

**Komplement till vägutredning:
Väg 27 förbi Bor, daterad 2001-09-26**

Läses tillsammans med vägutredningen.

**2002-12-18
Objektnummer 62 50 06**

Komplementet har tagits fram under december 2001-december 2002 av följande organisation:

BESTÄLLARE

Projektledare: Åsa Tolf tel 036-19 22 75

VÄGVERKET REGION SYDÖST tel 036-19 20 00
551 91 JÖNKÖPING fax 036-19 22 00

KONSULT

Uppdragsansvarig: Paul Myhrberg, Tyréns

Väg: Ingvar Bengtson, Tyréns

Trafik: Josefin Selander, Tyréns

Ekonomi: Anna-Karin Nyberg, Tyréns

Kulturmiljö: Lisa Skanser på Jönköpings läns museum.

Tyréns uppdragsnummer: 47012-08111
2002-12-18

Omslagsbild: Flygfoto över utredningsområdet sett från söder
Flygfoto: Arnold Nilsson, Arnold Air AB

Innehållsförteckning

1	BAKGRUND OCH SYFTE	3
2	NY MÅLSTANDARD	4
3	ALTERNATIVA TRAFIKPLATSLÄGEN.....	5
3.1	FYSISK UTFORMNING	8
3.2	BYGGNADSTEKNISKA KONSEKVENSER	11
	<i>Geoteknik</i>	11
	<i>Konstbyggnader</i>	11
3.3	TRAFIK OCH TRAFIKANTER	12
	<i>Trafikfördelning</i>	12
	<i>Framkomlighet och komfort</i>	20
	<i>Trafiksäkerhet och olycksstatistik</i>	21
	<i>Trafikantupplevelse</i>	22
	<i>Gång- och cykeltrafik</i>	22
	<i>Kollektivtrafik</i>	23
3.4	MILJÖ	24
	<i>Naturmiljö</i>	24
	<i>Kulturmiljö</i>	27
	<i>Landskapsbild</i>	28
	<i>Boendemiljö</i>	29
	<i>Buller och vibrationer</i>	29
	<i>Barriäreffekter</i>	30
3.5	MARKANVÄNDNING.....	30
	<i>Massbalans</i>	30
	<i>Kommunala planer</i>	30
	<i>Markägoförhållanden</i>	30
3.6	TRAFIKEKONOMI.....	31
	<i>Ursprungligt trafikplatsläge</i>	31
	<i>Alternativt trafikplatsläge</i>	34
	<i>Känslighetsanalys – ursprungligt trafikplatsläge</i>	37
	<i>Känslighetsanalys – investeringskostnader</i>	40
	<i>Slutkommentar</i>	40
3.7	MÅLUPPFYLLELSE ENLIGT BILAGA 2.....	41
3.8	SAMMANFATTNING OCH UTVÄRDERING.....	42
	<i>Miljökonsekvenser</i>	42
4	KULTURMILJÖ.....	47
	4.1 RESULTAT.....	47
	4.2 SAMMANFATTNING.....	50
5	SAMRÅD	52
	Granskas av Länsstyrelsen för godkännande av miljökonsekvensbeskrivning (MKB).	

Bilaga 1. Karta och tabell med registrerade fornlämningar och åtgärdsförslag.

