

BESLUT

Datum: 2005-10-27 Beteckning: PP20 99:1567
Ert datum: Er beteckning:

Beslut efter vägutredning

**Väg 27, Förbi Bor,
Objektnr 62 50 06, Värnamo kommun, Jönköpings län**

1 Beslut

Väghållningsmyndigheten, Vägverket Region Sydöst, har i enlighet med 33 § VVFS 2001:18, beslutat att arbetet efter genomförd vägutredning skall drivas vidare på följande sätt:

Vid en samlad bedömning och med hänsyn till inkomna yttranden framstår att alternativ D bör ligga till grund för kommande projektering. Målstandarden bör vara mötesfri landsväg (2+1-väg) och dimensionerande hastighet 100 km/h.

2 Motiv

2.1 Bakgrund

Väg 27 passerar genom Bors samhälle i Värnamo kommun och utgör en kraftig barriär i tätorten. Skolbarnen måste passera väg 27 på väg till och från skolan. Detta utgör en stor trafiksäkerhetsrisk. En lång sträcka med lokal hastighetsbegränsning till 50 km/h och delvis 30 km/h begränsar framkomligheten för genomfartstrafiken.

Problemen i Bor har funnits i många år och därmed också planer på en förbifart. I maj 2000 togs en förstudie för en förbifart fram. Med förstudien som grund beslutade Vägverket att gå vidare med en vägutredning.

2.1.1 Redogörelse för ev. tidigare planeringsmoment och planeringsunderlag

Vägsträckan har på olika sätt utretts ett flertal gånger tidigare. Bland äldre underlag kan nämnas:

- Områdesplan för Bor, Värnamo kommun, 1981
- Vägutredning med förberedande MKB, Rv 27 förbi Bor i Värnamo kommun, Vägverket, 1994
- Sydostleden E 77, Den framtida förbindelsen mellan västra och sydöstra Sverige samt Europa, KM, 1995

Det nu föreliggande utredningsmaterialet består av följande rapporter:

- Väg 27 förbi Bor, Förstudie 2000-05, Vägverket Region Sydöst
- Väg 27 förbi Bor, Vägutredning med Miljökonsekvensbeskrivning, 2001-09-26, Vägverket Region Sydöst
- Komplement till vägutredning, daterad 2002-12-18
- Sammanställning av remissvar, daterad 2002-12-18
- Komplement till Vägutredning alternativ C och D 2005-05-24

Länsstyrelsen har funnit att vägprojektet väg 27 förbi Bor kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Beslutet taget 2000-04-11. MKB till komplementet har godkänts av Länsstyrelsen 2003-01-31.

2.1.2 Projektmål

Framkomligheten för genomfartstrafiken ska öka. Tillgängligheten ska öka för alla i Bor och Voxtorp framför allt för barn, äldre och funktionshindrade. Trafiksäkerheten ska förbättras för alla men särskilt för oskyddade trafikanter. För miljövärden har specifika mål tagits fram.

2.1.3 Vägutredningens alternativ

Alternativ A

Alternativ A1 är placerad nära Bors samhälle och industriområdet norr om Bor för att så lite intrång som möjligt skall göras i det omkrinliggande landskapet. Alternativ A1 medför bla en begränsning av utbyggnadsmöjligheter av samhället väster ut.

Etapputbyggnaden av alternativ A2 har som syfte att förbättra miljön kring Voxtorps kyrka och hembygdspark.

Alternativ B

Alternativ B1 ligger längre bort från Bors samhälle än A1. Detta medför att samhället kan fortsätta att växa åt väster, men att förbifarten gör anspråk på nya arealer av skogs- och jordbruksmark.

I alternativ B2 ligger korridoren kvar i befintligt läge för väg 27. Vilket innebär att Voxtorps kyrka och hembygdspark tillsammans med bostäder längsvägen kommer att vara fortsatt bullerstörda.

Alternativ C

Alternativ C går i en vid båge långt ifrån både Bor och Voxtorps kyrka. Mestadels ligger korridoren i skogsmark. Liksom i alternativet B1 gör korridoren intrång i ej exploaterad mark samt skapar bullerstörningar där inga sådana funnits tidigare.

