ställning till åtgärden har dess effekter analyserats djupare.

Åtgärden har tagits fram i tre utföranden, alternativ 1, alternativ 2 och alternativ 3, se Figur 11. Alternativ 1 är dragen med utgångspunkt i att göra minsta möjliga intrång i befintliga fastigheter. Alternativ 2 bygger på 1 men startar längre söderut vilket innebär en genare dragning. Alternativ 3 har den längsta och genaste sträckningen och har därmed också störst markanspråk.

Samtliga alternativ har positiva effekter på trafiksäkerheten samt boendemiljön för boende längs med befintlig sträckning av väg 27.

Ur ett trafikantperspektiv kommer alternativ 1 att upplevas som en avvikelse från väg 27 och eventuellt även som en omväg runt södra Ingelstad. För att trafikanterna ska välja förbifarten framför befintlig väg 27 måste den nya vägen göras attraktiv. Med tanke på utebliven restidsvinst samt den ogena dragningen av vägen är det svårt att uppnå den attraktivitet som krävs för att valet ska kännas naturligt. De negativa effekterna minskar något med en genare dragning som i alternativ 2, men inte tillräckligt mycket för att det ska motivera att vi dels går utanför utredningsområdet och dels ändå får vika in i Ingelstad samt köra genom tätorten. Alternativ 3 är det bästa alternativet ur trafikantsynpunkt eftersom förbifarten blir gen och skulle medge högre hastigheter och restidsvinst än befintlig väg 27 genom Ingelstad.

Utifrån resonemanget ovan föreslås inte förbifart södra Ingelstad att ingå i någon etapp i denna ÅVS.

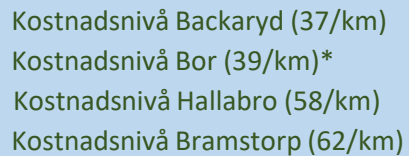


Figur 11 Tre alternativa sträckningar, 1, 2 och 3

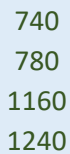
Bilaga 3

- Material använt vid möten med politiker och myndighetspersoner 2022-12 – 2023-04.

Miljoner SEK



Ingelstad-Marklanda 20 km



504
531
812
868

407
429
638
682

296
312
464
496

- låg 40 miljoner/km (enklare markförhållanden och trafikplatser liknande Bor)
- hög 60 miljoner/km (svårare markförhållanden, stora trafikplatser och stort sidovägsbehov, liknande Bramstorp)

Riksväg 27 sträckan Räppe-Säljeryd

2022-11-27/LO

Summering:

Nuvarande planering för trafiksystemet runt Växjö har inte kunnat ta hänsyn till nya förutsättningar såsom

- det förändrade omvärldsläget och dess följder, bl.a. ett långsiktigt behov av ökad militär rörlighet i sydöstra Sverige i samband med NATO-inträde
- en möjlig omfördelning av finansiering med större vägfokus
- att >10.000 ytterligare personer dagligen ska resa till och från det nya akutsjukhuset och Nylanda

Om RV 27 dras i ny sträckning sydväst om Växjö så kan trafikflödet väsentligt förbättras och investeringen minskas i kombination med en snabbare effekthemtagning.

Bakgrund:

1. RV25 är en nationell väg. RV27 är en regional väg.
2. Nationella vägar har väsentligt högre finansiering än regionala vägar.
3. Myndigheterna anser att endast vägar i EUs TEN-T-nätverk har betydelse för militär rörlighet, vilket ger tillgång till EU- och NATO-finansiering.
4. Idag ingår vägarna E4 och E6 i TEN-T-nätverket, dessutom ingår Blekinges hamnar, men inte anslutande vägar (t.ex RV27).
5. Region Blekinge talar i LTP 2022-33 om ambitionen att få RV27 förklarad som nationell stamväg och ansluten till TEN-T-nätverket.
6. Transportplanerna 2022-33 justeras eventuellt genom att större andel medel fördelas till vägbyggen.

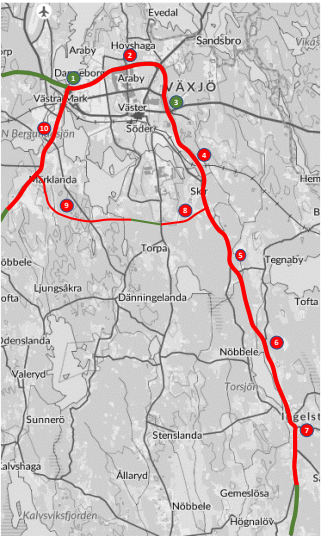


Nuvarande planering RV 27 Räppe-Säljeryd: ”Mittseparering i befintlig sträckning.”

Åtgärderna är planerade innan hänsyn kunnat tas till följande:

1. Det säkerhetspolitiska läget med kostnadsökningar och förändrat behov av militär rörlighet i och med NATO-inträde.
2. En eventuellt ökad finansiering av vägar under pågående planperiod.
3. Ett nytt akutsjukhus i Räppe som dagligen besöks av 6.500 personer 2030.
4. Nylanda industriområde vid flygplatsen där 4.000 personer beräknas arbeta 2031.

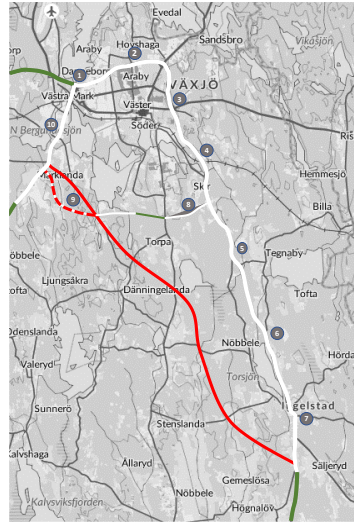
Åtgärd RV 25/27	Byggstart	Kostnad, kommentar
1. Trafikplats Räppe	2022-24	84 MSEK
2. Norrleden	2033 ->	370 MSEK
3. Fagrabäck	2022-24	395 MSEK
4. Skir-Bramstorp	2028-33?	
5. Förbifart Bramstorp	2028-33	276 MSEK
6. Tegnaby-Ingelstad	2033 ->	Ej finansierad, lägst prio i planen
7. Förbifart Ingelstad, väst	2033 ->	Vägplan påbörjad och avbruten => Byggs inte i befintlig sträckning 300 MSEK, uppskattad kostnad*
Övriga åtgärder	Byggstart	
8. Södra länken, öst	2028-33?	
9. Södra länken, väst	2033 ->	
10. Marklanda-Räppe	2033 ->	



* Baserat på jämförelse med liknande förbifarter, kostnadsnivå LTP 2022-33.