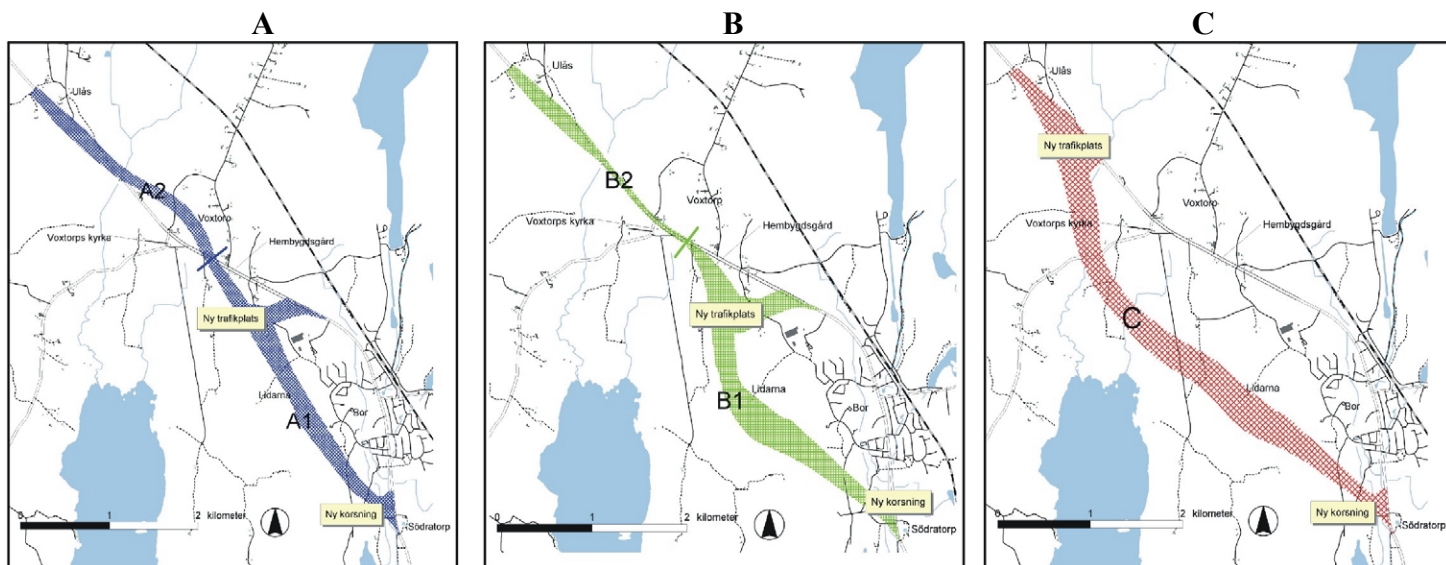
Bilaga 2. Godkännande av MKB för vägutredningen: Väg 27 förbi Bor, daterad 2001-09-26

Bilaga 3. Godkännande av MKB för detta komplement, daterad 2002-12-18

1 Bakgrund och syfte

Denna rapport är ett komplement till vägutredning för: Väg 27 förbi Bor, daterad 2001-09-26. I den ursprungliga vägutredningen studerades de tre korridoralternativ som redovisas nedan. Målstandarden var en 9-metersväg med hastighetsbegränsningen 90 km/h. Dessutom studerades konsekvenserna av en breddning till 13-14 m och en körfältsindelning enligt mötesfri väg (2+1 väg) för alla korridorer.

Alternativ



Trafikplatslägen i vägutredningen, Väg 27 förbi Bor.

Komplementet innehåller två huvuddelar, dels en utredning av två alternativa trafikplatslägen, dels en fördjupning av avsnittet om kulturmiljö. Kompletteringarna grundar sig på frågeställningar som kommit upp i remissinstanserna.

De nya studerade trafikplatslägen för korridor A och B ger infartstrafiken till Bor en genare väg. Trafikplatslägena medför en utvidgning av vägkorridorerna vilket konsekvensbeskrivs i detta komplement.

Följande parametrar har bearbetats/förändrats sedan vägutredningen utfördes:

- en ny version av konsekvensanalysprogrammet EVA (Effektvärdering vid Väg Analys) har utkommit som innebär att de samhällsekonomiska beräkningarna bör uppdateras efter denna.
- nya aspekter på ”mötesfriväg” har framkommit som bör beaktas.
- delvis nya, fördjupade trafikfördelningssiffror har framtagits.
- mer optimerade väglinjer inom de studerade korridorerna har använts i beräkningarna.

