

---

# YTTRANDE ÖVER VÄXJÖ KOMMUNS ÖVERSIKTSPLAN

---

INGELSTAD BYGDERÅD

2021-05-10

## Innehållsförteckning

1	Inledning .....	3
1.1	Digitalt möte om förslag till ny Översiktsplan södra kommundelen .....	3
1.1.1	Sammanfattande slutsats, utdrag ur nuvarande förslag .....	4
1.1.2	Mark och vattenanvändning, kommunens förslag .....	5
2	Yttrande .....	6
2.1.1	Ingelstad Centrum .....	6
2.1.2	Övriga tätorten, konkreta förslag .....	6
2.2	Omlandet, mellan Växjö och Ingelstad .....	8
2.2.1	Förbifart Ingelstad .....	9
2.2.2	Konsekvenser av en förbifart .....	10
2.2.3	Omlandet, konkreta förslag .....	11
3	Avslutning .....	12

**Bilaga 1.** Utdrag Regeringens och Trafikverkets analyser

**Bilaga 2.** Utdrag ur Blekinges Länstransportplan

# 1 INLEDNING

Ingelstad Bygderåd har tagit del av den granskningsversion av Växjö kommuns översiktsplan som sedan 8 mars 2021 varit publicerad för granskning och vi vill härmed lämna våra synpunkter. Vi finner att det nya formatet och det faktum att den i samma verktyg innehåller översiktsplan för hela kommunen gör den betydligt mer omfattande och innehållsrik, samtidigt som det kräver en del tillvänjning för att kunna ta till sig den. I vårt yttrande kommer vi främst att fokusera på den sydöstra delen av kommunen och hur vi uppfattar att planen kan förbättras jämfört med den föreslagna versionen.

**Grundläggande är att en omledning av RV27 öster om Ingelstad är en förutsättning för ortens utveckling.**

En förbifart ger samhället oerhört goda möjligheter att utvecklas runt Torsjön och vidare mot Växjö mellan ”de fyra sjöarna”. Vi efterfrågar Växjö kommuns fulla stöd i att på detta sätt utveckla Ingelstad.

Det finns samtidigt en uttalad oro för denna förändring och det är därför ytterst viktigt att kommunen aktivt stöttar de företagare som drar nytta av RV27 i nuvarande sträckning och tidigt samråder med dessa i planarbetet.

Om RV27, trots ständigt ökande trafikbelastning, fortsätter i nuvarande sträckning genom Ingelstad och Torsjö så ser vi att det krävs anpassningar för oskyddade trafikanter och hastighetssänkningar (40-60 km/h) från Rävåsen/väg 122 till södra Tegnabyavfarten/väg 850. Den kortsiktiga inriktningen behöver då vara att begränsa vägens påverkan i väntan på en förbifart.

## 1.1 DIGITALT MÖTE OM FÖRSLAG TILL NY ÖVERSIKTSPLAN SÖDRA KOMMUNDELEN

Den 24 mars höll kommunen ett digitalt möte med samhällsföreningarna i södra kommundelen, varvid endast representanter för Ingelstad Bygderåd deltog. I mötet presenterade kommunen den tilltänkta mark- och vattenanvändningen. De nya stadsdelarna Södra Växjö och Holstorp nämndes, tillsammans med bostadsmark, cykelvägar och verksamhetsmark, LIS-områden och framtida användning av jordbruksmark.

I mötet identifierades avsaknaden av analys avseende RV27 genom Ingelstad vilket efter mötet lett till en mötesserie mellan Kommunen och Bygderådet i frågan – som en del av översiktsplanarbetet och för att förbereda en gemensam behovsbild inför det vägplanearbete som Trafikverket påbörjat för sträckan Säljeryd-Växjö. Trafikverkets Åtgärdsvalsstudie bedömdes i mötet föreslå felaktiga åtgärder då sträckan genom Ingelstad föreslås lämnas utan åtgärder och sträckan genom Torsjö föreslås innehålla 2+1-väg och bitvis 5 vägbanor i bredd genom Riksintresset.

I mötet uttryckte Bygderådet även sin frustration över att utvecklingen av Ingelstad stått på paus sedan 2012 då den förra översiktsplanen arbetades fram. Vi finner det olyckligt och anmärkningsvärt att kommunen, under en historiskt urstark högkonjunktur, fullständigt misslyckats med lyfta blicken från stadskärnan, speciellt med tanke på att man äger nästan all byggbar mark i Ingelstad. För att belysa denna systematiska snedvridning ges nedan två utdrag från översiktsplanens ortsanalyser.