Alternativ sträckning för RV 27 Råppe-Säljeryd

1. Motsvarande eller lägre kostnad än nuvarande planer, möjlig kostnad 800 MSEK*.
2. Möjlighet till ett tidseffektivt genomförande som kombinerat med högre återbetalningstakt (större tidsvinst) ger betydligt snabbare effekthemtagning.
3. Väsentligt bättre framkomlighet såväl under som efter åtgärden jämfört med nuvarande planer.
4. Sträckningen kan undvika åkermark och företrädesvis dras i skogsmark**.
5. Konsekvensen av åtgärden är följande:
 - Regionen tappar inte fart under 25-30 års ständiga vägarbeten på RV 27.
 - Restiden förbi Växjö minskar med 12-20 minuter, sträckan blir kortare och ger möjlighet till delfinansiering av Södra Länken.
 - Trafiken Blekinge-Göteborg/Oslo går inte längre runt Växjö.
 - Trafikplats Fagrabäck – ambitionsminskning möjlig – Fyllerydskogen kan bevaras.
 - Norrleden behöver inte vara dubbelfilig, befintlig RV 27 behöver inte byggas om – istället kan trimningsåtgärder genomföras.
 - Effektivare kollektivtrafik, bl.a. minskat behov av bussfiler när genomflödestrafiken minskar och färre bussar behöver gå genom centrum.
 - >10.000 dagliga besökande och anställda i Råppe och Nylanda kommer fram.
 - Växjö trafikbelastning minskar väsentligt – positiv påverkan på hela kommunen.
 - Trafiksituationen i Bramstorp och Ingelstad förbättras väsentligt.
 - Sydöstra Kronoberg och Norra Blekinge får bättre förutsättningar.
 - Regional kommunikation och militär rörlighet förbättras (positiv påverkan på regionerna Västra Götaland-Jönköping-Kronoberg-Blekinge).
6. Kontakter med Trafikverket ger indikation om att det är en god idé men att man ser det som utsiktslöst att planera för detta när inte pengarna finns.



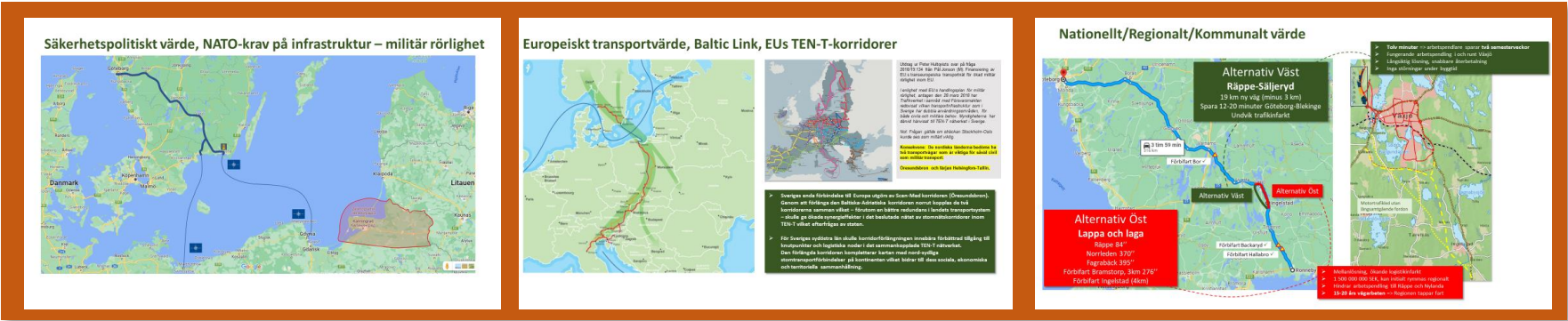
Möjlig slutsats:

1. Genomför skyndsamt en Åtgärdsvalstudie för RV 27 sträckan Råppe-Säljeryd
 - baserad på aktuella förutsättningar
 - för att möjliggöra en eventuell justering av ambitionsnivå för Trafikplats Fagrabäck
 - som underlag till justering av nationella och regionala transportplaner

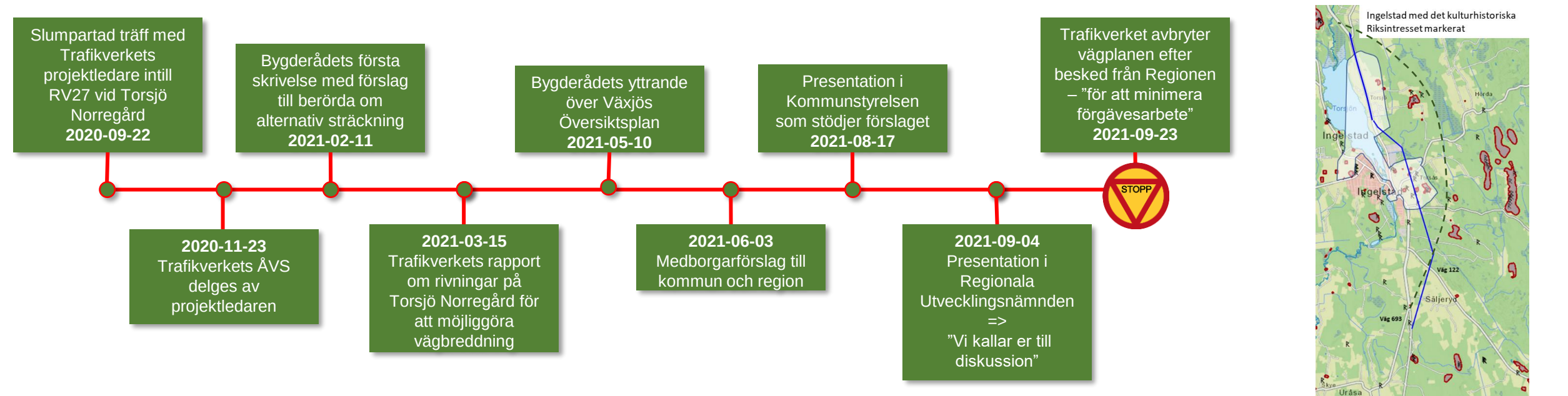
* Baserat på jämförelse med liknande förbifarter, kostnadsnivå LTP 2022-33.

** Skogsmark som till ganska stor del ägs av t.ex. Växjö kommun, Försvaret, Stiftet och Hushållningssällskapet.

Bygderådetsdiskussion, vår gamla trafikpolis: "borde inte en förbifart gå väster om Torsjön" => vad händer om den siktar på Räppe