I remissvaret från riksantikvarieämbetet efterfrågades en mer ingående redovisning av fornlämningar och andra kulturmiljöobjekt i förhållande till de föreslagna vägalternativen. För att tillmötesgå detta har Läns museet i Jönköping anlitats för att ta fram en bild av vilka fornlämningar som finns i området.

2 Ny målstandard

De nya aspekterna för mötesfri väg har lett till att väg 27 förbi Bor har fått en ny målstandard.

- Alt A utformas som 9-metersväg på delen söder om planerad trafikplats och som mötesfri 2+1-väg på norra delen. Hastigheten regleras till 90 km/tim.
- Alt B utformas som 9-metersväg på delen söder om planerad trafikplats samt förbi kyrkan. På delen förbi kyrkan sänks hastigheten till 70 km/tim. Norr om kyrkan är mötesfri 2+1-väg med 90 km/tim.
- Alt C är oförändrad och utformas med 9-metersväg och 90 km/tim på hela sträckan.

Utbyggnaden till mötesfri väg har studerats i huvudrapporten och kommer därför inte att närmare kommenteras i detta komplement.

3 Alternativa trafikplatslägen

Två nya alternativa trafikplatslägen har tagits upp till diskussion. Det första läget (läge 1) ligger på befintlig väg 27 i partiet mellan Voxtorps kyrka och hembygdsgården. Läge 2 ligger mellan läge 1 och det ursprungliga trafikplatsläget, söder om Åsens gård.

Trafikplatslägena utreds för fortsättning i korridor A2. En fortsättning i B2 är en kortsiktig lösning eftersom problematiken vid Voxtorps kyrka inte blir löst, tex är en av begränsningarna att hastigheten sänks till 70 km/h förbi kyrkan. För alternativ 1 medför fortsättning i korridor B2 dessutom att trafikplatsen kommer mycket nära kyrkogården. Även intrången i naturmiljön blir stora, tex i nyckelbiotopen bland annat bestående av kullen med ekar.

Korridor B1 och A1 har jämförts i huvudrapporten. I detta komplement utgår vi från A1 men A1 är utbytbar mot B1. I EVA ger korridor B1 alltid sämre resultat än korridor A1 på grund den längre vägsträckningen. Övriga skillnader som tex närheten till Bor, är svåra att översätta i siffror.

I komplementet redovisas endast de skillnader i konsekvenser som uppstår i jämförelsen mellan det ursprungliga trafikplatsläget och de alternativa lägena, för övriga konsekvenser hänvisas till huvudrapporten.



Fotomontage med de två alternativa trafikplatslägena, begränsningslinjerna visar ungefärlig utbredning.

Läge 1

Trafikplatsläge 1 medför att infartstrafik till Bor från norr får en kortare väg än med det alternativ som är behandlat i rapporten. Trafikplatsen kommer dock att ligga i en mycket känslig miljö. Läget är trängre än det ursprungliga trafikplatsläget eftersom fastigheterna Åsens gård och hembygdsgården begränsar utrymmet.