### **Växjö stad under 2000-talet (ur Ortsanalys Växjö stad)**

Under 2000-talet har energi, miljö och tillgänglighet blivit ledord i alla nya stadsutvecklingsprojekt. Staden skulle hushålla med sin mark och därför betonades ett tätt byggande. Nya småhusfastigheter är mindre än tidigare och tomterna domineras helt av huset. Stora delar av Hovshaga och framförallt Biskopshagen är byggda efter detta koncept. 2004 började bildandet av Linneuniversitetet som ett strategiskt samarbete kallat Akademi Sydost. 2010 gick Växjö universitet och Högskolan Kalmar samman. Under tidsperioden byggdes flera större idrottsarenor som t.ex. ishockey, fotboll, innebandy, gymnastik och friidrott inom Arenastaden. Planering pågår för att komplettera området också med skola, hotell och bostäder. 2017 färdigställdes Pär Lagerkvist skola för 1000 elever i stadsdelen Bredvik. Några betydande bebyggelseområden som tillkommit stadens norra delar: Östra Lugnet, området väster om Rottnevägen, bostadsområdena norr om Norremark intill Schwerinvägen, Minnesotavägen, Lancastervägen samt Ringblomsvägen i Öjaby. I stadens södra delar har Biskopshagen samt bostadsområdet i

Vikaholm tillkommit. I övriga delar av staden, framförallt i centrum och längs Teleborgsvägen, sker stadsutveckling och byggnation av nya bostäder genom förtätning och omvandling av tidigare verksamhetsområden längs järnvägen. År 2017 fanns uppskattningsvis 3000 planerade bostadsenheter i detaljplaner som vunnit laga kraft.

### **Ingelstad under 2000-talet (ur ortsanalys Ingelstad)**

2003 uppfördes villabebyggelse intill Torsjön på den gamla sågverkstomten nedanför Ingelshov. Villabebyggelsen vid Rytterivägen tillkom 2014.

#### **1.1.1 SAMMANFATTANDE SLUTSATS, UTDRAG UR NUVARANDE FÖRSLAG**

Följande föreslås att utredas enligt kommunens förslag till ortsanalys Ingelstad:

##### ***Blandad bebyggelse***

###### ***Södra Ingelstad***

*Möjlighet till nytt bostadsområde med olika upplåtelseformer med tillhörande service som t.ex. förskola och grönområden*

###### ***Ingelshov***

*Möjlighet till nya bostäder. Är utpekad som LIS-område för bostäder.*

##### ***Stråk***

###### ***Dalängsvägen, bro och väg över och väster om Kyrksjön***

*Möjlighet till överfart och ny väg i samband med utveckling av Södra Ingelstad. Möjlighet också till gång- och cykel.*

##### ***Grönstråk***

###### ***Kyrksjöns västra strand***

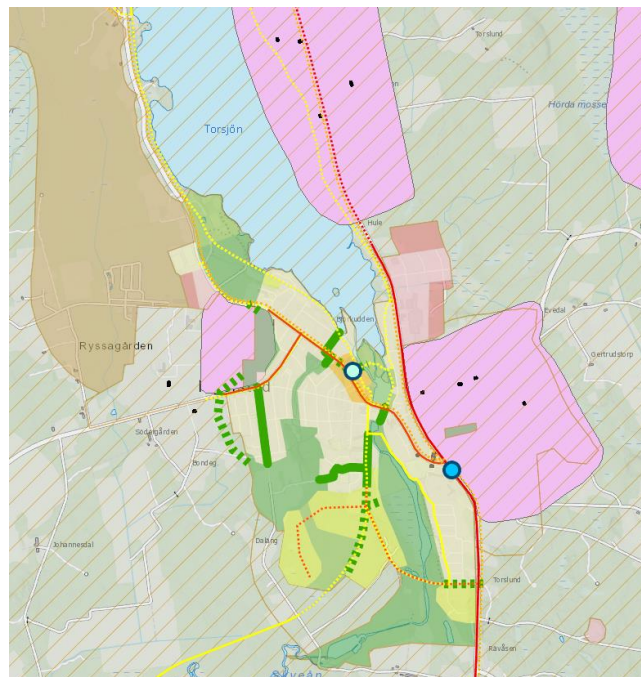
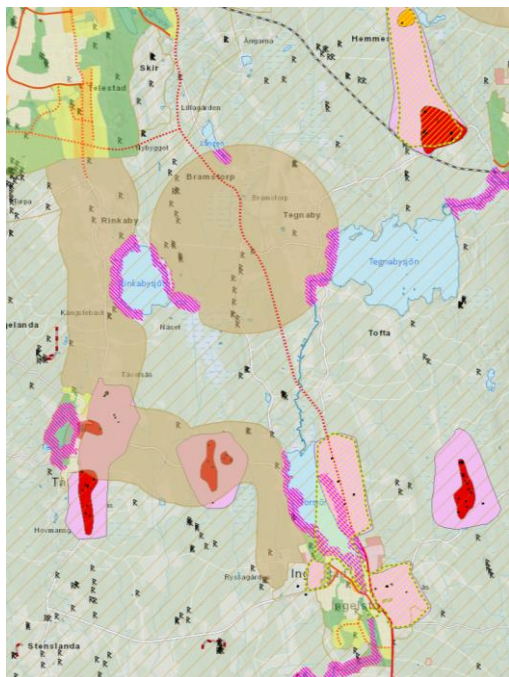
*Gångstig och någon iordningsställd plats längs Kyrksjöns västra strand.*

