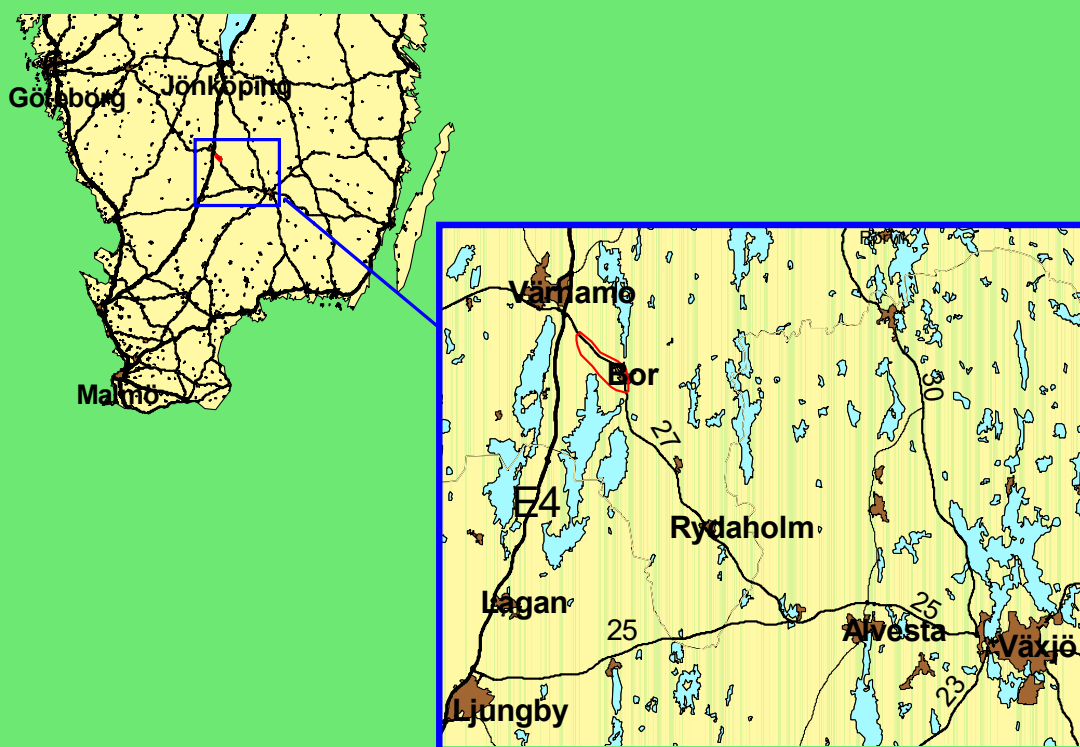


Väg 27 förbi Bor

**Förstudie 2000-05
Objektnummer 625006**



Objektdata

Väg	Väg 27
Delsträcka	Förbi Bor
Objektnummer	62 50 06
Aktualitet	Ingår ej i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Jönköpings län 1998-2007

Dokumentdata

Typ	Förstudie
Datum	2000-05
Version	Förstudie 2000-05 Vägverket Region Sydöst 551 91 Jönköping
	Projektledare: Bengt Linder tel. 036-19 20 40
	Åsa Tolf tel. 036-19 22 75
	Susanne Swanlund tel. 036-19 21 34
	Petra Forsell tel. 036-19 21 10
	Magnus Conradsson tel. 036-19 20 71
	Rolf Lövkvist tel. 036-19 07 50

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	SAMMANFATTNING	4
<hr/>		
2	INLEDNING	5
<hr/>		
2.1	BAKGRUND	5
2.2	SYFTE	5
2.3	PROBLEM OCH MÅL	5
2.4	GEOGRAFISK OMFATTNING	6
<hr/>		
3	TIDIGARE UTREDNINGAR OCH STÄLLNINGSTAGANDEN	7
<hr/>		
3.1	INLEDNING	7
3.2	MILJÖINVENTERING 1992-09	7
3.3	FÖRSTUDIE 1993-04	7
3.4	ARKEOLOGISK UTREDNING 1993	7
3.5	VÄGUTREDNING 1994-04	8
<hr/>		
4	BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN	9
<hr/>		
4.1	VÄG OCH TRAFIK	9
4.2	TERRÄNGFÖRHÅLLANDEN	11
4.3	NATUR- OCH KULTURMILJÖ	11
4.4	NATURRESURSER	14
4.5	MARKANVÄNDNING	14
4.6	REKREATION OCH FRILUFTSLIV	14
4.7	BOENDEMILJÖ	15
<hr/>		
5	PLANERADE FÖRÄNDRINGAR	16
<hr/>		
5.1	TRAFIKUTVECKLING	16
5.2	VÄGENS FUNKTION OCH STANDARD	16
5.3	MARKANVÄNDNING	16
<hr/>		
6	PROBLEMANALYS	17
<hr/>		
6.1	INLEDNING	17
6.2	TILLGÄNGLIGHET	17
6.3	TRAFIKSÄKERHET	17
6.4	MILJÖ	18
<hr/>		
7	TÄNKBARA ÅTGÄRDER	19
<hr/>		
7.1	INLEDNING	19

7.2	PUNKTÅTGÄRDER	19
7.3	FÖRBÄTTRINGSÅTGÄRDER	19
7.4	NYBYGGNADSÅTGÄRDER	20
8	EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV TÄNKBARA ÅTGÄRDER	21
8.1	PUNKTÅTGÄRDER	21
8.2	FÖRBÄTTRINGSÅTGÄRD	22
8.3	NYBYGGNADSÅTGÄRDER	23
9	SAMRÅDSREDOGÖRELSE	24
10	FORTSATT ARBETE	26
11	FÖRSLAG TILL BESLUT	26
12	KÄLLFÖRTECKNING	27

1 Sammanfattning

Väg 27 utgör en viktig länk mellan de sydöstra och västra delarna av Sverige och förbinder i ett internationellt perspektiv södra Norge med Östeuropa. Vägen sträcker sig bl.a. genom Bors samhälle som är delat med bostäder och service på ena sidan och skolor och kyrka på andra sidan, vilket ger upphov till barriäreffekter, trafiksäkerhetsproblem och bullerstörningar. Genomfartstrafiken utgörs av 60-80% av totala trafiken genom Bor vilket motsvarar ca 3 300 f/d. Vägen är rekommenderad för farligt gods transporter och det transporteras ca 1 600-2 000 ton gods per år genom Bor. Under en 5 års period har det inträffat 131 polisrapporterade olyckor inom utredningsområdet och utav dessa var större delen viltolyckor (110 st). Två personer har dödats och en har fått svåra personskador i två korsningsolyckor. Studerat område ligger inom riksintresse för kulturmiljö, naturvårdsprogram och klassade ängs- och hagmarker. Det är även rikt på fornlämningar och har kulturhistoriskt värdefulla miljöer.

Tidiga utredningar har utrett förbifarts alternativ för att lösa problemen men dessa har gett dålig lönsamhet och nu har frågan kommit upp igen från Vägverket, Länsstyrelsen och Värnamo kommun att hitta en ny väg förbi Bor med samhällsekonomisk lönsamhet. Under tiden har provisoriska åtgärder i form av hastighetsbegränsningar till 30 km/h och avsmalningar vidtagits på en sträcka av ca 400 meter förbi skolan. Detta har minskat trafiksäkerhets- och tillgänglighetsproblemen för skolbarnen men har samtidigt försämrat framkomligheten för genomfartstrafiken och ökat trafiken på lokalgatorna.

Under arbetet har samråd enligt 14§ väglagen och 6 kap. 4§ miljöbalken tagits med Värnamo kommun, länsstyrelsen, svenska naturskyddsföreningen Jönköpings länsförbund, Värnamo naturskyddsförening, Voxtorps hembygdsförening och allmänheten. Länsstyrelsen beslutade att objektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

En vägutredning föreslås upprättas som studerar alternativa sträckningar inom utredningsområdet. Vägens utformning bör baseras på en referenshastighet av 90 km/h. Följande frågor bör särskilt beaktas:

- Anslutning från förbifarten till industriområdet.
- Passagen vid Voxtorps kyrka.
- Eventuella åtgärder i Bor om förbifart byggs.
- Utformning av trafikplats vid Lundboholm, eventuellt trevägskäl.
- När vägsträckning är vald krävs ytterligare arkeologisk utredning.
- Andel genomfartstrafik behövs tas fram genom t.ex. destinationsundersökning. Detta för att ha ett så rätt underlag som möjligt när man väljer utformning på ny väg.

Området som har studerats har en total väglängd av 7,9 km, varav 1,6 km går igenom Bors samhälle, och sträcker sig väster ut mot sjön Flären.

2 Inledning

2.1 Bakgrund

Väg 27 utgör en viktig länk mellan de sydöstra och västra delarna av Sverige och förbinder i ett internationellt perspektiv södra Norge och Osloområdet med Östeuropa. Vägen utgör dessutom en viktig led för transporter av miljöfarligt gods.

Söder om Värnamo går vägen genom Bor samhälle, där den medför problem med buller och ger upphov till barriäreffekter. Genom samhället är hastigheten 50 km/h men vid skolområdet är den sänkt till 30 km/h för att öka säkerheten och ge en bättre boendemiljö. En förbifart har tidigare varit föremål för utredning vid olika tillfällen.