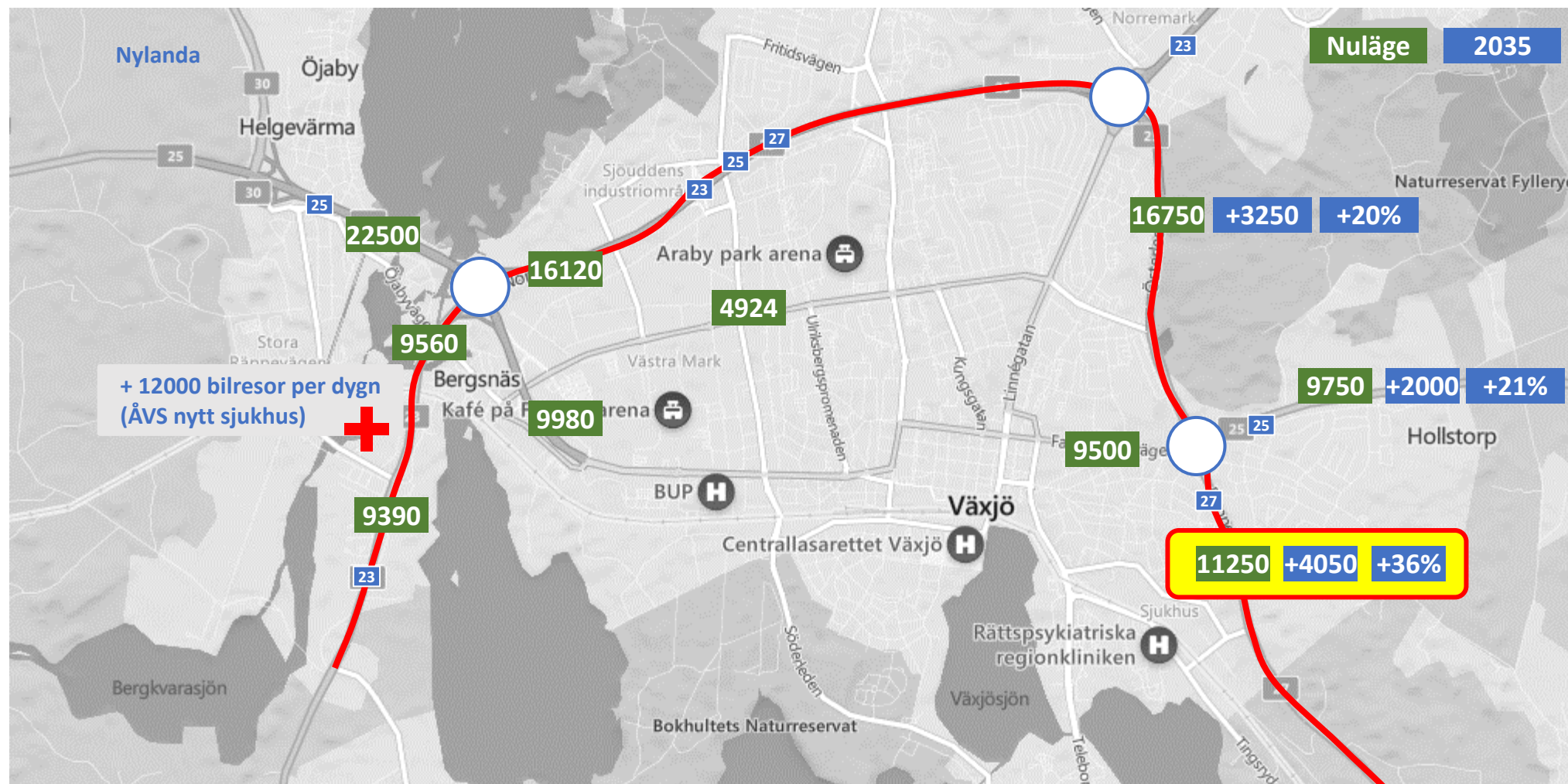


Trafikverkets plan för 2+1 väg genom Ingelstad



Nuvarande trafikarbete och prognos 2035

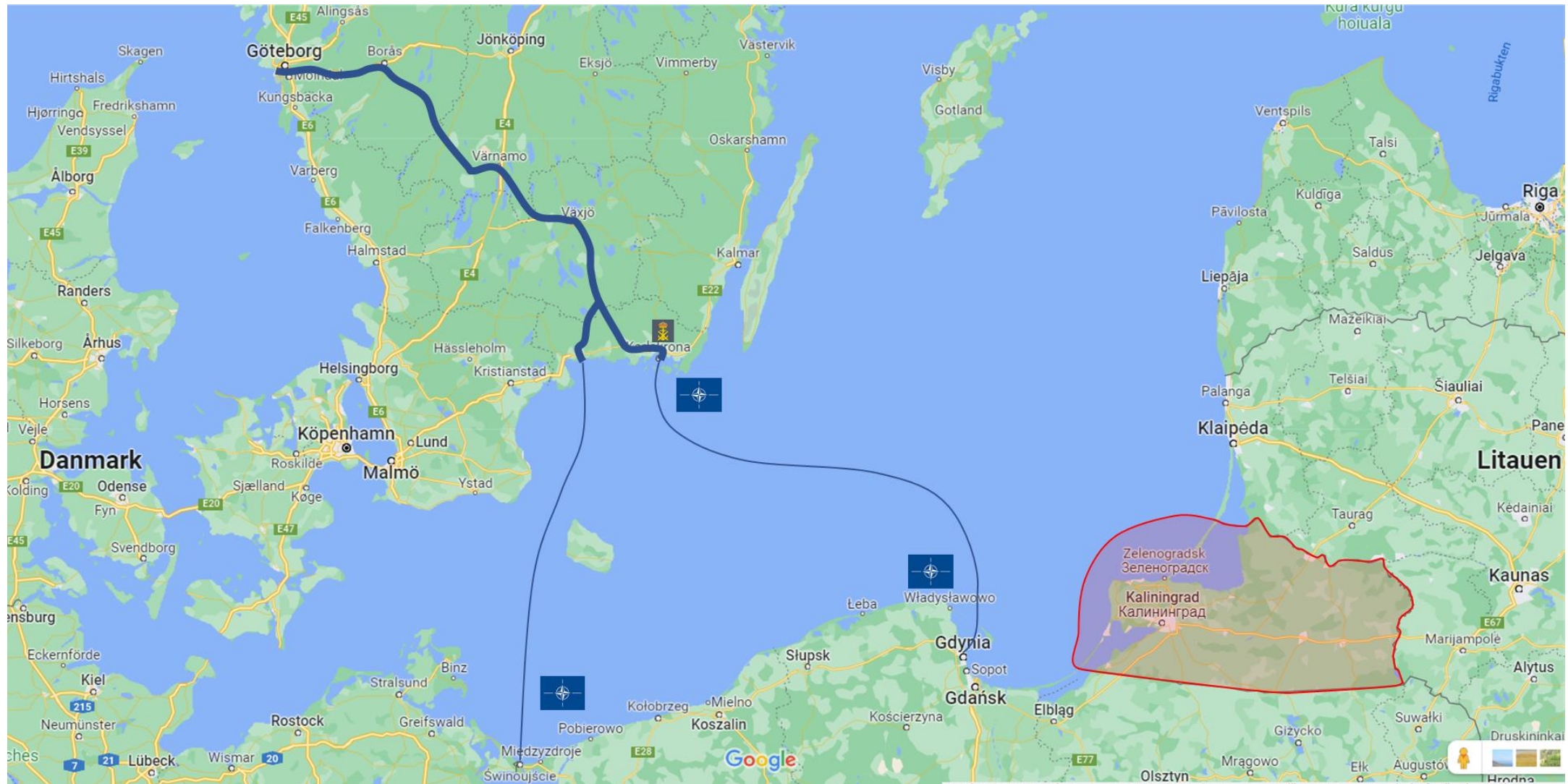
Källor: Åtgärdsvalsstudie, Nya Sjukhuset i Växjö (2021), Prognos från Vägplan Österleden/Fagrabäck (2017)



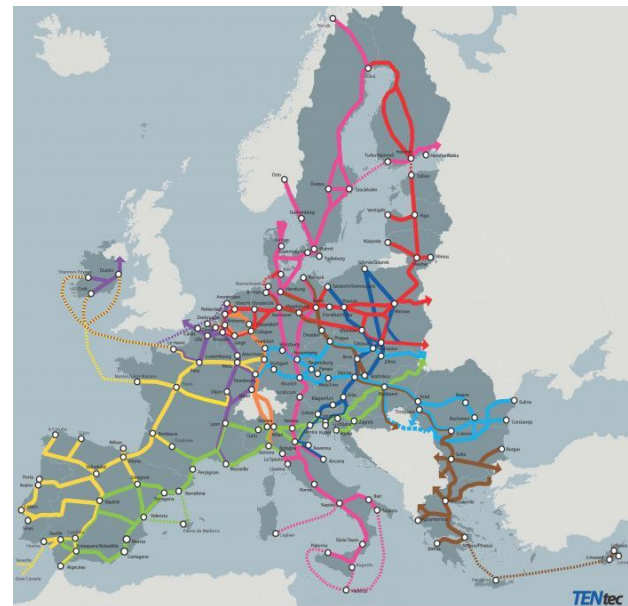
I prognosen har hänsyn inte tagits till nytt akutsjukhus eller Nylanda industriområde.