##### ***Större natur- eller fritidsområde***

*Glasbergsstråket söderut med möjlighet till lek- och rekreativmiljö genom Södra Ingelstad med koppling till smalspåret och Hanefors.*

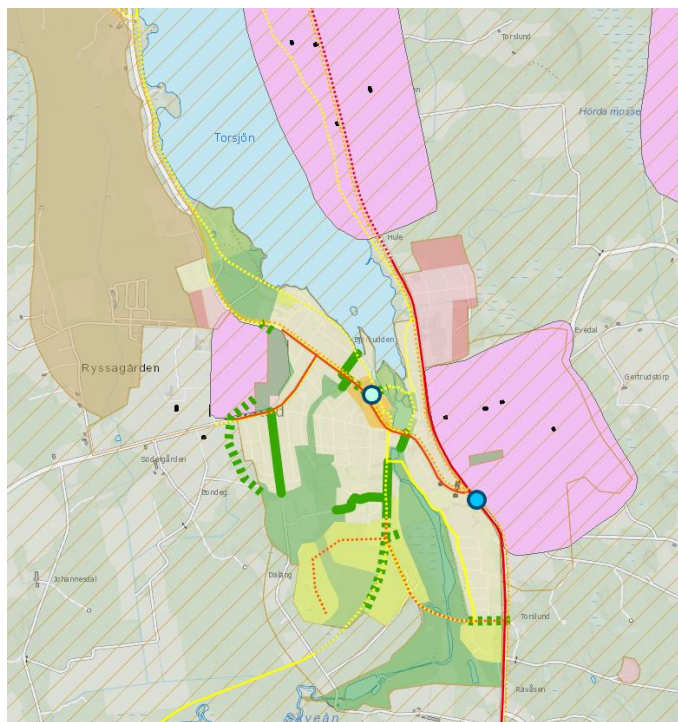
**Not:** Vi finner utredningspunkterna ovan ytterst begränsade och noterar att ingen ny kunskap verkar ha tillkommit sedan föregående översiktsplan. Vår förhoppning är att vårt yttrande kan öka kommunens förståelse för Ingelstad och dess omland.

## 1.1.2 MARK OCH VATTENANVÄNDNING, KOMMUNENS FÖRSLAG



För Bygderådets kommentarer, se följande kapitel.

## 2 YTTRANDE



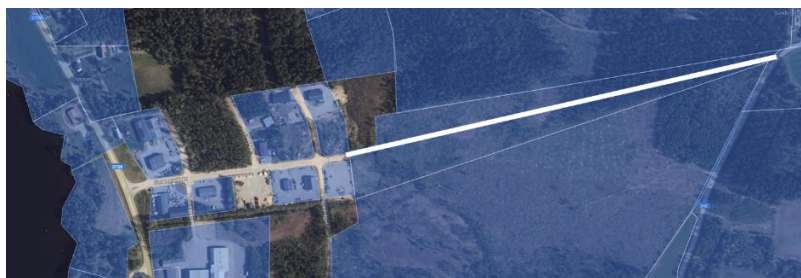
### 2.1.1 INGELSTAD CENTRUM

Vi har separat yttrat oss över den pågående centrumplanen där vi lyft fram följande viktiga punkter.