Vägverket har i samråd med Länsstyrelsen och Värnamo kommun beslutat att på nytt utreda frågan om en ny väg förbi Bor för att försöka hitta ett samhällsekonomiskt alternativ. En ny förstudie erfordras på grund av förändrade förutsättningar:

- nya regler i Väglagen
- Miljöbalken ikraftträdande
- standarden på en eventuellt ny väg.
- förändringar i samhället har skett vilket innebär att gammal information måste uppdateras

2.2 Syfte

Förstudien skall identifiera eventuella problem och ta fram förslag på tänkbara åtgärder. Den ska också ge underlag för beslut om objektet ska drivas vidare eller ej och eventuellt medtas som ett objekt vid revidering av Länsplan för regional transportinfrastruktur i Jönköpings län. Om beslut tas om fortsatt arbete ska förstudien klargöra förutsättningarna och vara ett underlag till det fortsatta projekteringsarbetet.

2.3 Problem och mål

Nuvarande väg 27 genom Bor delar idag samhället. Vägen utgör en kraftig barriär och genomfartstrafiken, som är ca 3 300 f/d¹ vilket utgör ca 60-80% av totaltrafiken i Bor, medför låg trafiksäkerhet och bullerstörningar. Nyligen vidtagna åtgärder har i viss mån minskat problemen, men samtidigt inneburit minskad framkomlighet och troligtvis ökad trafik på lokalgator.

Det övergripande transportpolitiska målet från 1988 är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet. Detta har brutits ned till fem delmål avseende *tillgänglighet, hög transportkvalitet, trafiksäkerhet, miljö* och *positiv regional utveckling*. Länsstyrelsen i Jönköpings län har beslutat om följande angelägna mål för infrastruktursplaneringen:

- Att tillgodose näringslivets behov av effektiva och miljöanpassade transporter
- Att prioritera åtgärder för en kollektivtrafik med hög tillgänglighet
- Att skapa säkrare trafikmiljöer, särskilt för oskyddade trafikanter
- Att skapa förutsättningar för bättre tätortsmiljöer, genom bl.a. byggande av förbifarter

För åtgärder på den aktuella sträckan av väg 27 kan med denna bakgrund följande mål formuleras:

Tillgänglighet: Framkomlighet för genomfartstrafik skall öka.

¹ Vägutredning, VSÖ, 1994

Tillgänglighet för alla men framförallt för barn, äldre och funktionshindrade skall öka.

Trafiksäkerhet: Trafiksäkerheten ska förbättras för alla men särskilt för oskyddade trafikanter.

Miljö: Bullerstörningar skall minskas.

Om åtgärder vidtas skall dessa ha god samhällsekonomisk lönsamhet, eventuell utnyttjande av naturresurser skall minimeras. Eventuell ny transportanläggning bör lokaliseras så att den fungerar i samklang med sin omgivning och utformas med hänsyn till regionala och lokala natur- och kulturvärden.

2.4 Geografisk omfattning

Avgränsningen av området som ingår i förstudien är gjord dels på grund av kunskaper från tidigare utredningar, se kap.3, dels på grund av järnvägens sträckning och sjön Flåren. Utredningsområdet begränsas i väster av korridoren för alternativ 4 i tidigare vägutredning och i öster av i princip nuvarande väg, se bild 1 samt bild 2.

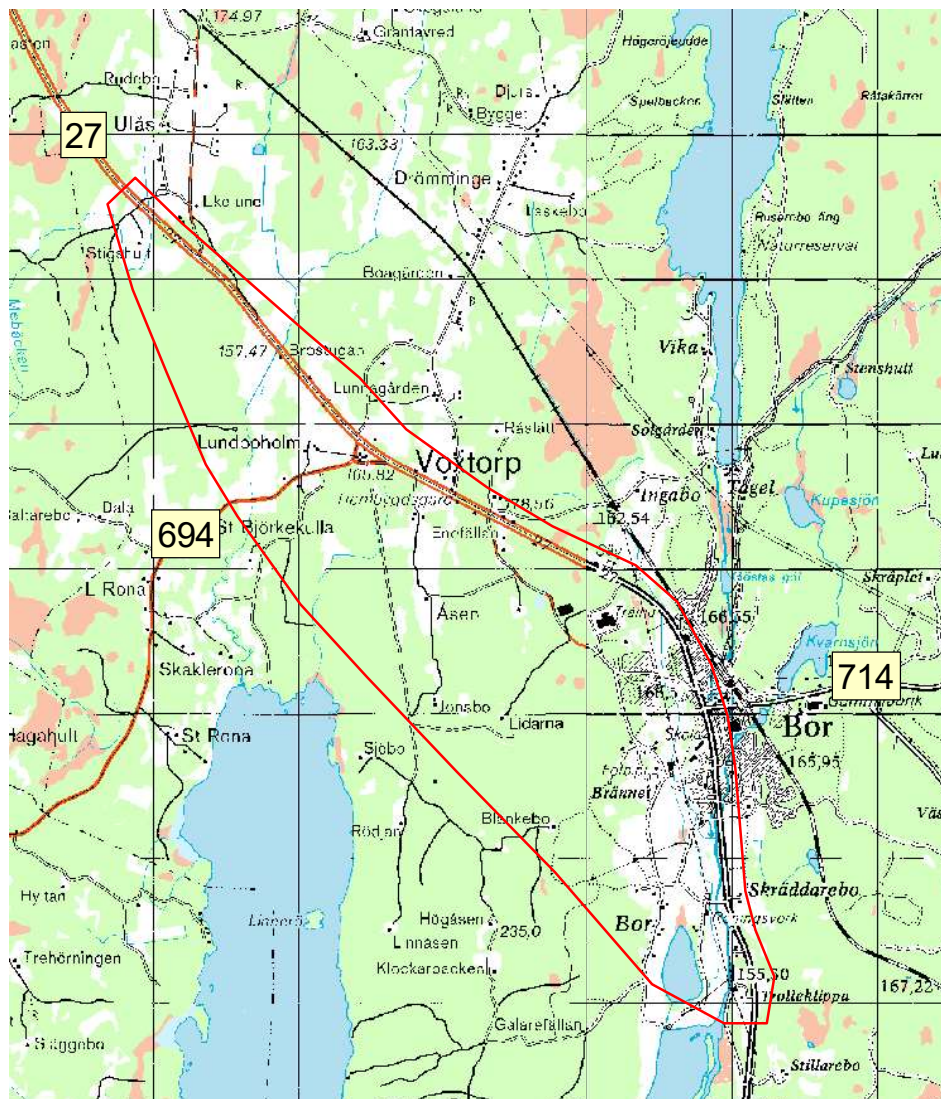


Bild 1: Geografisk avgränsning

3 Tidigare utredningar och ställningstaganden

3.1 Inledning

En förbifart vid Bor har tidigare varit föremål för utredning. 1967 utarbetades en arbetsplan för omläggning av vägen förbi Bor. Under 1970-talet framkom önskemål om ett västligare läge, som 1981 ledde fram till en utredningsplan. I denna föreslogs utbyggnad av en 9-metersväg. I början av 90-talet kom önskemål om en ökad standard på vägen och förslag om att vägen skulle ingå i de nationella stamvägarna. Den nya standarden skulle vara 13-metersväg med skyltad hastighet 110 km/ tim och nedanstående utredningar gjordes med denna standard som utgångspunkt.

3.2 Miljöinventering 1992-09

Omfattning

Som underlag för fortsatt utredningsarbete gjordes 1992 en miljöinventering av området från Voxtorp till söder om Bor. Detta område motsvarar i princip alternativ 1 och 2 från vägutredningen fram till Voxtorp, se bild 2. Slutsatsen av inventeringen var att enstaka naturmiljöer i norr och söder borde beaktas, men att miljökonflikterna av utbyggnaden bedömdes vara små.

Samråd

Under arbetets gång genomfördes två olika samrådsmöten, varav ett där Länsstyrelsen deltog samt ett möte där Värnamo kommun och Svenska Naturskyddsföreningen deltog.

3.3 Förstudie 1993-04

Omfattning

Förstudie med inledande miljökonsekvensbeskrivning omfattade området från E4 Värnamo till söder om Bor. Förstudien utredde en västlig sträckning som börjar vid Skräddarebo och ansluter igen strax före Voxtorp. Denna sträckning är inom utredningsområdet snarlik alternativ 1 och 2 fram till Voxtorp, se bild 2. Sträckningen överensstämmer också med översiktsplanen för Bor samhälle.

Samråd

Samråd har under tiden skett vid fyra olika tillfällen, varav två tillfällen enbart med Länsstyrelsen samt två tillfällen med Värnamo kommun och Svenska Naturskyddsföreningen.

3.4 Arkeologisk utredning 1993

Omfattning

Under 1993 gjordes en arkeologisk utredning för väg 27 förbi Bor och Voxtorp. Utredningen omfattade studier av tidigare inventerat material samt fältvandringar och undersökningar för två vägsträckningar (alt nr 3 och 4 från vägutredningen, se bild 2). I utredningen konstaterades områden som kan bli aktuella för ytterligare utredning då vägsträckning är vald.

3.5 Vägutredning 1994-04

Omfattning

I vägutredningen studerades förutom nollalternativet fyra alternativa sträckningar väster om Bor:

Alternativ 1 från Skräddarebo till anslutning av nuvarande väg 27 öster om Voxtorp. Detta förslag motsvarar tidigare utredningar och översiktsplanen för Bor samhälle.