"Utbyggnad av Norrleden och Österleden med 2+2 körfält finns med i prognosen men inte Södra länken eller Östra länken."

Säkerhetspolitiskt värde, NATO-krav på infrastruktur – militär rörlighet



Europeiskt transportvärde, Baltic Link, EUs TEN-T-korridorer



Utdrag ur Peter Hultqvists svar på fråga 2018/19:134 från Pål Jonson (M). Finansiering av EU:s transeuropeiska transportnät för ökad militär rörlighet inom EU.

I enlighet med EU:s handlingsplan för militär rörlighet, antagen den 28 mars 2018 har Trafikverket i samråd med Försvarsmakten redovisat vilken transportinfrastruktur som i Sverige har dubbla användningsområden, för både civila och militära behov. Myndigheterna har därvid hänvisat till TEN-T nätverket i Sverige.

Not: Frågan gällde om sträckan Stockholm-Oslo kunde ses som militärt viktig.

Konsekvens: De nordiska länderna bedöms ha två transportvägar som är viktiga för såväl civil som militär transport:

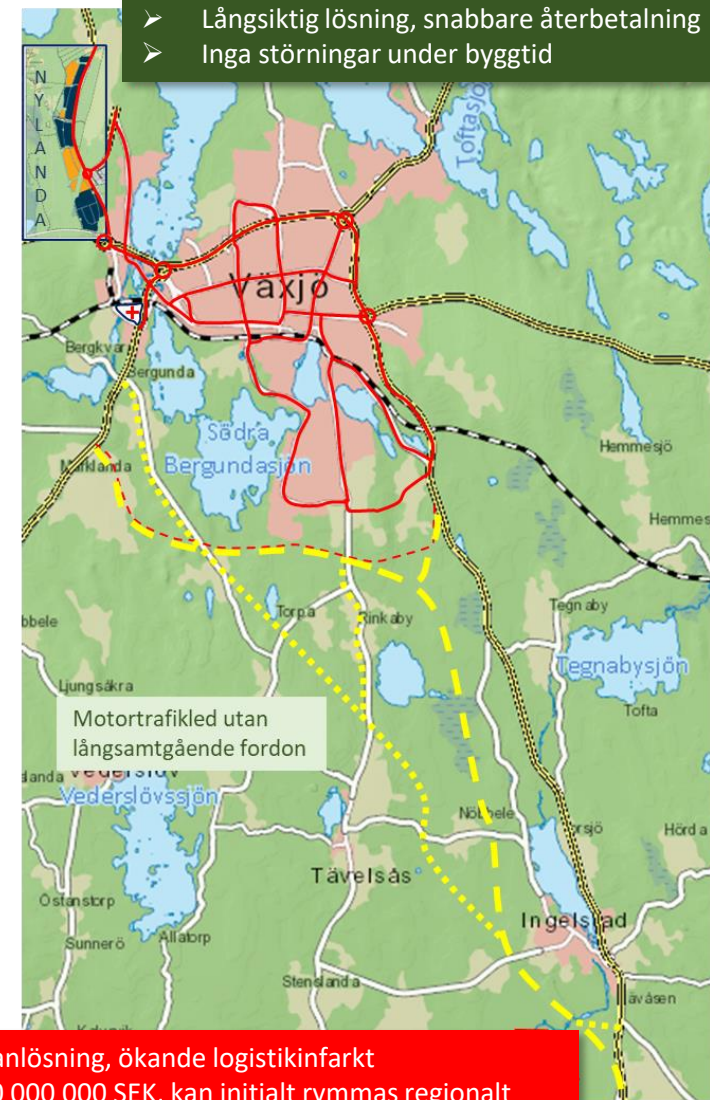
Öresundsbron och färjan Helsingfors-Tallin.

- Sveriges enda förbindelse till Europa utgörs av Scan-Med korridoren (Öresundsbron). Genom att förlänga den Baltiska-Adriatiska korridoren norrut kopplas de två korridorerna samman vilket – förutom en bättre redundans i landets transportsystem – skulle ge ökade synergieffekter i det beslutade nätet av stomnätsskorridorer inom TEN-T vilket efterfrågas av staten.
- För Sveriges sydöstra län skulle korridorförlängningen innebära förbättrad tillgång till knutpunkter och logistiska noder i det sammankopplade TEN-T nätverket. Den förlängda korridoren kompletterar kartan med nord-sydliga stomtransportförbindelser på kontinenten vilket bidrar till dess sociala, ekonomiska och territoriella sammanhållning.

Nationellt/Regionalt/Kommunalt värde



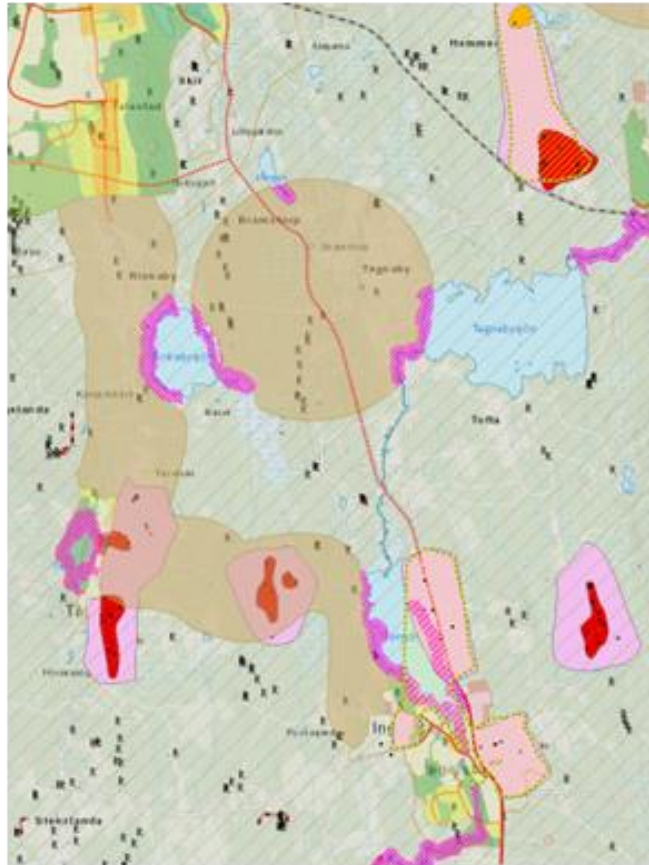
- **Tolv minuter** => arbetspendlare sparar **två semesterveckor**
- Fungerande arbetspendling i och runt Växjö
- Långsiktig lösning, snabbare återbetalning
- Inga störningar under byggtid