1. Ny busshållplats.
2. Ändring av gångstråket upp mot Bergsvägen
3. Viktigt att maximalt antal P-platser finns kvar både utanför ICA och Näckrosen.
4. Bygderådet motsätter sig flervåningshus framför Näckrosen.
5. Viktigt att så stora byggrätter som möjligt erhålls för ICA och Gräns enligt tidigare förslag.
6. Att övergångsställe byggs vid avsmalnandet mitt emot Gräns fastighet.
7. Att grönområdet vid Näckrosen kompletteras med lek/aktivitets redskap för barn.
8. Renovering av Näckrosen igångsätts snarast med en påbyggnad av lägenheter.
9. Att Vidingehem förvärvar fastigheten Kyrkans hus och bygger flerbostadshus

### 2.1.2 ÖVRIGA TÄRTORTEN, KONKRETA FÖRSLAG

1. Viktigt att Industriområdet växer med fler företag.
2. Fler arbetstillfällen måste skapas för samhällets utveckling.
3. Viktigt att bron över Aggån från RV27 för anslutning till de nya områdena i södra Ingelstad byggs och att den ansluter RV27 vid soptippsavfarten. I samband med detta, utred bostäder i området omkring soltomten.
4. Möjliggör expansion av industriområdet. Överväg sammanlänkning av RV27 och Hovmantorpsvägen via industriområdet (Finnamyrsvägen) för att avlasta kyrkrondellen. Planlägg industriområde i nära samråd med företagarna och säkra att verksamheterna ligger "rätt" även vid en omledning av RV27.



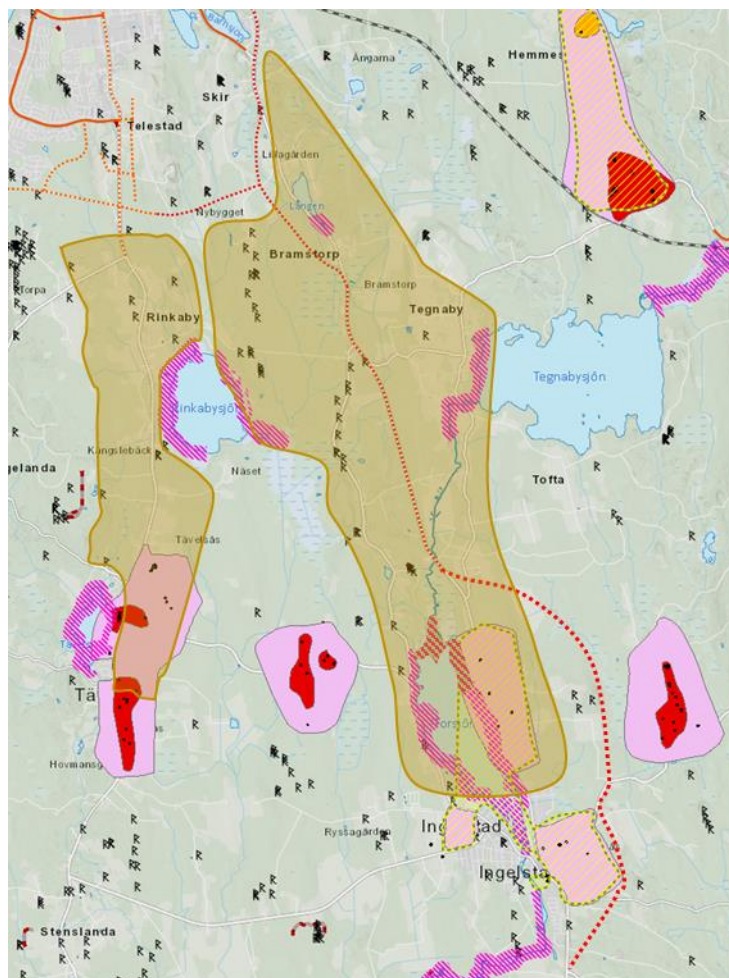
5. Viktigt att bebyggelse i södra delen kommer igång annars ingen befolkningsökning.
6. Viktigt med ytterligare bostadsområden i sydvästra Ingelstad, utöver vad som nu planeras.
7. Möjliggör bostäder väster om Bosavallen (söder om särskilt boende), för att knyta ihop med södra Ingelstad
8. Viktigt att exploateringen av Ingelshovsområdet kommer igång med lägenheter, radhus, tomter, +55-boenden.
9. Haneforsområdet utvecklas till naturskyddsområde och färdigställs enligt löften från Andreas Hedrén.
10. Kyrksjön återställs genom muddring.
11. Underhållet av och informationen om Inglingehög tydligörs mer aktivt.
12. Uppdatera ortsanalysen i samråd med samhällsborna så att den återspeglar dagens verklighet.

## 2.2 OMLANDET, MELLAN VÄXJÖ OCH INGELSTAD

Omlandet och dess landsbygdskaraktär är grunden för Ingelstad. Ingelstad med Inglinge hög är Värends historiska centrum och omges av kulturhistoriskt skyddsvärda lantbruksmiljöer: i sydost Torsås, i nordväst området mellan Krokvik och Tävelsås och i norr såväl Hörda som Torsjö.