Alternativ 2 Liknar alternativ 1 men tar ett något västligare läge och korsar nuvarande väg 27 vid Voxtorp och fortsätter öster om vägen till en anslutning vid Ulås

Alternativ 3 från Skräddarebo sträcker sig ytterligare västerut och fortsätter väster om Voxtorp fram till anslutning vid Ulås.

Alternativ 4 från Skräddarebo utvecklades som ett alternativ till sträckning alt 3 och går ytterligare lite västerut för att bevara miljön vid Lundboholm.

Under arbetet med vägutredningen togs successivt ställning till de olika alternativen i arbetsgruppen (se nedan). Efter informationsmöte i Bor där alternativen 1-3 presenterades förkastades alternativen 1 och 2 på grund av splittringen av den samlade miljön och barriäreffekter i Voxtorp.

Vid möte med markägare som berördes av alternativen 2 och 3 framkom önskemål om en västligare sträckning av alternativ 3 vid Lundboholm. Alternativ 4 arbetades då fram och utvärderades tillsammans med alternativ 3 och nollalternativet i utredningen.

Samråd

Utredningsarbetet redovisades och diskuterades i en arbetsgrupp/referensgrupp med representanter för Vägverket, Värnamo kommun och länsstyrelsen. Gruppen hade fyra sammanträden och genomförde en fältvandring. Samråd med allmänheten och markägare skedde vid ett informationsmöte i Bor och två markägarträffar. Utredningen skickades på remiss till bl.a. länsstyrelsen och kommunen, vilka båda forordade att alternativ 4 med trafikplats Lundboholm skulle ligga till grund för arbetsplan och MKB.

Beslut

Med ovan beskrivna underlag samt en sammanställning av remissvar togs beslut 1994-10-11 att alternativ 4 skulle ligga till grund för fortsatt arbete med arbetsplan. Efter detta beslut har bl.a. ny miljöbalk och väglag trätt i kraft vilket fört med sig att man ej kan gå vidare med att ta fram en arbetsplan utan måste göra en ny förstudie och därefter eventuell vägutredning.

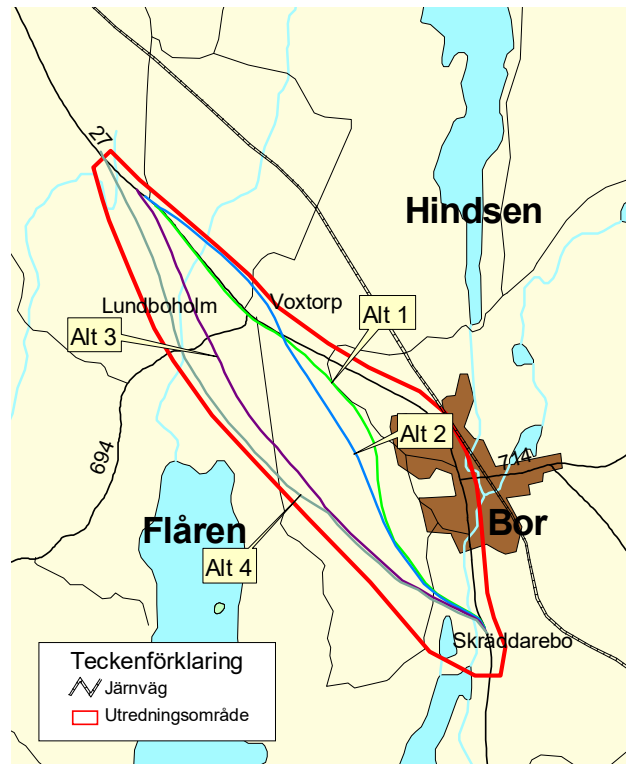


Bild 2: Vägutredningens sträckningsalternativ

4 Befintliga förhållanden

4.1 Väg och trafik

4.1.1 Vägnät

Den aktuella delen av väg 27 söder om Värnamo utgör i det lokala perspektivet pendlingsväg till Värnamo. Vid Voxtorp ansluter väg 694 från Tännö och i centrala Bor ansluter väg 714 från Gällaryd. I övrigt ansluter enskilda vägar och fastighetsanslutningar längs hela sträckan. De mest trafikerade av dessa är förmodligen anslutningarna vid Ulås och Voxtorp. Total väglängd är 7,9 km varav 1,6 km går genom samhället och 1,5 km söder om Bor.

4.1.2 Vägstandard²

Väg 27 har inom utredningsområdet en vägbredd som varierar mellan 7,5 och 9 meter. Söder om Bor är vägen 8 meter bred. Från Bor och norrut är bredden 9 meter förutom en sträcka på drygt en kilometer vid anslutningen av 694 och norrut, där bredden är endast 7,5 meter. Den skyltade hastigheten är till övervägande del 90 km/tim. I Bor är hastigheten 50 km/tim, förutom en sträcka på ca 400 meter vid skolan där vägen är avsmalnad och hastigheten är sänkt till 30 km/tim. I Bor finns ingen separerad cykelbana utan endast gångbana genom samhället.

Väg 714 är inom utredningsområdet 8 meter bred med en skyltad hastighet om 50 km/tim. Väg 694 är endast 6 meter bred med en skyltad hastighet om 70 km/tim.

4.1.3 Trafik²

År 1998 varierade trafiken på väg 27 mellan 3 600-5 400 f/d och andelen lastbilar varierade mellan 10-12%. På de mindre vägarna var trafiken 250 f/d och 1 350 f/d. Andelen lastbilar var ca 5%. Se bild 3 nedan. Det finns inga uppgifter på hur stor andel av trafiken som är genomfartstrafik och lokal/pendlingstrafik.

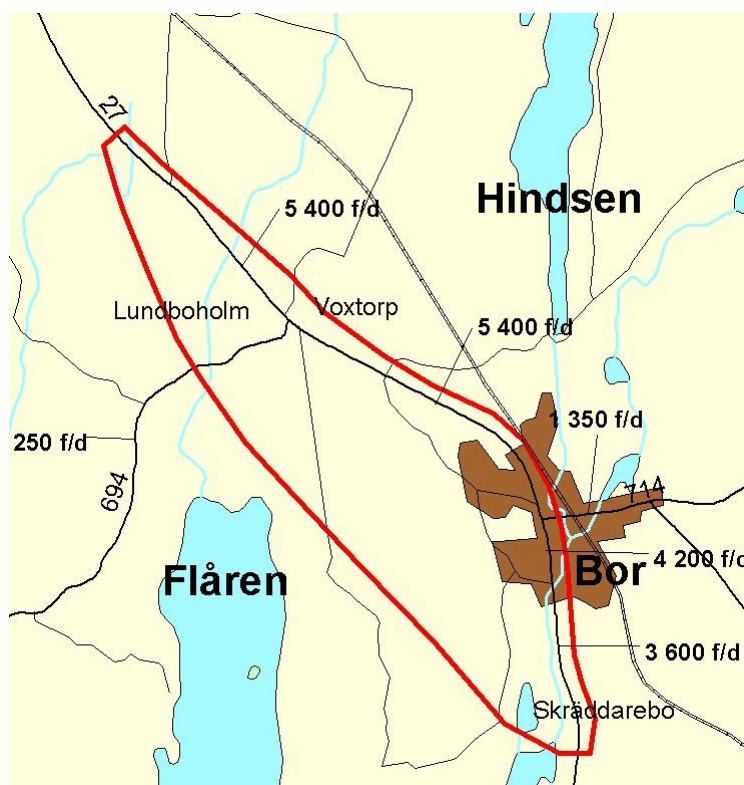


Bild 3: Trafikmängden 1998

² Vägdatbanken, Vägverket, 1999

4.1.4 Olyckor³

Under perioden 1994-1998 har det på väg 27 skett 131 polisrapporterade olyckor. I samband med dessa olyckor har två personer omkommit, en person har blivit svårt skadad samt 15 personer lindrigt skadade. Av dessa 131 olyckor var 110 viltolyckor varav 9 med älg. På anslutande väg 694 har det endast skett en personolycka. Detta var en singelolycka, där en person blev lindrigt skadad.

Tabell 1: Antal olyckor och skadeföljd för olyckstyperna på väg 27 under perioden 1994-1998.