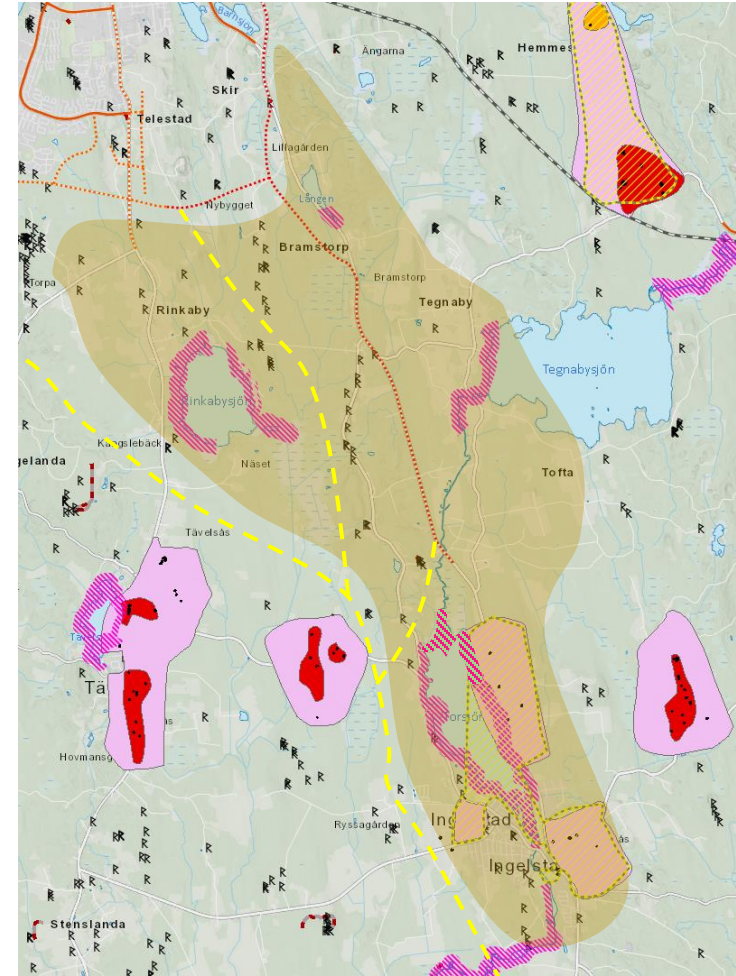
- Mellanlösning, ökande logistikinfarkt
- 1 500 000 000 SEK, kan initialt rymmas regionalt
- Hindrar arbetspendling till Räppe och Nylanda
- **15-20 års vägarbeten** => Regionen tappar fart

Positiv påverkan på Växjö's Översiktsplan – beroende på vägplacering

Nuvarande ÖP



Åkermark med högt kulturvärde



Yttrande MKB – ÖP, Ingelstad Bygderåd

2025-05-27

Ingelstad Bygderåd har tidigare yttrat sig över Översiktsplanen och då bl.a. yrkat på att Översiktsplanens MKB (Hållbarhetsbedömning inklusive Miljökonsekvensbedömning) uppdateras. Med detta dokument vill vi ytterligare förtydliga inom vilka områden som Översiktsplan och MKB är bristfällig.

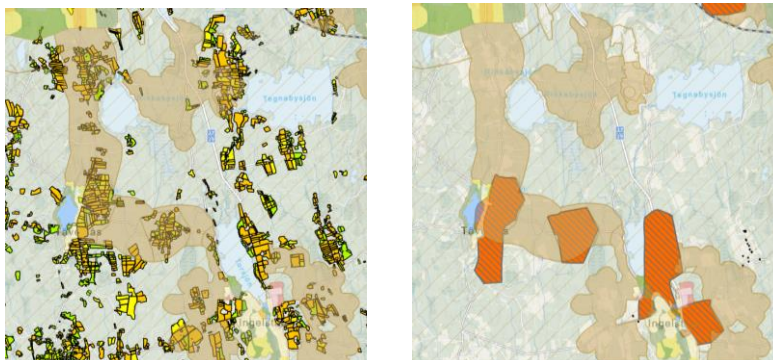
Tyvärr strider Översiktsplanen och dess MKB mot Miljöbalken avseende nyttjande av jordbruksmark, då man inte tar ställning till alternativ Utvecklingsinriktning eller till alternativ vägdragning för väg 27 förbi hela Ingelstad. Översiktsplanen hänvisar gällande väg 27 till Trafikverkets kortsiktiga etappindelning och en åtgärdsvalsstudie vars uppdrag varit avgränsat till att studera åtgärder i befintlig sträckning; där passagen genom Ingelstad enligt uppdraget från Länstransportplanen 2018-2029 skall lämnas utan åtgärd. Syftet med översiktsplanen är ju långsiktig övergripande planering och avvägning av möjliga scenario, ett syfte som vi anser inte har uppnåtts på dessa punkter.

Bygderådet yrkar på att Översiktsplanen och dess MKB uppdateras för att inte längre strida mot Miljöbalken avseende såväl Utvecklingsinriktningen som väg 27 och dess vägsträckning förbi Ingelstad.

I kapitel 14 "Byggnad på jordbruksmark" hänvisas till förbudet mot ianspråktagande av jordbruksmark enligt 3 kap 4§ Miljöbalken: **Jordbruksmark får endast tas i anspråk om ett väsentligt samhällsintresse inte kan tillgodoses på annan mark än jordbruksmark.**

Vi noterar att det genomgående saknas referenser till **lokaliseringsutredningar** som visar att det saknas alternativ till att bygga på jordbruksmark. Översiktsplanen påvisar därför inte i något fall att jordbruksmark kan nyttjas. För Ingelstads del är detta speciellt tydligt vad gäller Utvecklingsinriktningen: "Sambandet mellan Teleborg och Ingelstad via Tävelsås utvecklas med tät kollektivtrafikering, gång- och cykelvägar och mindre bebyggelsegrupper."

Bygderådet yrkade redan 2021 på att sambandet mellan Växjö och Ingelstad istället kan och bör utvecklas via Bramstorp (i **skogsmark** mellan de fyra sjöarna Torsjön, Rinkabysjön, Barnsjön och Tegnabysjön).



Figur. Utvecklingsinriktning med jordbruksblock respektive utpekade Kulturmiljöer.

Ett samband Teleborg-Tävelsås-Ingelstad strider därmed mot Miljöbalken och är **förbjudet** då det ianspråktagar jordbruksmark som dessutom utpekats av länsstyrelsen som viktiga kulturmiljöer.

Bygderådet yrkar därför återigen på att Utvecklingsinriktningen ändras för att överstämman med Miljöbalken.

Motsvarande problematik föreligger för väg 27 och dess lokalisering "i befintligt sträckning".

MKB tar överhuvudtaget inte hänsyn till 3 kap 4§ Miljöbalken då man talar om väg 27 genom Ingelstad.

Däremot hänvisar man till 3 kap §6 Miljöbalken (Kulturmiljövårdens riksintressen): Riksintresset Ingelstad-Torsås-Torsjö i följande kapitel:

1. Inledning, sid 14

"Riksväg 27 som 2 + 1 väg kan skapa ytterligare barriärer och relationen mellan fornlämningar, odlingslandskap och bebyggelsen kan försvagas. Det finns risk för att bullerdämpande åtgärder ger negativa konsekvenser för riksintresset. Breddning av vägen och införandet av parallellvägar kan medföra att fornlämningar skadas eller tas bort vilket är negativt för riksintresset. Detta får studeras vidare i framtida arbete med vägplan."