Vi förespråkar bestämt att anslutningen till Växjö och en framtida förtätning sker norrut, runt Torsjön och via Bramstorp/Rinkaby/Tegnaby till Växjö.

Vi säger alltså NEJ till att påverka kulturområdet mellan Torsjön och Tävelsås genom förtätning. Vi ser även att en sådan inriktning kräver betydligt större investeringar och tar längre tid att genomföra än en förtätning i området "mellan de fyra sjöarna" omkring nuvarande Sydostled.



Att den omfattande godstrafiken på RV27 ännu tillåts förstöra miljön i Ingelstad och Torsjö är otidsenligt och något vi absolut inte önskar ska ske genom Torsås (vilket är en risk om det blir en ogenomtänkt förbifart Ingelstad). Vi ser även en liknande påverkan med kommunens förslag avseende kulturområdet mellan Krokvik och Tävelsås, som någon uttryckte det – "då blir det ju nästan ingen öppen landsbygd kvar".

Vi vill därför vara tydliga med följande:

1. Vi säger NEJ till en förbifart Södra Ingelstad som förstör Säljeryd
2. Vi säger NEJ till att RV27 genom Ingelstad lämnas utan åtgärder
3. Vi säger NEJ till att Riksintresset raseras (att RV27 genom Torsjö breddas till 1+2 och två parallellvägar)



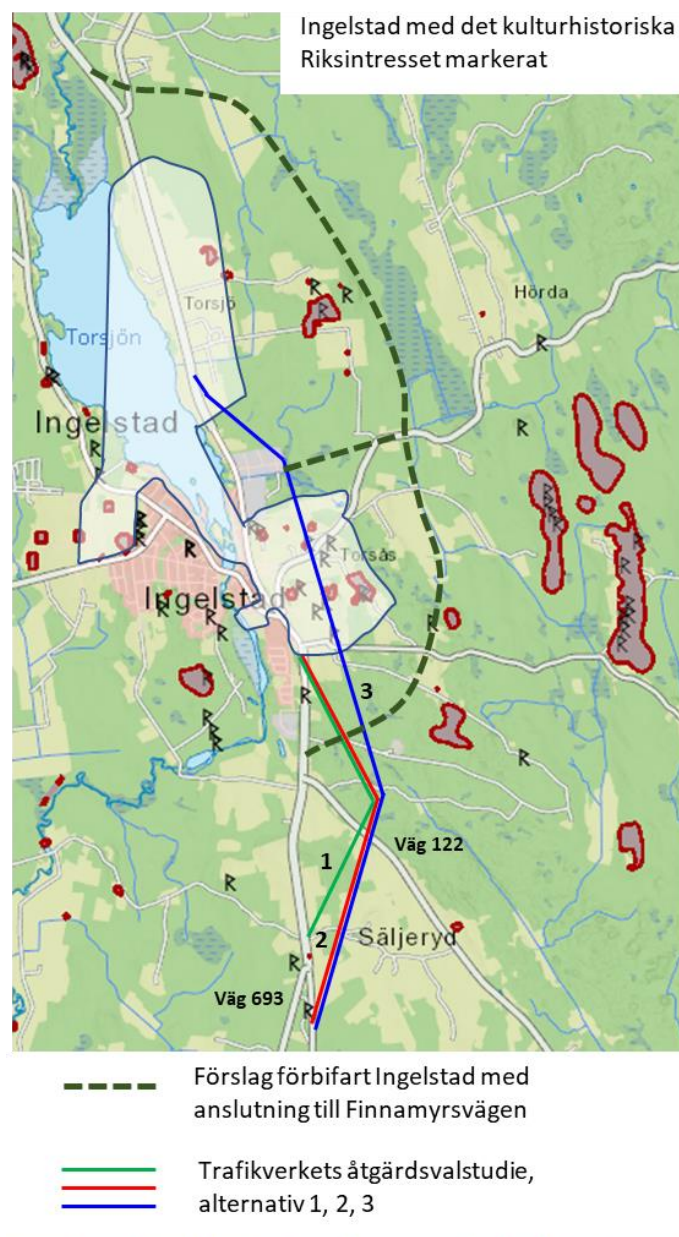
### 2.2.1 FÖRBIFART INGELSTAD

Vi upplever det otidsenligt att den Regionala transportplanen och det påbörjade vägprojektet Säljeryd-Växjö förespråkar att RV27 fortsatt går genom Ingelstad samhälle och Riksintresset i Torsjö.

Vi grundar detta på analyser från Regeringen och Trafikverket vilka ger skrämmande framtidsutsikter för trafikintensiteten på RV27 genom Ingelstad (för ett utdrag se Bilaga 2).