Olyckstyp	Antal olyckor		Skadeföljd		
	Totalt	Med personskador	Döda	Svårt skadade	Lindrigt skadade
Singel	9	5	-	-	7
Korsning	6	3	2	1	3
Oskyddade trafikanter	2	2	-	-	2
Vilt	110	1	-	-	2
Övrigt	4	1	-	-	1
Summa	131	12	2	1	15

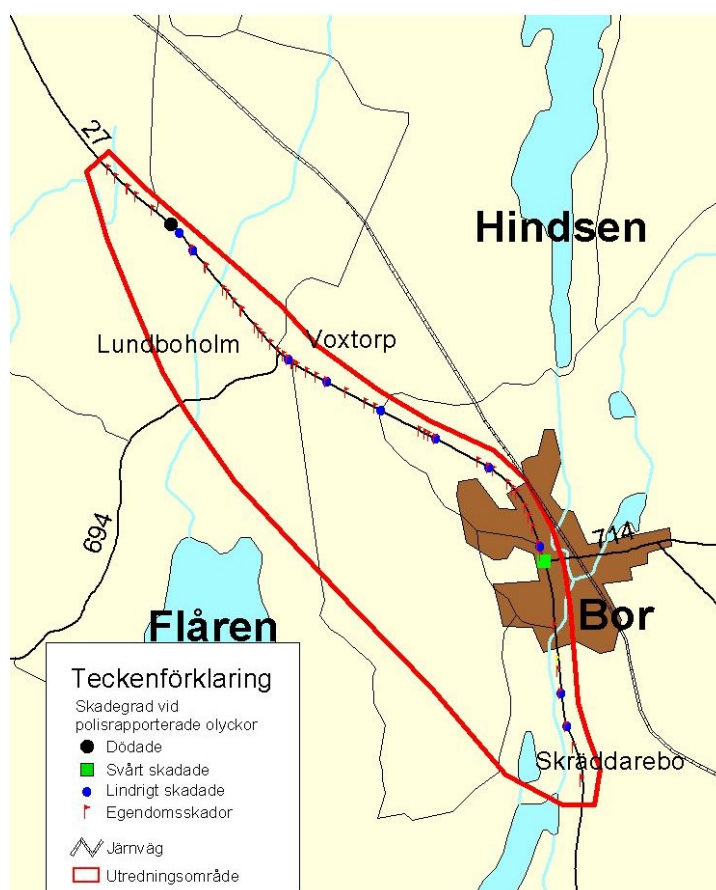


Bild 4: Skadeföljd vid olyckor

³ Olycksdata, Vägverket, 1999

4.1.5 Transporter med farligt gods

Väg 27 är en rekommenderad färdväg⁴ för transporter av farligt gods. Genom Bors samhälle transporteras cirka 1 600-2 000 ton⁵ material som klassas farligt gods. Godset består till stor del av petroleumprodukter men det fraktas ca 400-600 ton gasol, oxiderande och frätande ämnen.

4.1.6 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken längs väg 27 utgörs av busslinjer 270 mellan Alvesta och Värnamo (9 turer dagligen i vardera riktning) respektive 271 mellan Värnamo och Lammhult (3 turer dagligen i vardera riktning).⁶

På järnvägen genom samhället går kust till kustbanan mellan Göteborg och Kalmar/Karlskrona. Detta tåg stannar inte i Bor.

4.1.7 Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafiken i utredningsområdet är störst i tätorten Bor. I övrigt längs vägen är gång- och cykeltrafiken liten.

4.2 Terrängförhållanden

4.2.1 Topografi

Samhället Bor sträcker ut sig i en dalgång, på en delvis gammal sjöbotten, mellan sjöarna Flåren i söder och Hindsen i öster. Ett höjdparti sträcker sig väster om Bor över nuvarande väg 27 mellan Bor och Voxtorp. Området kring Voxtorp ligger lägre för att åter stiga norrut mot Ulås⁷. Höjdskillnader på ca 40 meter förekommer i området⁸.

4.2.2 Vattenområden⁹

Inom området finns en sjö, Flåren, med naturvärdesklass 1 dvs. särskilt högt naturvärde. Sjön ingår i Lagans vattensystem och avvattnas således via Lagan ut i Kattegatt. Flåren ligger sydväst om Bor och ligger i utredningsområdets ytterkant.

Två mindre vattendrag finns i området där ett rinner genom Bor mellan sjöarna Hindsen och Flåren. Det andra rinner rakt norrifrån till Flårens nordligaste spets och rinner under väg 27 ca 800 meter norr om anslutningen av väg 694.

4.2.3 Markförhållanden⁸

Området består till övervägande del av skogslandskap med inslag av odlingsmark. Marken består i dalgången av sediment (silt och lera). I detta område förekommer också områden med organisk jord (torv och gytjtja). Höjderna består av morän och det finns även berg i dagen på sina ställen. Söder om Bor vid Skraddarebo finns en rullstensås.

4.3 Natur- och kulturmiljö

Här redovisas de områden som finns inom utredningsområdet som enligt miljöbalkens tredje kapitel så långt som möjligt ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljön.

4.3.1 Skyddade områden

Utökat strandskydd finns kring Flåren. Större delen av sjön har ett utökat skydd om 200 meter. Kring den norra viken är strandskyddet utökat till 300 meter.¹⁰

⁴ Sverige atlas, Länsstyrelsen, 1996

⁵ Länsstyrelsen, Stefan Waltersson, 2000

⁶ Trafikupplysningen, Länstrafiken i Jkpg län, 1999

⁷ Vägutredning, VSÖ, 1994

⁸ Områdesplan för Bor, Värnamo kommun, 1981

⁹ Vattenvårdsprogram, Värnamo kommun, 1990

¹⁰ Översiktsplan, Värnamo kommun, 1990

Övriga skyddade områden enligt miljöbalken kapitel 7 finns ej inom utredningsområdet.

4.3.2 Riksintressen¹¹

Söder om Bor börjar Getaryggarna, en åssträckning som löper söderut. Väg 27 söder om Bor går på åssträckningen. Vid utredningsområdets södra gräns på väg 27 ligger det sägenomspunna Trolleklippa. Getaryggarna är av riksintresse för kulturminnesvården.

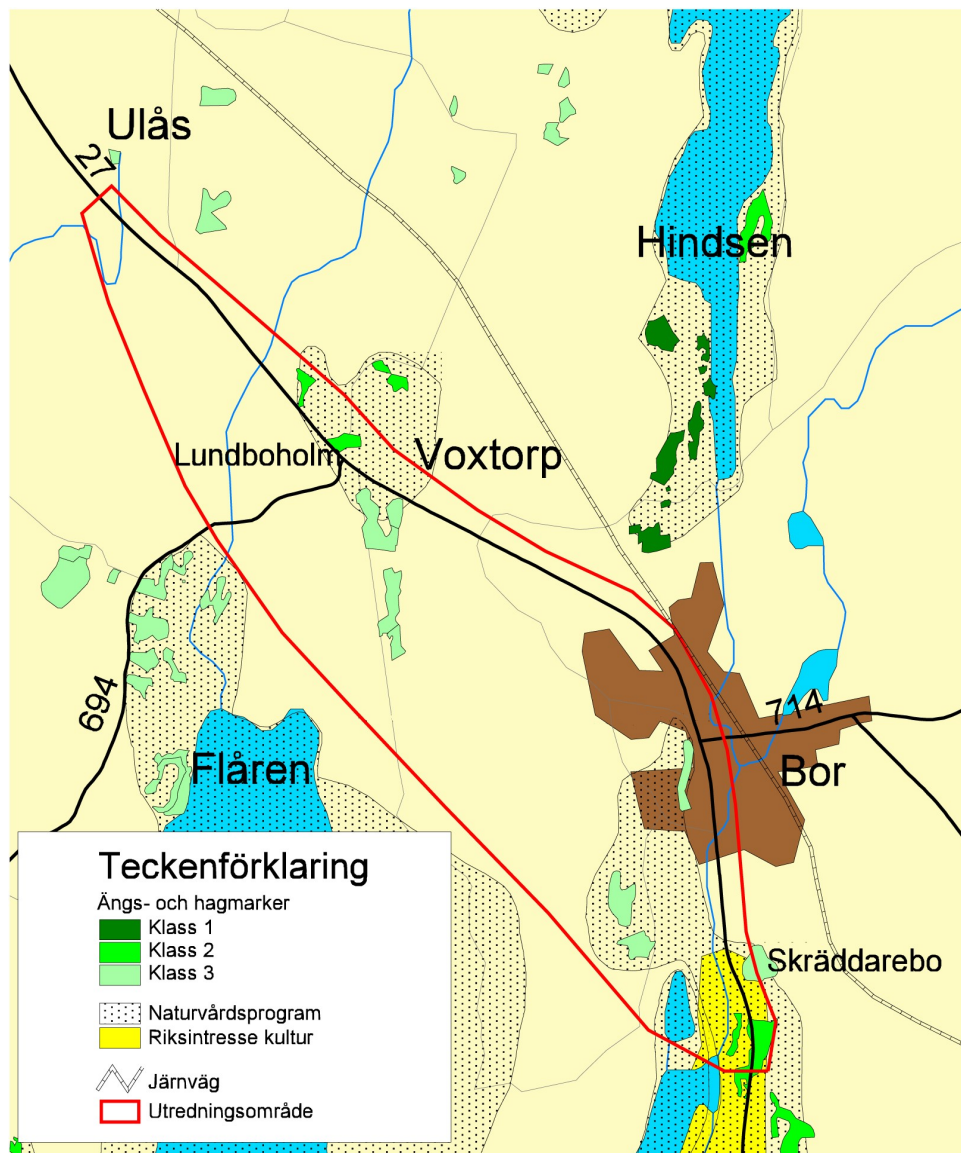


Bild 5: Naturmiljöer i utredningsområdet

4.3.3 Ängs- och hagmark¹²

Inom utredningsområdet finns ängs- och hagmarker främst i den norra och södra delen. Vid Voxtorp finns ett område som innehåller bl.a. en välhävdad löväng¹³. Detta område är klassat som 2, dvs. mycket högt bevarandevärde. I övrigt finns områden med klass 3, dvs. högt bevarandevärde. För lokalisering se bild 5.

¹¹ Översiktsplan, Värnamo kommun, 1990

¹² Ängs- och hagmarker i Värnamo kommun, Länsstyrelsen, 1993

¹³ Bevarandeprogram för odlingslandskapets natur- och kulturmiljövården, Länsstyrelsen, 1992

4.3.4 Naturvårdsprogram¹⁴

Naturvårdsprogram för Jönköpings län är Länsstyrelsens första långsiktiga handlingsplan för skydd och vård av särskilt värdefulla naturområden i länet. Inom utredningsområdet finns tre områden som omfattas av naturvårdsprogrammet. Det är sjön Flåren, se avsnitt 4.2.2, Voxtorp, se avsnitt 4.3.3 och slutligen åsen Getaryggarna, se avsnitt 4.3.2.