13. Konsekvensbedömning utbyggnadsområden i orter med stor expansion, sid 108

"Andra alternativa vägdragningar av riksväg 27 har studerats i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie och inte i kommunens översiktsplan. Men det är inte nödvändigtvis bättre för riksintresset värden med en förbifart. En ny sträckning i form av en förbifart skulle innebära att en helt ny struktur inom eller i direkt anslutning till riksintresset införs vilket sannolikt skulle påverka värdena i östra Torsås negativt. Den nuvarande sträckningen av väg 27 är sammanhängande med laga skiftet, vilket är ett av uttrycken för riksintresset och en ny dragning skulle påverka det värdet."

Den åtgärdsvalsstudie som refereras ovan (*Andra alternativa vägdragningar av riksväg 27 har studerats i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie*) bygger på ett uppdrag från "Länstransportplan för Kronobergs län 2018 -2029" som lyder: **Vägen ska möttesepareras i befintlig sträckning. Genom Ingelstad lämnas vägen utan åtgärd.**

De alternativa vägdragningar som analyserades i Åtgärdsvalsstudien följde de givna uppdraget och framgår nedan:

ÅVS steg 2,
resultat av fördjupad analys.
Frågan skjuts på framtiden.

Förbifart södra Ingelstad

För att ta ställning till åtgärden har dess effekter analyserats djupare.

Åtgärden har tagits fram i tre utföranden, alternativ 1, alternativ 2 och alternativ 3, se Figur 11. Alternativ 1 är dragen med utgångspunkt i att göra minsta möjliga intrång i befintliga fastigheter. Alternativ 2 bygger på 1 men startar längre söderut vilket innebär en genare dragning. Alternativ 3 har den längsta och genaste sträckningen och har därmed också störst markanspråk.

Samtliga alternativ har positiva effekter på trafiksäkerheten samt boendemiljön för boende längs med befintlig sträckning av väg 27.

Ur ett trafikantperspektiv kommer alternativ 1 att upplevas som en avvikelse från väg 27 och eventuellt även som en omväg runt södra Ingelstad. För att trafikanterna ska välja förbifarten framför befintlig väg 27 måste den nya vägen göras attraktiv. Med tanke på utebliven restidsvinst samt den ogena dragningen av vägen är det svårt att uppnå den attraktivitet som krävs för att valet ska kännas naturligt. De negativa effekterna minskar något med en genare dragning som i alternativ 2, men inte tillräckligt mycket för att det ska motivera att vi dels går utanför utredningsområdet och dels ändå får vika in i Ingelstad samt köra genom tätorten. Alternativ 3 är det bästa alternativet ur trafikantsynpunkt eftersom förbifarten blir gen och skulle medge högre hastigheter och restidsvinst än befintlig väg 27 genom Ingelstad.

Utifrån resonemanget ovan föreslås inte förbifart södra Ingelstad att ingå i någon etapp i denna ÅVS.



Figur 11 Tre alternativa sträckningar, 1, 2 och 3

Vår uppfattning är att MKBs beskrivning på sid 108 är **missvisande!**

Endast i södra delen av riksintresset har alternativa vägdragningar utretts, vilket är i linje med åtgärdsvalsstudiens uppdrag. Någon alternativ lokalisering av vägdragningar förbi hela Ingelstad har alltså inte studerats – vilket antyds i MKB.

På sidan 14 hänvisar MKB till "framtida arbete med vägplan".

Detta är delvis redan genomfört i det vägplanearbete som Trafikverket påbörjade och sedan avbröt för undvikande av "förgävesarbete". I arbetet med vägplanen tar man ställning till vad en breddning av befintlig väg 27 innebär för nordligaste delen av riksintresset i Trafikverksrapporten "Antikvarisk förundersökning med konsekvensanalys, Norregården (Torsjö 13:1)".

Trafikverket skriver:

*Riksintresse för kulturmiljövården ska skyddas mot åtgärder som **påtagligt** kan skada kulturmiljön. Det riksintressanta kulturhistoriska skeendet skall vara återspeglat och läsbart i miljön även efter förändringen. För utpekade riksintresse gäller att endast ett motstående riksintresse kan väga tyngre.*

Naturvårdsverket har, i samråd med Boverket och Riksantikvarieämbetet, utfärdat allmänna råd för bedömning av påtaglig skada på områden av riksintresse enligt 3 kap. 6 § miljöbalken (NFS 2005:17) Fråga om skadan på riksintresset är påtaglig bedöms då utifrån följande:

- Åtgärdens påverkan på riksintressant kulturhistoriskt värde.
- Om fastslagen negativ påverkan på riksintresset är **irreversibel**.

Medför åtgärden påtaglig skada på riksintresset och det motstående intresset inte utgörs av ett annat riksintresse, så är åtgärden otillåten. Då ska ingen avvägning eller "samlad bedömning" mot enskilda intressen eller andra allmänna intressen göras eftersom åtgärden i vilket fall är

otillåten. Om däremot ett motstående intresse också utgörs av ett riksintresse skall en avvägning göras. Riksväg 27 utgör riksintresse för infrastruktur. En avvägning kan därför bli aktuell.

Rapportens slutsats är att redan en breddning av väg 27 genom den nordligaste gården i området *"innebär påtaglig, irreversibel och irreparabel skada på riksintresset med stor risk för kumulativ effekt på för övriga riksintressanta gårdar längs vägen"*.

Trafikverkets slutsats avseende påverkan på riksintresset som följd av en breddning av befintlig väg i nordligaste delen av riksintresseområdet kommer att **ytterligare väsentligt förstärkas** om en motsvarande rapport skrivs för en nyanlagd väg genom riksintressets södra del i Torsås.

Detta resonemang beskrevs i ett medborgarförslag om "Förbifart Ingelstad" vilket ledde till att kommunstyrelsen i sitt möte 2021-08-17 §272 enhälligt beslutade att

- *"Kommunstyrelsen instämmer i förslagsställarnas synpunkter och kommer i dialogen med Trafikverket betona vikten av att man tar hänsyn till de frågor som tas upp i medborgarförslaget"*.

Den av Trafikverket bedömda skadan på riksintresset är **påtaglig, irreversibel och irreparabel**.

Samma skada kommer att åsamkas den jordbruksmark som kommer att tas i anspråk

- ca 30 hektar
- motsvarande ca 60 fotbollsplaner
- motsvarande nästan halva Växjösjöns yta

Bygderådets slutsats är:

- Såväl en breddning av väg 27 norr om Ingelstad som en nyanlagd 1+2-väg genom Torsås strider mot 3 kap 6§ Miljöbalken och är otillåten. Eftersom även väg 27 utgör ett riksintresse (för infrastruktur) så blir troligen en avvägning mellan riksintressen aktuell.
- Enligt 3 kap 4§ Miljöbalken är ianspråktagande av jordbruksmark förbjudet såvida ett väsentligt samhällsintresse inte kan tillgodoses på annan mark än jordbruksmark.
- Kommunstyrelseprotokoll 2021-08-27 §272 påvisar att det väsentliga samhällsintresset för infrastruktur (Riksväg 27) kan tas tillvara på icke jordbruksmark.
- Såväl en breddning av väg 27 norr om Ingelstad som en nyanlagd 1+2-väg genom Torsås är därmed **olagliga åtgärder**.

Bygderådet yrkar på att Översiktsplanen och dess MKB uppdateras på sådant sätt att de inte längre strider mot Miljöbalken, med avseende på väg 27 och dess vägsträckning förbi Ingelstad.