Region Blekinge noterar i sin transportplan (utdrag i Bilaga 1) att Blekinges hamnar som kopplar samman Sverige med EUs TEN-T-transportnätverk (anslutningar till t.ex. Svarta havet, Adriatiska havet, syd- och östeuropa) ökat med i snitt 7-8% per år. Konsekvensen är att godsflödet via Blekinge hamnar på 15 år ökar med en faktor 3.

**Om Regeringen (Trafikverket) har rätt i sina analyser och trafikintensiteten fortsätter öka i linje med dessa så måste man antingen acceptera ett lugnare tempo genom Ingelstad och Torsjö, eller så är det nödvändigt att flytta vägen ut i skogsmark öster om dagens sträckning.**



## 2.2.2 KONSEKVENSER AV EN FÖRBIFART

### Positiva konsekvenser

- Trafikflödet förbättras.
- Bullernivån minskar väsentligt för boende i större delen av Ingelstad och i dess omland.
- Mark som idag domineras av RV 27 tillgängliggörs och vägbarriären flyttas från samhället.
- Förbättrad trafikmiljö vid Kopparslagarbacken, Kyrkrondellen, Ingelstadskolan och Sjöbolsområdet.
- Torsås knyts närmare samhället och boende öster om Ingelstad får närmare till Växjö.
- Ingelstad kan växa norrut runt Torsjön och "mellan de fyra sjöarna".
- Genom Torsjö skapas en cykelvänlig lågtrafikerad väg som knyter samman Nordöstra Ingelstad med Bramstorp/Rinkaby via såväl Sydostleden norr om Torsjön som via Tegnaby.
- Möjlighet ges till den strövstig/cykelled som förespråkas i Ingelstads tidigare översiktsplan, Torsjön Runt, med tillträde till de norrlandsliknande maderna i Torsjöns norra ände.
- Nordöstra Ingelstad utvecklas och en försiktig bebyggelse med respekt för Riksintresset kan tillåtas.
- Riksintresset i Ingelstad, Torsås och Torsjö restaureras och en av Smålands vackraste platser tillgängliggörs återigen för samhällsinvånarna.

### Negativa konsekvenser

- Ett antal boende och fastighetsägare som idag befinner sig på avstånd från RV27 påverkas negativt av en ny sträckning.
- Verksamheter på Finnamyrsområdet förlorar kontakten med RV27 och riskerar att behöva flytta eller lägga ner.
- Risk för minskat underlag för handel och service, kunder slutar att "svänga av" från RV27.

**För att minska de negativa konsekvenserna är det viktigt att kommunen aktivt involverar berörda tidigt i planeringen för att undvika att verksamheter flyttar eller lägger ner.**

När nu industriområdet åter fyllts med företagsetableringar och det finns behov av utbyggnad (!) är det ytterst viktigt att vårda detta, oavsett var vägen går. Flyttas RV27 är det viktigt att tillsammans med entreprenörer och samhällsbor omvärdera hur Ingelstads industriområden utvecklas på bästa sätt.

Not: När det gäller trafiksituationen mellan skolan och Finnamyrsvägen så finns förutom Bygderådets uppfattning (att den är ohållbar och behöver åtgärdas) även uppfattningen att den är acceptabel och att trafiken mycket väl kan komma att minska.

### 2.2.3 OMLANDET, KONKRETA FÖRSLAG

1. Anslutning till Växjö via Bramstorp/Rinkaby/Tegnaby (ej via Tävelsås)
2. Asfalterad cykelväg till Växjö enligt medborgarförslag.
3. LIS-område runt hela Torsjön inklusive norra änden och ån norrut där framförallt västra sidan är lite högre belägen med möjlighet till utveckling runt Sydostleden.
4. Möjlighet till bostäder på ömse sidor Sydostleden mellan Ingelstad och Bramstorp med närhet till bussar på Krokviksvägen.
5. Viktigt att RV27 i nuvarande sträckning trafiksäkras med cykel/gångstråk för oskyddade trafikanter. Snabbare passage är inte möjlig med nuvarande sträckning. Hastigheten anpassas efter trafikmiljön (40km/h och 60km/h) mellan väg 122 och anslutning väg 850. Genom riksintresset är det viktigt att inte skapa flera "vägkorridorer" utan att gång/cykelväg och väg hålls ihop som på bilden från E22 nedan.