4.3.5 Fornlämningar¹⁵

I området finns många fornlämningar bl.a. milstenar, röjningsrösen, torplämningar och fyndplatser.

Vid den arkeologiska utredningen som gjordes 1993 hittades områden som ansågs vara i behov av ytterligare utredningar vid en ny vägsträckning. Till exempel hittades en boplats och grunder av ett gammalt tegelbruk vid Skräddarebo och vid Lundboholm hittades bl.a. röjningsrösen och en medeltida bytomt med gravar och fossil åkermark. För lokalisering se bild 6 nedan.

4.3.6 Kulturhistoriskt värdefulla miljöer¹⁵

Vid Voxtorp och Lundboholm finns ett större kulturhistoriskt område. Runt hembygdsgården i Voxtorp och i Lundboholm finns känsliga miljöer. Vid kyrkan (korsningen väg 694/27) ligger Voxtorps kyrkby som finns medtaget i Värnamo kommuns kulturminnesvårdsprogram. Även ovan nämnda område kring Skräddarebo är ett samlat område ur kulturhistoriskt perspektiv.

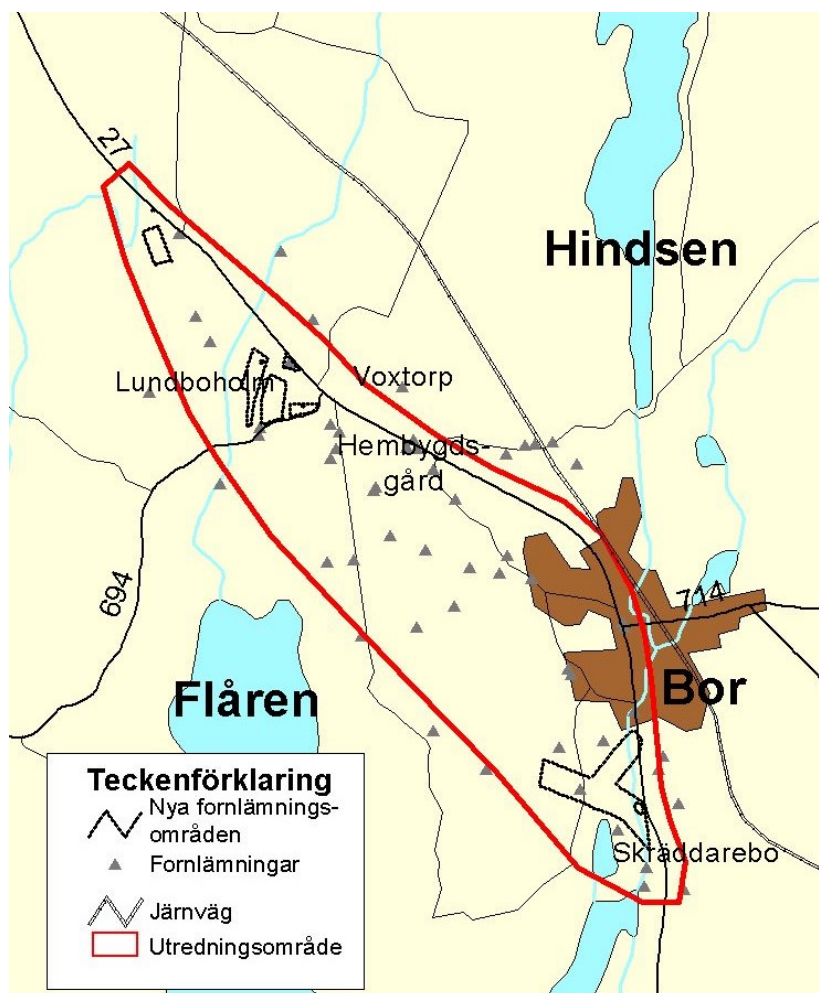


Bild 6: Kulturmiljöer i utredningsområdet

¹⁴ Natur – Jönköpings län, Länsstyrelsen i Jönköpings län, 1995

¹⁵ Arkeologisk utredning, Jönköpings läns museum, 1993

4.4 Naturresurser

4.4.1 Vattenförsörjning¹⁶

Flåren regleras och åkermarken söder om Bor dräneras genom pumpning och avvattnas genom ett dikessystem som ligger på en högre nivå än omliggande markytor. Detta avvattningsystem måste bevaras. I södra delen av utredningsområdet ligger ett reningsverk vid Flårens nordöstra vik. En större enskild vattentäkt i Voxtorp, samt ett antal fastigheter som försörjs genom egna brunnar.

4.4.2 Grus

Åsen Getaryggarna är av grustäktsintresse, men bör undantas pga. motstående intressen enligt grusförsörjningsplanen för Värnamo kommun. Ytterligare en grusås löper omedelbart väster om samhället söderut till sjön Flåren. Även detta område bör undantas från vidare exploatering pga. motstående intressen.¹⁷

4.5 Markanvändning

4.5.1 Verksamhet och bebyggelse

Stora delar av bostadsbebyggelsen finns i tätorten Bor. Små koncentrationer av bostadsbebyggelse finns i Voxtorp samt i viss mån vid Ulås. Någon koncentration av fritidsbebyggelse finns inte inom området. Service- och näringsverksamhet finns uteslutande i Bor.

4.5.2 Areella näringar

Jordbruk¹⁸

Åkermark av klass 5, dvs. en för länet högvärdig åker, finns väster om Voxtorp och norrut. Åkermark finns även sydväst, väster och norr om Bor som tillhör klass 4.

Skogsbruk¹⁹

Inom hela utredningsområdet förekommer skogsbruk. Skogen är av klass 1 dvs. den högsta klassningen. Barrblandskog med inslag av lövvegetation är förhärskande skogstyp. Kring Voxtorp finns även område med ekhedstyp.

Fiske

Något yrkesfiske förekommer inte i området. Däremot förekommer fritidsfiske i sjön Flåren, sydväst om Bor.

4.5.3 Infrastruktur

Järnväg

Järnvägen mellan Värnamo och Alvesta löper genom Bor på den östra sidan av vägen. Den berör därför inte utredningsområdet.

Ledningar

Huvudledningar för vatten och avlopp finns i anslutning till befintlig bebyggelse i Bor.

El- och teleledningar finns längs befintlig väg 27, i anslutning till samt öster och sydväst om Bors samhälle.

4.6 Rekreation och friluftsliv

I västra Bor ligger en skola. I dess omgivning finns ett friluftsområde med sporthall, fotbollsplan och ett elljusspår. Elljusspåret sträcker ut sig över en stor del av den södra delen av utredningsområdet.

¹⁶ Vägutredning, VSÖ, 1994

¹⁷ Grusförsörjningsplan, Värnamo-, Gislaveds-, Vaggeryds- och Gnosjö kommun, 1984

¹⁸ Översiktsplan, Värnamo kommun, 1990

¹⁹ Vägutredning, VSÖ, 1994

4.7 Boendemiljö

4.7.1 Buller och vibration

Vägtrafikbuller är den största bullerkällan inom området. Bostäder finns utmed större delen av väg 27 och av dessa berörs ett 20-tal fastigheter²⁰ av ljudnivåer mellan 60-63 dB(A). Ytterligare ett 10-tal fastigheter har ljudnivåer som ligger över det rekommenderade riktvärdet 55 dB(A).

4.7.2 Luftförorening

Mätningar av halterna svaveldioxid och kvävedioxid i området visar att miljökvalitetsnormerna inte överskrids²¹. När det gäller bensen ligger det uppmätta värdet något över den föreslagna normen som ej har trätt i kraft²¹.

4.7.3 Barriäreffekter

Samhället Bor är uppbyggt utmed vägen med främst bostäder, ålderdomshem och post/bank på östra sidan och skola, förskola, fritidshem, fotbollsplaner och kyrka på västra sidan. Placeringen av bostäder, service och skola på var sida om väg 27 samt den stora genomfartstrafiken medför en begränsad tillgänglighet för främst barn, äldre och funktionshindrade.

Trots trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid skolområdet i Bor kvarstår barriäreffekterna eftersom trafikmängden inte har minskats.

Vägen medför en påtaglig barriäreffekt genom Voxtorp med bostadsfastigheter och kyrka på var sida.

²⁰ Bullerinventering, VSÖ, 1998

²¹ Luftinventering, VSÖ, 1995-1998

5 Planerade förändringar

5.1 Trafikutveckling

Som underlag för upprättande av nationell väghållningsplan för perioden 1998-2007 tog Vägverket i samarbete med övriga transportverk fram en prognos för gods- och persontrafikutvecklingen. För vägtrafiken redovisades tillväxtfaktorer från år 1993 till år 2010 och 2020 för personbilar och lastbilar för hela landet och för olika väghållningsregioner med korrigeringsfaktorer för län och kommuner²². Med tillämpning av samma årliga tillväxt kan trafiken förväntas öka enligt nedanstående tabell 2.