Naturskyddsföreningen
Linnébygden

Till Region Kronoberg
35188 Växjö

Yttrande över Länstransportplan för Kronobergs län 2026-2037 diarienummer 24RUN151

Naturskyddsföreningen Linnébygden (omfattande Älmhults kommun) vill inledningsvis instämma i den allmänna analysen av fördelarna med att välja cykel som transportmedel som Tomas Björnsson lämnat i ett eget yttrande över cykelinfrastruktur i rubricerade ärende.

I Älmhults kommun har en cykelväg mellan tätorten Älmhult och Diö, där det idag finns möjlighet att fortsätta till Liatorp, pekats ut som synnerligen angelägen. Planeringen har inletts men tyvärr avbrutits med hänvisning till att det blir för dyrt att anlägga cykelväg norr och söder om järnvägsbron vid Kansliet på väg 600. I en kommentar till cykelplanen för Älmhults kommun (s 52) står att medel till cykelvägar bör läggas till en bidragspott där kommunerna själva kan söka, bygga och genomföra.

Vi anser att det är av största vikt att utbyggnaden av cykelväg Älmhult-Diö även i fortsättningen prioriteras och föreslår en alternativ dragning väster om järnvägen som gör att den kostnadskrävande ombyggnaden av järnvägsbron vid Kansliet inte behövs. Enligt bifogade kartor kan stora delar av sträckan mellan samhället och Stenbrohult kyrka läggas längs befintliga vägar och utnyttja existerande brukningsvägar. Passagen under järnvägen i Möckeln finns redan idag.

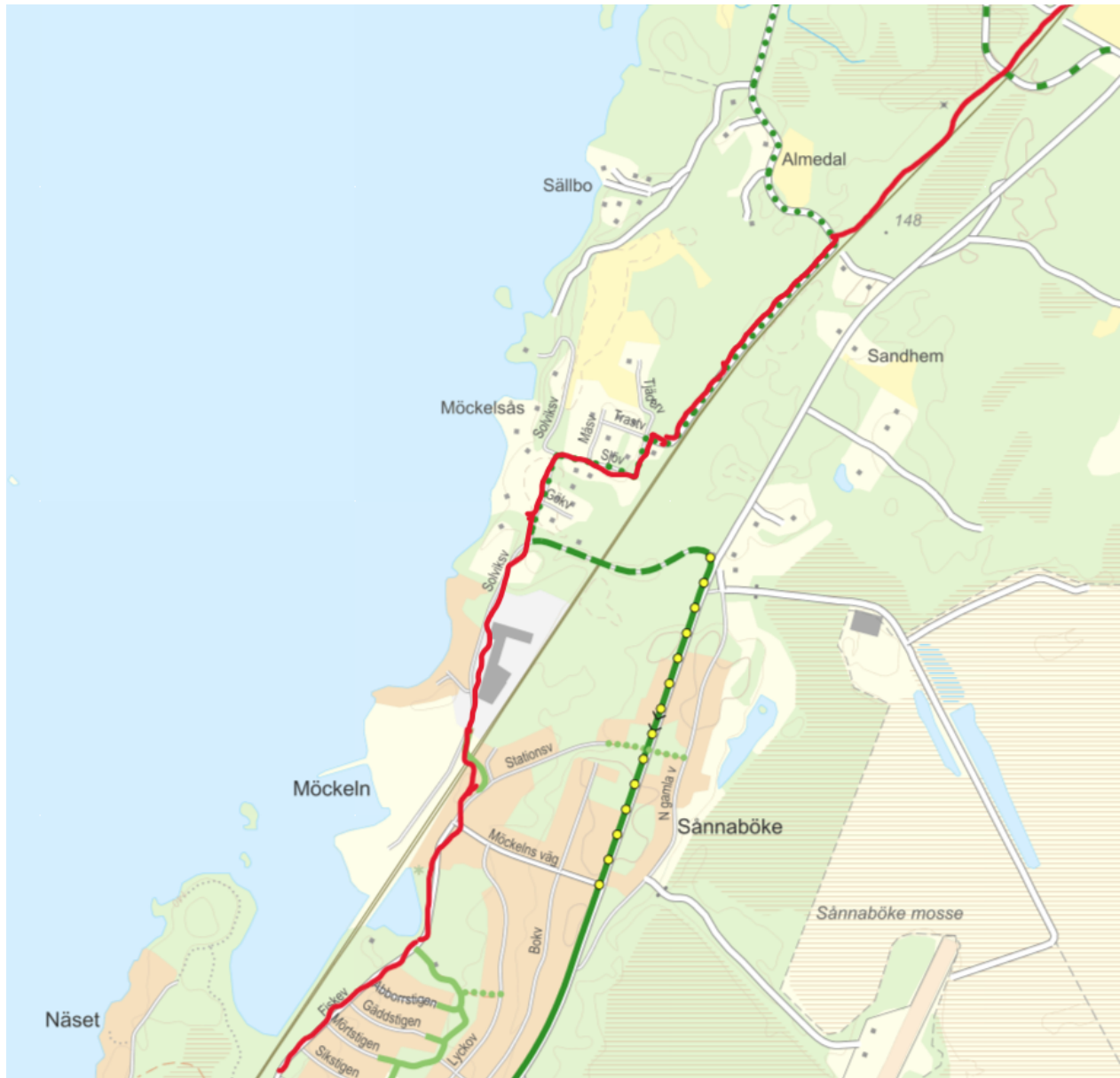
Sammanfattningsvis menar vi att vårt förslag bidrar till en billigare lösning. Det är angeläget att cykelvägen Älmhult-Diö prioriteras och att medel reserveras i planen.