6. Ökat flöde på RV27 uppnås i närtid genom 100 km/h (2+1) i befintlig sträckning norr om riksintresset (genom skogsmark).
7. Om man behöver ytterligare öka trafikflödet och hastigheten på RV27, t.ex. till följd av trafikintensitet eller när Ingelstad vuxit, krävs det en förbifart genom skogsmark från anslutning väg 122 till anslutning väg 850 (från Rävåsen/väg 122 till södra Tegnabyavfarten/väg 850) utanför samhället och Riksintresset i Torsås/Torsjö. Detta måste Kommun/Region tydliggöra i Regional plan.
8. Förbifart möjliggör ökad bostadsbyggande och rekreativområde på östra sidan av Torsjön.
9. Man bör peka ut/säkra ett riksvägsreservat öster om Riksintressena för att senare slippa lösa in nybyggda hus.
10. Tillåt försiktigt byggande i Torsjö/Torsås, på nya LIS-områden och även i begränsad utsträckning på åkermark/inägor.

### 3 AVSLUTNING

Sammanfattningsvis ser vi att planerna för samhället är bra, att förutsättningarna radikalt förbättras med en förbifart och att en omvärdering behövs för Ingelstads omland. Dessutom upplever vi att kommunen historiskt mest har planerat och planerat om, men inte förmått att gå från tanke till handling – åtminstone inte i Ingelstad.

**”Grundläggande är att en omlodning av RV27 öster om Ingelstad är en förutsättning för ortens utveckling.**

En förbifart ger samhället oerhört goda möjligheter att utvecklas runt Torsjön och vidare mot Växjö mellan ”de fyra sjöarna”. Vi efterfrågar Växjö kommuns fulla stöd i att på detta sätt utveckla Ingelstad.”

Vår förhoppning är att vi i positivt samförstånd samverkar och förverkligar radikala förbättringar i samhället och dess omland.

## Bilaga 1. Utdrag Regeringens och Trafikverkets analyser

### Proposition 2020/21:151, "Inriktning och ekonomiska ramar för satsningar i transportinfrastrukturen för 2022–2033."

- Det totala persontransportarbetet förväntas, enligt Trafikverkets basprognos, öka med 28 procent mellan 2017 och 2040.
- Trafikverket anger ett osäkerhetsintervall på omkring 20–40 procents ökning av personbilsresandet till 2040
- Under perioden 2017–2040 förväntas enligt Trafikverket inrikes varuproduktion samt export och import av varor öka med cirka 50 procent
- Efterfrågan på godstransporter förväntas enligt Trafikverket öka med drygt 50 procent mellan 2017 och 2040, vilket innebär en årlig tillväxt på 1,8 procent, som är en hög takt historiskt sett.
- Prognosen visar på en jämförelsevis kraftig ökning av transportarbetet för sjöfart fram till 2040, från 32 miljarder tonkilometer 2017 till drygt 52 miljarder tonkilometer 2040.
- Prognosen för vägtransportarbetet är en ökning från 50 miljarder tonkilometer 2017 till 73 miljarder tonkilometer 2040.

### Trafikverket finner i sin precisering av Riksintressen för kommunikation avseende Blekinges hamnar att:

- Sverige är ett exportberoende land och för svensk industri är handel via hamnarna viktig för landets utveckling. Blekinge har ett strategiskt läge för handel och kontakter över Östersjön genom länets hamnar.
- Hamnarna i Blekinge expanderar i takt med att marknaderna i östra och centrala Europa växer. Karlshamns hamn ingår i det övergripande TEN-T-nätet, med anslutning via Motorways of the Sea till Klaipeda.
- Karlskrona hamn ingår i TEN-T med anslutning via Motorways of the Sea till det beslutade nätet av stomnätskorridorer, i Baltic-Adriatic Corridor.
- Diskussioner pågår om att knyta samman TEN-T-nätet och Scan-Med-korridoren i Sverige med stomnätet i Polen, via hamnen i Karlskrona. Förslaget är att inkludera Baltic Link i TEN-T Baltic-Adriatic-korridoren. Det skulle innebära en förlängning av korridoren Karlskrona–Göteborg–Oslo via Motorways of the sea, Karlskrona–Gdynia. Väg och järnvägsnätet inom Baltic-Adriatic-korridoren knyter i dag samman Östersjön med Adriatiska havet. Lodz i Polen är i dag en central nod i korridoren för järnvägstransporterna mellan Europa och Kina. Expansionen av hamnen i Karlskrona och en starkare integrering i det internationella transportflödet kan därför komma att innebära att betydelsen av hamnen ökar.
- Endast några få procent av transporterna har målpunkter i Blekinge.

## Bilaga 2. Utdrag ur Blekinges Länstransportplan

### Länstransportplan för Blekinge 2018-2029

#### Tre hamnar, två färjelinjer mot öst och Centraleuropa

Blekinge har tre hamnar i Sölvesborg, Karlskrona och Karlskrona, de två senare med färjelinjer som ingår i det transeuropeiska transportnätet TEN-T.