Tabell 2: Förväntad trafikutveckling, fordon/dygn

Väg	1998		2010		2020	
	Totalt	Lastbilar	Totalt	Lastbilar	Totalt	Lastbilar
Väg 27 norr om Bor	5 400	530	6 200	620	6 800	680
Väg 27 genom Bor	4 200	480	4 850	570	5 300	610
Väg 27 söder om Bor	3 600	460	4 150	540	4 550	590
Väg 714 öster om Bor	1 350	70	1 550	80	1 700	90
Väg 694 söder Voxtorp	240	10	280	15	300	15

5.2 Vägens funktion och standard

5.2.1 Funktion

Tillsammans med E4 och väg 25 utgör väg 27, trots att det är cirka 15 km längre, ett alternativ till väg 30 för trafik mellan Jönköping och Växjö på den högre vägstandarden. Med planerad ombyggnad av väg 25 väster om Alvesta samtidigt som genomfarterna på väg 30 genom Vrigstad och Lammhult ”permanentas” kommer denna standardskillnad att öka.

Kommunerna längs vägarna 27, 25 och 30 från Borås till Karlskrona driver ett gemensamt projekt att bygga ut nämnda vägsträcka från Oslo till Polen och vidare mot Grekland. På den europeiska kontinenten finns redan denna väg, benämnd E77. Projektet syftar till att i södra Sverige få en standardökning till 13-metersväg med 110 km/h på vägen med en enhetlig benämning på vägsträckningen, senast år 2010.²³

5.2.2 Standard

Vägen har tidigare²⁴ förutsatts utbyggd till 13-metersväg med tillåten hastighet 110 km/h. På grund av höga kostnader och dålig samhällsekonomisk lönsamhet har standardkraven för utbyggnad i ny sträckning sänkts till 9-metersväg med tillåten hastighet 90 km/h och 70 km/h kan accepteras på delen förbi Voxtorp kyrka.

5.3 Markanvändning

I översiktsplanen för Värnamo kommun hänvisas planfrågor i Bor till områdesplanen för Bor. I denna finns områden avsatta för nybyggnation av bostadshus samt industrilokaler. Bostadsbyggnationen är enligt planen hänvisad till ett läge väster om nuvarande väg 27. Norr om Bor, väster om väg 27 finns ett område avsatt för industrilokalisering, vilket är utbyggt enligt områdesplanen. Viss bostadsbyggnation har skett enligt planen sedan denna upprättades, men mark för ytterligare byggnation återstår innan planens gränser är nådda.²⁵

²² Underlag för inriktningsplanering 1998-2007, Vägverket, 1996

²³ Sydostleden E77, KM, 1995

²⁴ Vägutredning, VSÖ, 1994

²⁵ Värnamo kommun, Olle Westerberg, 1999

6 Problemanalys

Detta avsnitt beskriver problemen om inga åtgärder vidtas. Problemen beskrivs utifrån målen under kapitel 2.3.

6.1 Inledning

För att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för främst skolelever har provisoriska åtgärder i form av hastighetsbegränsning till 30 km/h och avsmalningar nyligen vidtagits på en sträcka av 400 meter förbi skolan. Detta har minskat problemen, men har samtidigt medfört nackdelar såsom minskad framkomlighet för genomfartstrafiken och ökad trafik på lokalgator.

Det har gjorts en undersökning²⁶ av hur de boende i Bor upplever förändringarna. Intervjuer gjordes med föräldrar (70 st) till barn i någon av skolorna och andra boende (200 st). De allra flesta (cirka 2/3) av de tillfrågade var generellt positiva till åtgärderna. Ännu fler (cirka 3/4) ansåg att trafiksäkerheten ökat, framförallt för skolbarnen, och att detta var värt priset i form av minskad framkomlighet för bilister, viss miljöpåverkan och osäkra parallellgator. Cirka en 1/3 ansåg att det vore bättre med en gångport eller gångbro och cirka 1/3 att vägen borde dras utanför samhället.

En utvärdering av åtgärderna visar att trafiksäkerheten har ökat och att de akuta problemen lösts men att det på lång sikt fortfarande finns brister, främst förknippade med trafikmängden. Risken för en olycka har minskat med ca 20%, medan risken att dö har minskat med ca 40% och risken att skadas svårt med ca 30%. Buller och utsläpp bedöms ha ökat i anslutning till hastighetsskyltarna medan miljöeffekterna i stort är mer osäkra.²⁷

6.2 Tillgänglighet

Hastighetsbegränsning, avsmalningar och många anslutningar, antingen till fastigheter eller lokalvägar, genom Bor medför begränsad framkomlighet. Det är svårt för trafiken att hålla jämn hastighet och den kan tvingas till stopp i vissa korsningar.

Vägen medför barriäreffekter för alla i Bor eftersom vägen delar samhället.

6.3 Trafiksäkerhet

Under den senaste femårsperioden har två personer dödats och en person skadats svårt i de olyckor som skett. Alla dessa olyckor är korsningsolyckor. När det gäller lindrigt skadade domineras dessa olyckor av singelolyckor. Risken att bli skadad på den cirka 4 km långa sträckan från söder om Bor till Voxtorp är cirka 10% högre än genomsnittet för liknande vägar.

Gång- och cykeltrafiken längs väg 27 förekommer framförallt i samhället. Utanför de centrala delarna av Bor är gång- och cykeltrafiken relativt liten. Säkerheten är låg på grund av att det ej finns separeringar utmed sträckan och att andelen tung trafik är relativt hög. Busshållplatser finns på båda sidor om vägen och detta medför en hel del korsande gångtrafik.

Bostäder, ålderdomshem, post/bank ligger på östra sidan av vägen medan skola, förskola, fritidshem, fotbollsplan och kyrka ligger på västra sidan av vägen. Detta innebär att stora grupper av oskyddade trafikanter dagligen korsar vägen och har idag inte möjlighet att göra detta på ett trafiksäkert sett.

Väg 27 är rekommenderad väg för transporter med farligt gods. Detta innebär en ökad risk för boende i Bors samhälle vid en katastrof.

²⁶ Utvärdering av tätortsåtgärder i Bor, Gröna Lyktan, 1999

²⁷ Väg 27 genom Bor – utvärdering av provisoriska åtgärder, Vägverket, 1999

6.4 Miljö

Cirka 20 fastigheter har bullernivåer över 60 dBA. De flesta av dessa ligger i Bor. Väg 27 går igenom Bor samhället och innebär en betydande barriär.

Många anslutningar, antingen till fastigheter eller lokalvägar, medför att det är svårt för trafiken att hålla jämn hastighet och den kan tvingas till stopp i vissa korsningar. Detta leder till onödigt stora utsläpp av luftföroreningar.

En sträcka av väg 27 går idag genom ett område som är klassat som riksintresse för kulturminnesvården.

7 Tänkbara åtgärder

Tänkbara åtgärder beskrivs här med avseende på målen beskrivna i 2.3. Ingen värdering av de olika åtgärdernas genomförbarhet görs i detta kapitel utan i kapitel 8.

7.1 Inledning

Tänkbara åtgärder kan vara *punktåtgärder*, *förbättringsåtgärder* och/eller *nybyggnadsåtgärder*. Punktåtgärder och förbättringsåtgärder förutsätter att befintlig väg utnyttjas i så stor utsträckning som möjligt och bidrar till vissa av de uppsatta målen. Nybyggnadsåtgärder förutsätter utbyggnad i helt eller delvis ny sträckning och bidrar till samtliga mål i 2.3.

7.2 Punktåtgärder

En punktåtgärd innebär ofta att antingen tillgängligheten, trafiksäkerheten eller miljön förbättras. Vissa punktåtgärder kan bidra till flera av de uppsatta målen, medan andra mål påverkas negativt. Problemen är koncentrerade till vägen genom Bor. Trafiksäkerhetsåtgärder har nyligen vidtagits vid skolan i Bor och möjligheterna till ytterligare åtgärder liknande dessa är begränsade. På övriga delar och delvis genom Bor är följande punktåtgärder tänkbara:

- förändring av sidoområden
- förändring av korsningar
- sänkt hastighet
- utbyggnad av gång- och cykelväg samt passager
- utökning av kollektivtrafiken
- bullerdämpande åtgärder

7.3 Förbättringsåtgärder

Med en kombination av ovan nämnda punktåtgärder kan man skapa ett så kallat genomfartsalternativ. Trafiken går kvar genom samhället och åtgärder vidtas på befintlig väg. Genomfarten kan göras på olika sätt beroende på vad som skall prioriteras. En trafikprioriterad genomfart innebär att befintlig hastighet för genomfartstrafiken bibehålls. Åtgärder som kan vidtas är t.ex. att oskyddade trafikanter separeras från vägen, förbättring av gatans geometriska utformning och vissa anslutningar stängs. En miljöprioriterad genomfart innebär att man prioriterar säkerheten med åtgärder som ger lägre hastighet för genomfartstrafiken och därigenom lugnare trafik. Åtgärder som kan vidtas är t.ex. avsmalning av väg och markering av tätortens början med en ”port”.

I Bor innebär en trafikprioriterad genomfart följande åtgärder:

- Utbyggnad av gång- och cykelväg genom Bor och planskilda passager.
- Ombyggnad av korsningar samt minskning av antalet anslutningar till väg 27.
- Bullerdämpande åtgärder.

En miljöprioriterad genomfart innebär följande åtgärder:

- Minskning av vägbredden.
- Sänkt hastighet.
- Vissa korsningar byggs om till cirkulationsplatser.