Vid kyrkan kommer ungefär hälften av dagens trafik att ligga kvar eftersom anslutningen till förbifarten ligger norr om Voxtorp.

Alternativ D

Alternativ D är en vidareutveckling av alternativ A som syftar till att minska intrång och kostnader, bl a genom att förkorta längden på infarten från trafikplatsen till anslutningen mot nuvarande väg 27.

Korridoren start vid Brostugan och fortsätter i en båge ca 300 m öster om Voxtorps kyrka och befintlig väg 27. NV om hembygdsgården och ca 500 m söder om kyrkan passeras befintlig väg 27 via en planskildhet där förbifarten går under nuv väg 27. Avståndet från hembygdsgården till förbifarten blir ca 100 m. Vid hembygdsgården och trafikplatsen schaktas förbifarten ned i skärning för att bättre smälta in i landskapet samt minimera vägtrafikbullret.

Anläggningskostnader

Kostnaderna uppskattas till cirka 100 Mkr för alternativ C och till cirka 90 Mkr för allalternativ D. Förutsättningar för beräkningen är en 14 meter bred 2+1-väg med mitträcke och flacka slänter, prisnivån år 2004.

2.1.4 Samrådssynpunkter

Väg 27 förbi Bor, Komplement till vägutredning, Alternativ C och D, daterad 2004-03-23 presenterades för politiker och tjänstemän i stadshuset och för allmänheten i Bor den 19 april 2004. Vägutredningen och även 2 tidigare utredningar daterade 2001-09-26 resp 2002-12-18 har varit utställda för granskning under tiden 20 april – 7 maj 2004.

Länsstyrelsen och Regionförbundet i Jönköpings län har i en skrivelse daterad 2005-06-17 respektive 2005-06-09 förordat att alternativ D skall ligga till grund för det fortsatta arbetet med en arbetsplan. Dessutom har Värnamo kommunstyrelse i en

skrivelse daterad 2004-08-18 beslutat att alternativ D skall ligga till grund för fortsatt arbete. Från allmänhet och markägare har inkommit synpunkter som förordar såväl alternativ C som alternativ D, (se bilaga).

2.2 Analys

2.2.1 Val av alternativ

En förbifart medför att tillgängligheten för oskyddade trafikanter i samhället förbättras. Barn får en säkrare väg till skola och fritidsaktiviteter. För genomfartstrafiken minskar restiden och säkerheten förbättras.

Den avsevärt större minskningen av trafik på befintlig väg föbi Voxtorps kyrka och hembygdsgården samt nedschaktningen av den nya vägen medför att påverkan på natur- och kulturmiljön sammantaget blir mindre i alt D än alt C.

Trafiksäkerhet och trafikekonomi blir bättre och anläggningskostnader lägre i alt D.

Industriområdet i norra Bor får kortare väg till förbifarten i alt D.

Bors samhälle syns i alt D vilket ger variation på resan.

Bullerminskning vid Voxtorps kyrka och hembygdsparken blir större i alt D.

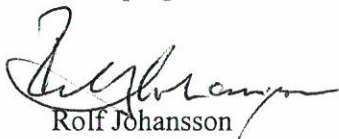
2.2.2 Val av trafikteknisk standard

Med hänsyn till vägens funktion och trafikmängd bör målstandarden vara mötesfri landsväg (2+1-väg) och dimensionerande hastighet 100 km/h.

Utvecklingsarbete pågår kring utformning av mötesfria vägar med måttlig trafikmängd, där smalare vägbredd och minskad andel omkörningssträckor prövas. Beslut om vägsektion och sträckindelning bör därför prövas i den fortsatta projekteringen.

Antalet anslutningar bör minimeras varför en del brukningsvägar behöver byggas. I huvudsak kan befintliga vägar användas som parallellvägar. Gång- och cykeltrafiken kommer i första hand att hänvisas till parallellvägarna och nuvarande väg 27.

Jönköping 2005-10-27



Rolf Johansson
Vägdirektör

Bilaga: **Väg 27 förbi Bor**, komplement med inkomna remissvar, **Alternativ C och D**.