Blekinges hamnar. Blekinges tre hamnar utgör sammanlagt Sveriges sjätte största hamnverksamhet med gods över kaj. TEN-T hamnarna i Blekinge har under den senaste 10-årsperioden ökat med i snitt 7-8 % per år. Trafikverkets basprognos för sjöfarten talar om 2,4 % per år. Karlskronas hamn är den näst största hamnen mellan Trelleborg och Stockholm och har gjort stora investeringar i intermodal kapacitet.

På Riksväg 27 pågår en successiv utbyggnad till mötesfri landsväg vilket upptar mer än hälften av medlen i länstransportplanen. Medel till mötesfri landsväg på



Källa: European Commission: TEN-T Core Network Corridors. Kartan komprimerad (gald).

På motsvarande sätt ser vi att Baltic Link korridoren mellan Oslo - Göteborg och hamnen i Karlskrona bättre kan kopplas samman med Polen. Stena Line

har idag fyra färjor med 22 avgångar i veckan och lika många ankomster, dvs. 44 turer. Adriatic-Baltic korridoren i TEN-T stömmätet utvecklas starkt i Polen och vidare till Adriatiska havet. Den medför sjötransporter mellan Asien via hamnarna i Adriatiska havet och järnväg genom Centraleuropa till Gdynia. En förlängning av transportkorridoren från Gdynia till Skandinavien via Baltic-Link skulle gagna det svenska näringslivet.

I takt med att järnvägen byggs ut och handel och turism ökar kommer det att vara den nya vägen för Sverige till medelhavet när allt är färdigt 2030. Det finns möjlighet på den svenska sidan att möta upp denna utveckling i den nya planperioden till 2029. Ombyggnaden av E22 är det bästa exemplet. Att få Riksväg 27 förklarad som nationell stamväg är ett annat exempel, där vägen som nationell och internationell godstransportled bättre motsvarar dess funktion i vägnätet.

Förfart Backaryd i länsplan 2019, 220 mkr.  
Förfart Hallabro i förslag till länsplan, 50 mkr.

#### Ekonomisk sammanställning efter justering av upparbetade medel 2014-2017

Namn/givna åtgärder	Totalt kostnad	Tidigare	2018	2019	2020	2021-2023	2024-2026	2027-2029	Senare	Summa 2018-29	Kommentar
Rv 27 förfart Backaryd	234									234	
Rv 27 förfart Hallabro	204		15	36,8	36,2	116		38	12	204	
	50									50	

#### Förfart Hallabro på Riksväg 27

Riksväg 27 mellan Karlskrona och Göteborg är en viktig länk från sydöstra Sverige till västkusten, främst för tunga transporter. Men även viktig för att knyta samman Ronneby/Karlskrona och Karlskrona via Rv 29 med Växjö. Vägen ingår i transportkorridoren Baltic-Link som syftar till att förbättra förbindelserna mellan Polen och Sverige. I det vidare perspektivet mellan stömmätkorridoren Baltic-Adriatic inom TEN-T och Skandinavien. Årsdygnstrafiken (ådt) på södra delen är ca 2 500 - 3 200 fordon varav ca 14 % lastbilar. Norr om Hallabro är ådt ca 1 900. Av den tunga trafiken kommer drygt 20 % från färjetrafiken i Karlskrona.

När vägen förbättras på en längre sträcka är ambitionen att tyngre transporter i högre utsträckning ska välja denna väg istället för länsväg 122 mellan Karlskrona och Växjö. I vägutredningen Möllenas-Djuramåla från 2010 studerades två alternativ förbi Hallabro. Trafikverket förordade det kortaste alternativet, Hallabro 1.

Förfart Backaryd som nu planeras för byggstart 2019 ansluter till den nuvarande vägen söder om Hallabro. Genom fortsättningen att bygga förbi Hallabro har den mest trafikerade delen av Riksväg 27 i Blekinge åtgärdats. Totalt omfattar det en utbyggnad på ca 23 km till mötesfri landsväg med mitträcke från att tiggare ha varit en mycket kurvig väg med bristande trafiksäkerhet. Då har de båda tätorterna också fått en bättre miljö genom minskad genomfartstrafik. Kostnaden förbi Hallabro beräknas till ca 50 mkr.

Ombyggnaden av Riksväg 27 till mötesfri väg i Regionerna Jönköping och Kronoberg är av stor betydelse för att på sikt skapa en robust och trafiksäker transportled mellan Göteborg och Karlskrona. Väsentliga förbättringar har gjorts och åtgärder planeras i den nya planperioden.