7.4 Nybyggnadsåtgärder

I vägutredningen studerades ett antal olika nybyggnadsalternativ som jämfördes med varandra. Vilka av de tidigare utredda alternativen som kan bli aktuella bör ses mot bakgrund av varför de förkastades och vilka förutsättningar som förändrats. Även nya alternativa sträckningar kan komma fram. Tänkbara nybyggnadsåtgärder kan därför vara:

- vägutredningens alternativ 1 och 2
- modifiering/bantning av vägutredningens alternativ 4
- andra sträckningar väster om Bor

8 Effekter och konsekvenser av tänkbara åtgärder

De i kapitel 7 angivna tänkbara åtgärderna effekt och konsekvensbeskrivs nedan samt hur de bidrar till målen beskrivna i 2.3.

8.1 Punktåtgärder

8.1.1 Förändring av sidoområden

Rensning av sidoområdet minskar risken för att allvarliga olyckor inträffar. Under perioden 1994-98 har det inträffat 9 singelolyckor och alla utan allvarliga konsekvenser. Inom området kan det bli aktuellt att rensa sidoområdet på delen norr om Bor till Voxtorp samt norr och söder om anslutningen till Ulås, en total sträcka av 3,5 km. Detta skulle bidra till att om olyckor inträffas skulle det inte ske några allvarliga konsekvenser av dem.

En rensning av sidoområdet kring Voxtorp innebär intrång i ängs- och hagmarker, området kring hembygdsgården samt området som ingår i naturvårdsprogrammet.

8.1.2 Förändring av korsningar

Det finns ett 20-tal fastighetsvägar, ett 10-tal lokalvägar och en allmän väg 714 som ansluter till väg 27 inne i Bor. På övriga delar ansluter ett fåtal enskilda vägar och en allmän väg 694. Det har inträffat två allvarliga olyckor, en i korsningen väg 27/714 inne i Bor (1 svårt skadad person) och en i anslutningen mot Ulås (2 döda personer). Minskningen av antalet lokalvägsanslutningar inne i Bor och förbättrad säkerheten vid vissa anslutningspunkter kommer att öka trafiksäkerheten för genomfartstrafiken, lokaltrafik och för de oskyddade trafikanterna eftersom det blir färre och säkrare korsningspunkter. Åtgärden ger också jämnare trafikflöde med högre hastigheter vilket minskar restiden för genomfartstrafiken, men för lokaltrafiken försämras tillgänglighet. En högre hastighet medför ett ökat utsläpp och bullerstörningar.

Förändring av korsningen väg 27/694 innebär intrång i ängs- och hagmarker, området som ingår i naturvårdsprogrammet och fornlämningar medan förändringar av anslutningen till Ulås påverkar endast fornlämningar.

8.1.3 Sänkt hastighet

Sänkt hastighet utmed hela sträckan skulle påverka skadeföljden av olyckorna, eftersom skadeföljden är direkt beroende av hastigheten. Det skulle innebära minskning av antalet allvarliga olyckor för både biltrafiken och de oskyddade trafikanterna. Om hastigheten sänks från 50 km/h till 30 km/h i hela Bor skulle risken att dödas i trafikolyckor minskas från 75% till 10%²⁸. Sänkningen skulle även innebära ökad tillgänglighet för de oskyddade trafikanterna eftersom de kan lättare tas sig över vägen. Men framkomligheten för genomfartstrafiken skulle minskas och de skulle få en ökad restid.

De boende kommer även att få en bättre boendemiljö därför att de kommer att kännas sig tryggare när de vistas utmed väg 27 samt att utsläppen minskas.

8.1.4 Utbyggnad av gång- och cykelvägar samt passager

En hastighet >30 km/h krävs en separering av gång- och cykeltrafiken för att säkerheten ska vara god. Fullständig utbyggnad av gc-nätet i Bor minskar antalet gc-olyckor med 80% och en delvis separeringen med 40%.²⁹ Under perioden 1994-98 inträffade 2 gc-olyckor med lindriga konsekvenser. Framkomligheten skulle öka för alla trafikantgrupper genom att gång- och cykeltrafiken lättare kan tas sig fram längs och tvärs vägen och att genomfartstrafiken kan hålla en högre hastighet och förkorta sin restid.

²⁸ Lugna gatan!, Svenska kommunförbundet, 1998

²⁹ Effektberäkningar vid Väganalys, Vägverket, 1996

8.1.5 Utökning av kollektivtrafiken

En utökning av turtätheten från dagens turer skulle kunna innebära en minskad bilanvändning som i sin tur leder till minskade utsläpp. Det skulle även innebära en ökad tillgänglighet till/från Bor för de som inte inneha bil, främst barn och funktionshindrade. För att främja kollektiv användningen är det viktigt att hållplatserna är bra placerade och att dessa känns trygga samt att tillgängligheten till och från hållplatserna är utbyggd.

8.1.6 Bullerdämpande åtgärder

Idag är ett 20-tal fastigheter utsatta för buller över 60 dB, dessa skulle kunna åtgärdas genom fönsterbyte. Detta skulle innebära en avsevärd bättre boendemiljö för dessa personer.

8.2 Förbättringsåtgärd

8.2.1 Trafikprioriterad genomfart

Tillgänglighet

Genomfartstrafiken kommer att få en minskad restid medan lokaltrafiken får en ökad restid p.g.a. minskat antal anslutningar och längre väntetider i korsningspunkterna. Tillgängligheten kommer att förbättras för gång- och cykeltrafiken längs vägen men försämras tvärs vägen eftersom vägen fortfarande utgör en barriär p.g.a. mer trafik och färre korsningspunkter.

Trafiksäkerhet

En trafikprioriterad genomfart förbättrar trafiksäkerheten pga att gatans geometriska utformning förändras genom att minska antalet anslutningar och separera gång- och cykeltrafiken från biltrafiken. Föreslagna åtgärder kan ge effekter på upp till 50% reduktion av antalet olyckor.³⁰

Miljö

Boendemiljön utmed väg 27 kommer att försämras eftersom trafiken och hastigheten kommer att öka. Det skulle innebära ökat buller utmed vissa gator pga av den ökade trafiken på lokalgatorna. Luftföroreningarna kommer att minska p.g.a. färre antal stopp och att trafiken flyter jämnare medan den ökade restiden på lokalgatorna innebär ökade utsläpp.

8.2.2 Miljöprioriterad genomfart

Tillgänglighet

Miljöprioriterad genomfart kommer att förbättra framkomligheten för både lokaltrafiken och gång- och cykeltrafiken genom att vägen inte längre utgör en så kraftig barriär. T.ex. blir det lättare att korsa och svänga ut på väg 27 eftersom hastigheten sänks och trafiken eventuellt minskar. Men framkomligheten försämras och restiden ökas för genomfartstrafiken p.g.a. trängsel och större svårigheter att ta sig fram, vilket kan skapa stress och olycksrisker. Svårigheterna att ta sig fram kan även innebära ökad trafik på övriga lokalvägar istället för på genomfarten. Restiden kan förlängas med upp till en halv minut genom Bor. För tung trafik blir restidsförlängningen ännu större. Den största restidsförlängningen får busstrafiken eftersom det kan vara svårt att tillgodose busstrafikens krav på framkomlighet med hastighetsdämpande åtgärder. Det blir även negativt för utryckningsfordona att ta sig fram enkelt och en större kostnad för vinterväghållningen.

Trafiksäkerhet

Vid en miljöprioriterad genomfart förbättras trafiksäkerheten genom att biltrafikens hastighet sänks och att skadeföljen vid olyckor som inträffar blir mindre allvariga. Erfarenheter visar att om hastigheten sänks med 5-10 km/h skulle antalet olyckor minska med 10-20% och antalet skadade med 15-40%.³⁰

³⁰ Förbifarter och genomfarter, Vägverket, 1999

Miljö

Både trafikmiljön och boendemiljön kommer att förbättras vid denna typ av åtgärd. ”Stadsbilden” kommer att ge en annan upplevelse och bryter resans monotonitet och de boende kommer att uppleva mindre störningar av vibrationer och buller. Bullernivån minskas med 1-3 dB vid sänkt hastighet och utsläppen kommer att minskas med 10-15% vid lägre hastigheter.

8.3 Nybyggnadsåtgärder

Tillgänglighet

Framkomligheten och tidsvinsten för genomfartstrafiken kommer att öka genom bättre vägstandard, färre anslutningar, högre hastighet och minskad väglängd för samtliga alternativ. Restidvinsterna för genomfartstrafiken i Bor kan vara 1- 2,5 minut för en förbifart.

Vid utbyggnad av en förbifart kommer ca 20-40%³¹ av totaltrafiken att bestå i Bor. Förbifarten kan ge bättre förutsättningar att sänka hastigheten i Bor och förbättra tillgängligheten för alla trafikantgrupper genom att det blir lättare att ta sig längs och tvärs vägen. Men kollektivtrafiken får försämrade konkurrenssituation gentemot genomfartstrafiken, eftersom den kommer att gå kvar på befintlig väg. Effekten för busstrafiken (den genomgående) blir dubbel då restiden jämfört med innan åtgärden ökar medan restiden minskar för genomfartstrafiken.

Trafiksäkerhet

De olika alternativen kommer att bidra med förbättrad säkerhet genom att den nya vägen utformas trafiksäkert som begränsar skadeföljden men samtidigt medför den nya vägen nya olyckor som är allvarligare p.g.a. den högre hastigheten.