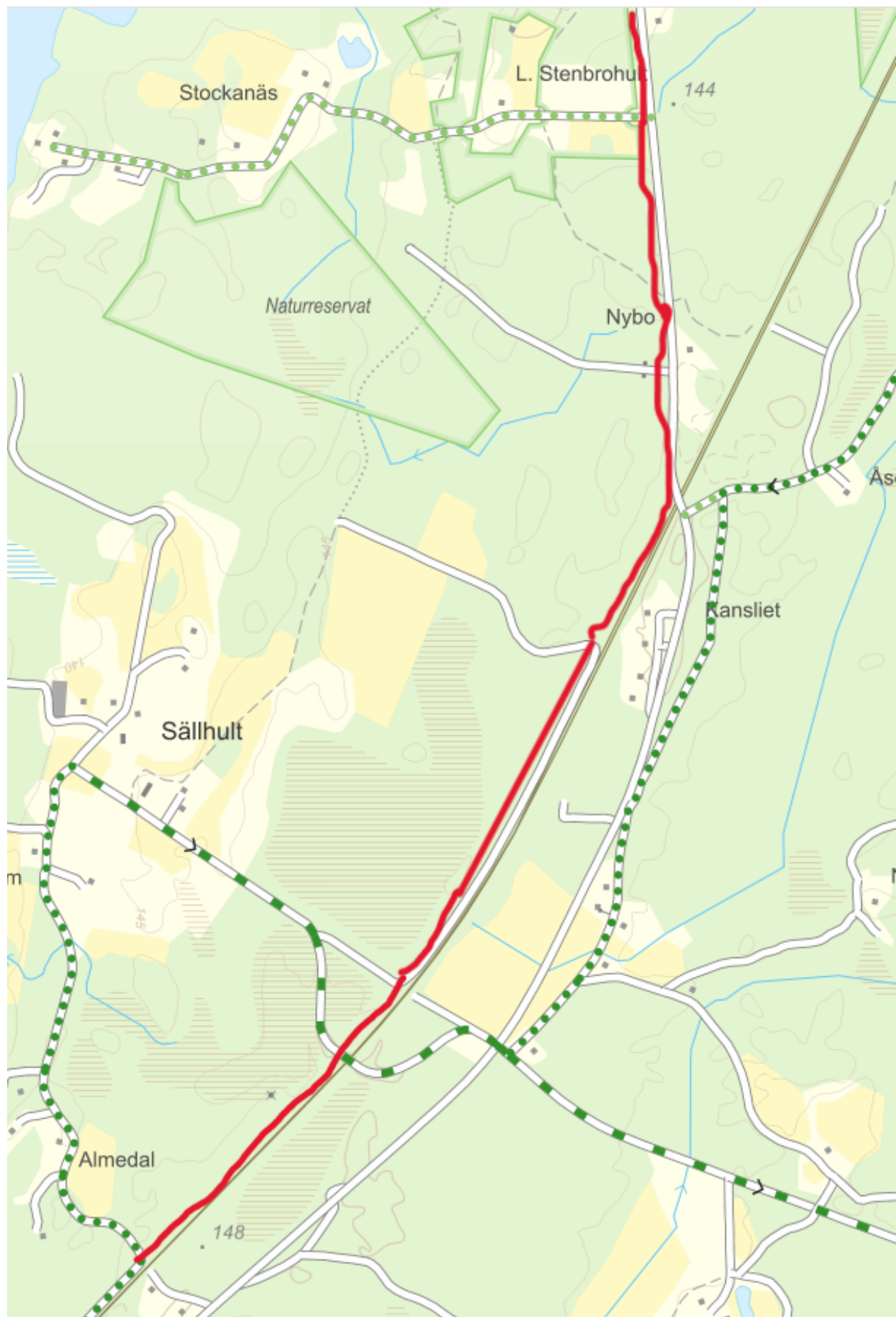
För Naturskyddsföreningen Linnébygden

Ulla Rundlöf, ordförande

ulla.rundlof@gmail.com

Inskickat per e-post till registrator@kronoberg.se med två kartbilagor.





2025-09-17

Region Kronoberg
351 88 Växjö
registrator@kronoberg.se

Yttrande över "Länstransportplan för Kronobergs län 2026-2037", cykelinfrastruktur.

Dnr: 24RUN151

Sammanfattning

Länstrafikplanen tar upp ett antal åtgärder för att förstärka infrastrukturen för cyklister. Förslagen är många och goda, men att genomföra dem enligt planen på tolv år tar alldeles för lång tid. Planen bör omfördela medel från vägbyggen till cykelbanor så att de senare kan byggas ut på några få år.

Konkreta förslag finns på cykelkarta.se i lagret Cykelplan.

Bakgrund

I underlaget "Cykla i gröna Kronoberg" analyseras förutsättningarna på ett förtjänstfullt sätt. Dock ska möjligheten för Kronoberg att utvecklas som turistmål för cyklister inte underskattas i en framtid där turismen vänder från ett allt hetare Medelhavsområde till våra trakter.

Klimatvinsten av att cykla är större än vad som framkommer i beräkningar som grundar sig på pendling. Pendlingen utgör bara runt en fjärdedel av alla resor, resor för service och fritid är också stora (Trafa, resvaneundersökningar). De klimatvinster som kan åstadkommas genom att även ett litet antal människor cyklar några dagar på semestern i stället för att flyga är stora.

Både de cyklister som vill ta cykeln som fordon under en flerdagarstur och de som bara vill ta en tur en vacker sommardag behöver infrastruktur så att man vågar ge sig ut utan att hamna på trafikerade vägar. De stora behoven av ny infrastruktur ligger ofta längs det statliga vägnätet och i närheten av tätorter.

Beräkningarna av i vilken utsträckning det är samhällsekonomiskt lönsamt att bygga ut infrastrukturen bör bygga på ett klimatperspektiv. Under den tid som ligger inom planen kommer den globala medeltemperaturen med största sannolikhet att nå 1,7 grader över förindustriell tid. Det kommer att ha stor inverkan på hur människor reser både till vardags och hur och var de väljer att semestra.

De beräkningar som i dag görs av s.k. restidsvinster som grund för utbyggnad av infrastrukturen är direkt missvisande. Det finns inga restidsvinster. Om

vägnätet byggs ut så att det går fortare att resa kommer människor att flytta längre från arbetet. Det är väl belagt att man är villig att pendla en dryg timme varje dag. Därmed ökar resandet efter utbyggnader. Det är ohållbart ur ett klimatperspektiv. Även om alla fordon skulle vara eldrivna så kräver tillverkning och underhåll av fordonsflottan resurser som blir allt knappare.

Beslut om stora infrastrukturprojekt bör grundas på människors intressen på lång sikt, inte på deras åsikter för stunden.

I beräkningen av de samhällsekonomiska vinsterna med ökad cykling bör man även ta hänsyn till hälsofördelarna, motion är positiv och leder till lägre sjukvårdskostnader. Ytterligare en hälsoaspekt är att den psykosociala hälsan förbättras för den som cyklar. Det noteras i en stor antologi ("City cycling", MIT 2012) som att "psykosocial hälsa är svår att mäta och därför bortser man från den". Även sådana fördelar bör dock vägas in i beslut.

Det är också viktigt att både naturreservat och kulturella målpunkter enkelt kan nås per cykel. Flera av reservaten ligger nära tätorter, vilket understryker vikten av att det finns cykelbanor som kopplar ihop tätorterna med det lågtrafikerade vägnätet. Speciellt ska de kunna nås av skolor för undervisning och utflykter.

Förslag

För att ge konkreta förslag på utbyggnader har kartan "cykelkarta.se" försetts med ett lager "Cykelplan". Detta förslag utgår från idéerna i Region Skånes "Stråk- och vägvisningsplan" från 2019. Där föreslås att det bör finnas en vägvisning mellan alla kommuncentra. Problemet är dock att det fattas cykelbanor som kan knyta ihop orterna via det lågtrafikerade vägnätet.

Cykelkartans cykelplan visar på ett översiktligt plan dessa möjliga förbindelser mellan kommuncentra i södra Sverige. Befintliga cykelbanor på sträckorna visas som en gul linje med röd kant, lågtrafikerade vägar med grönt och nödvändiga utbyggnader med blått. Ljust blå färg på vägen betyder en relativt billig åtgärd (t ex asfaltering av en enskild väg med bidrag), medan mörkblå färg visar vägar där det krävs en ny cykelbana. Detaljerna ska ses som en skiss.

Förstorar man cykelkartan visas fler detaljer och då även utbyggnader som inte ingår i ett nät som binder samman kommuncentra.

Observera att några av banvallarna som iordningställts till cykel- och gångbana inte är med på kartan därför att de ännu inte lagts in i nvdb, den nationella vägdatabasen.

Förslagen på cykelkarta.se bygger på de föreslagna utbyggnaderna i länstrafikplanen, kompletterat med ytterligare några för att nå målet om att kunna knyta samman alla kommuncentra.

Tomas Björnsson

cicero@rtb.se

Konstruktör av cykelkarta.se

Aktiv i Lunds Naturskyddsförening