När genomfartstrafiken leds bort från den gamla genomfarten kan trafiksäkerheten förbättras för de boende. Men det kan också ge ökad hastighet p.g.a. trafiken minskas, vilket kan leda till fler olyckor med oskyddade trafikanter. Åtgärder krävs även på befintlig väg om trafiksäkerheten ska öka i samhället.

Miljö

Trafikstörningar och barriäreffekter kommer att minskas i Bor i samtliga alternativ. En halvering av trafikmängden innebär att den ekvivalenta ljudnivån sänks med 3 dB. Den viktigaste störningen som är den tunga trafiken flyttas över till förbifarten, vilket är positivt. I Voxtorp blir barriäreffekterna och trafikstörningarna större än idag för alternativ 1 och mindre än idag för alternativ 4. Vibrationer och luftföroreningar kommer att minskas i samhället men det totala utsläppet av koldioxid blir i stort sett oförändrat.

Vägen är idag rekommenderad för farligt gods och med en förbifart kommer samhället att förbättra sin boendemiljö genom att risken för allvarliga hälsorisker minskar i Bor.

Samtliga alternativ berör området med riksintresse för kulturmiljövården, Getaryggarna, i samma utsträckning vid en nybyggnation medan alternativ 4 berör kulturhistoriskt värdefulla miljöer vid Lundboholm som alternativ 1 och 2 undviker. Samtliga alternativ berör fornlämningar i ungefär samma utsträckning. Även ytterligare utnyttjande av naturresurser kommer att vara större i alternativ 4 än de övriga p.g.a. den längre sträckan.

³¹ Vägutredning, VSÖ, 1994

9 Samrådsredogörelse

Protokollförda samråd hölls med Värnamo kommun 1999-05-31 och länsstyrelsen 1999-06-04. SNF var kallad till mötet med kommunen men deltog inte.

Från Värnamo kommun framfördes följande synpunkter:

- Väg 27 utgör tillsammans med vägarna 25 och 30 en förbindelse mellan Borås och Karlskrona/Karlshamn med fortsättningar mot Norge och Östeuropa och bör därför ges en hög standard. En sträcka med 70 km/h vid Voxtorp skulle upplevas som en halvmesyr. *Detta har beaktats under kapitel 5.2.1.*
- En GC-väg mellan Värnamo och Bor diskuteras inom kommunen. På delen närmast Värnamo kan gamla väg 27 användas, men närmast Bor är sträckningen beroende på framtida sträckning för väg 27. *Detta har ej inarbetats i förstudien.*
- I vägutredningen 1994 föreslages trafikplats vid Lundboholm kan ersättas av trevägskäl. *Detta har beaktats under kapitel 10.*

Från länsstyrelsen framfördes följande synpunkter:

- Förbifarten måste ha en anslutning från industriområdet. *Detta har beaktats under kapitel 10.*
- Det är viktigt att vägutredningen visar hur man ska klara passagen vid Voxtorps kyrka. *Detta har beaktats under kapitel 10.*
- Det är viktigt att Vägverket har med sig att det kan behövas åtgärder i Bor den dagen förbifarten är byggd. *Detta har beaktats under kapitel 10.*
- Uppgifter om översiktplanen i förstudien måste överensstämma med de senaste uppgifterna som finns i kommunen. *Detta har beaktats under kapitel 5.3.1.*

Ett allmänt informationsmöte hölls i Bor 1999-06-16. Vid detta framkom bl.a. följande:

- Frågor uppkom om det skulle byggas en lång eller kort förbifart denna gång. *Dessa frågor får en kommande vägutredning besvara.*
- En fråga ställdes om vägen norr om förbifarten fram till E4 i Värnamo fortfarande var aktuell för breddning. *Denna sträckning ingår inte i utredningsområdet och håller dessutom tänkt standard dvs. 9m och 90 km/tim.*

Samråd i form av en konceptversion av förstudien daterad 1999-10 gav följande synpunkter:

Värnamo kommun

- Inga synpunkter utöver tidigare nämnda, men en hemställan om att en vägutredning för objektet påbörjas snarast. *Detta har ej inarbetats i förstudien.*

Värnamo naturskyddsförening

- Den tunga trafiken håller fortfarande höga hastigheter vid skolan. Trafiksituationen för Bor är inte löst med genomförda åtgärder. *Detta har ej inarbetats i förstudien.*

- En del allvarliga olycksincidenter har inträffat som ej kommit till Vägverket eller polisens kännedom och därför inte återspeglas i statistiken. *Detta har ej inarbetats i förstudien.*
- Önskemål om en cykelväg till Värnamo anses viktig och de få cyklisterna idag är en följd av den snabba, tunga och intensiva trafiken som förekommer på vägen idag. *Detta har ej inarbetats i förstudien.*
- De gamla ekarna i Voxtorp är värdefulla för den biologiska mångfalden. Utöver de känsliga miljöerna i Voxtorp innebär ingen ev. vägsträckning några konflikter med värdefulla naturmiljöer. *Dessa synpunkter tar en kommande vägutredning tillvara.*
- Tillgängligheten måste vara hög till rekreations- och friluftslivet väster om Bor. *Dessa synpunkter tar en kommande vägutredning tillvara.*
- Bullerproblem är stora, inte bara för de boende utan även för gång- och cykeltrafikanterna. *Detta har beaktats under kapitel 4.7.1.*
- Luftföroreningar visar högre genomsnittsvärden än för flera jämförbara tätorter. *Detta har ej inarbetats i förstudien.*
- En förbifart är enda lösningen att tillgodose de olika delmålen. Åtgärder behövs i Bor även om en förbifart byggs. Sträckningsalternativ 2 från förstudien förordas och en genomfart bör genomföras snarast. *Detta har ej inarbetats i förstudien.*

Voxtorps hembygdsförening

- Trafikökningen de senare åren har lett till ökade buller- och trafiksäkerhetsproblem i Voxtorp. Det är viktigt att hastigheten sänks i Voxtorp fram till dess att ny väg byggs. *Detta har ej inarbetats i förstudien.*
- Det är angeläget att ny vägsträckning byggs och att man tar hänsyn till miljö och kulturhistoriska värden. Alternativ 4 innebär minst intrång i miljön. *Detta har ej inarbetats i förstudien.*

SNF Jönköpings länsförbund

- Inga samrådssynpunkter har inkommit.

10 Fortsatt arbete

Länsstyrelsen beslutade 2000-04-11 om att vägprojektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. 4§ miljöbalken. Detta innebär att miljöbalken ställer krav på utökat samråd med miljökonsekvensbedömning i nästa skede.

Nästa steg bör vara att starta en vägutredning och i denna bör följande frågor studeras ingående:

- Anslutning från förbifarten till industriområdet.
- Passagen vid Voxtorps kyrka.
- Eventuella åtgärder i Bor om förbifart byggs.
- Utformning av trafikplats vid Lundboholm, eventuellt trevägskäl.
- När vägsträckning är vald krävs ytterligare arkeologisk utredning. För detaljerad information om hur och vad denna måste innehålla hänvisas till Arkeologisk rapport 1993:28, Jönköpings läns museum.
- Andel genomfartstrafik behövs tas fram genom t.ex. destinationsundersökning. Detta för att ha ett så rätt underlag som möjligt när man väljer utformning på eventuell ny väg.

11 Förslag till beslut

Med denna förstudie som underlag föreslår vi att Vägverket fattar följande beslut:

- att en vägutredning upprättas som studerar alternativa sträckningar inom utredningsområdet. Vägens utformning bör baseras på en referenshastighet av 90 km/h.
- att i avsnitt 10 angivna frågor särskilt beaktas.

12 Källförteckning

Tidigare utredningar för väg 27

Miljöinventering 1992-09, Vatten och Samhällsteknik	1992
Förstudie 1993-04, Vatten och samhällsteknik	1993
Vägutredning 1994-04, Pehrs & Co	1994

Värnamo kommun

Områdesplan för Bor	1981
Översiktsplan	1990
Vattenvårdsprogram	1990
Grusförsörjningsplan Värnamo-, Gislaved-, Vaggeryd- och Gnosjö kommun	1984
Värnamo kommun, Olle Westerberg	1999

Länsstyrelsen i Jönköpings län

Sveriges atlas	1996
Underlag, Transporter med farligt gods, Stefan Waltersson	2000
Ängs- och hagmarker i Värnamo kommun	1993
Bevarande program för odlingslandskapets natur- och kulturmiljövården	1992
NATUR – Jönköpings län	1995
SMAJL, Strategi för miljöarbetet i Jönköpings län	1995

Vägverket

Vägdatabanken	1999
Olycksdata	1999
Bullerinventering	1998
Luftinventering	1995-1998
Underlag för inriktningsplanering 1998-2007	1996
VSÖ 1999-01	1999
Väg 27 genom Bor-Trafiksäkerhetsåtgärder vid skolan utvärdering av provisoriska åtgärder	1999
Förbifarter och genomfarter – Publikation 1999:43	1999
Effektberäkning vid Väganalys	1996

Övriga

Trafikupplysningen, Länstrafiken i Jönköpings län	1999
Arkeologisk rapport 1993:28, Jönköpings läns museum	1993
Utvärdering av tätortsåtgärder i Bor 1999-02, Gröna Lyktan	1999
Sydostleden E77 – Övergripande utredning för rv 27, KM	1995
Lugna gatan!, Svenska kommunförbundet	1998