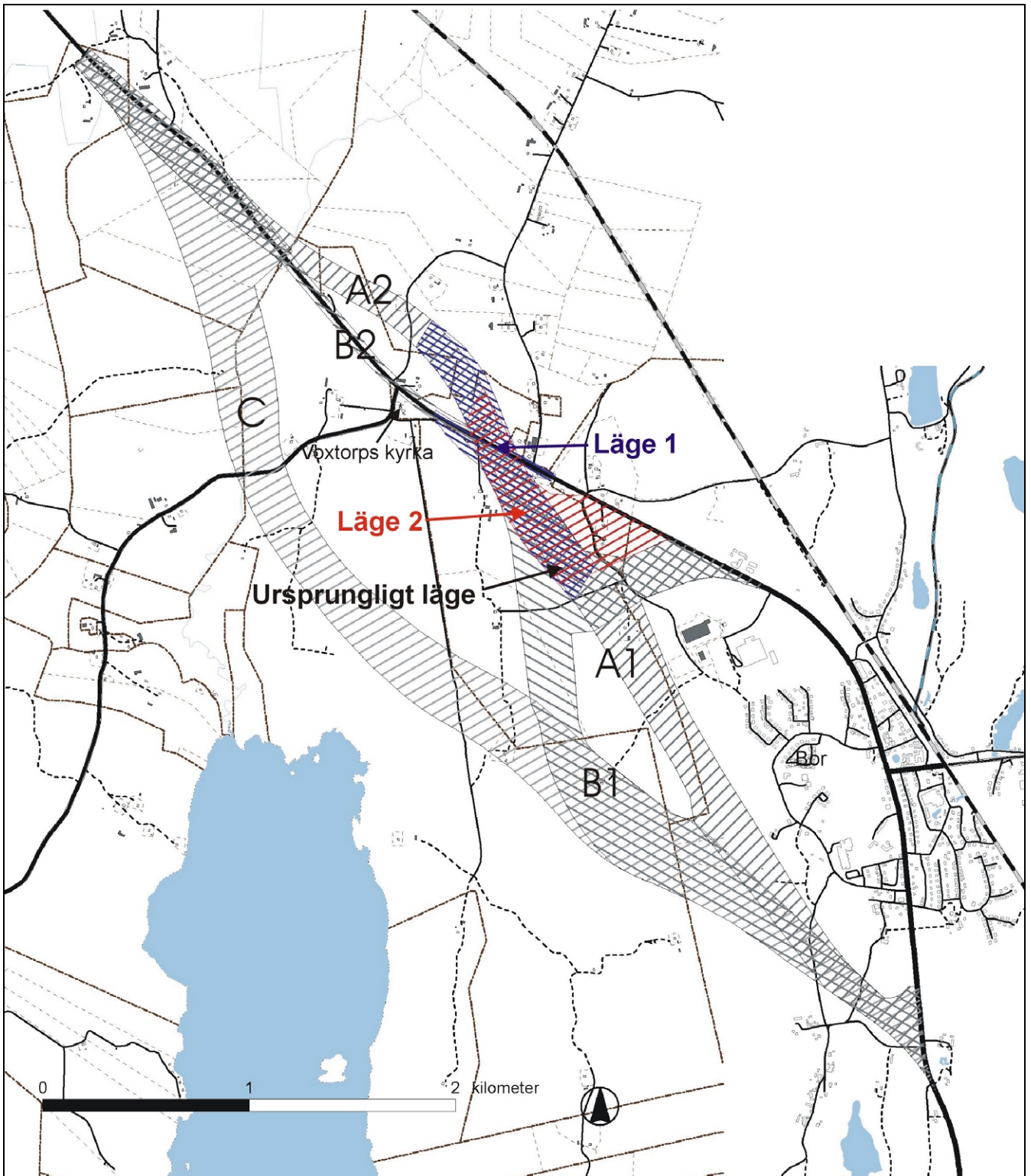
En cirkulationsplats för kombinationer av alternativ A och B utreds. En etapputbyggnad kan i första skedet vara en cirkulationsplats i kombinationen A1+befintlig väg eller B1+befintlig väg. Etapp 2 kan då bli att anlägga korridor A2 och att ersätta cirkulationsplatsen med en trafikplats.

Värnamo kommun är negativ till en cirkulationsplats på grund av försämrad framkomlighet för genomfartstrafiken.

Läge 2

Trafikplatsläge 2 medför att infartstrafik till Bor från norr får en något kortare väg än med det alternativ som är behandlat i rapporten. Läget innebär liksom för trafikplatsläge 1 att korridoren från norra industriområdet ut till trafikplatsen försvinner. Läget är trängre än det ursprungliga trafikplatsläget eftersom fastigheterna Åsens gård och hembygdsgården begränsar utrymmet.

För läge 1 studerades möjligheten att ersätta trafikplatsen med en cirkulationsplats. Detta är möjligt att göra även för läge 2. Konsekvenserna av detta motsvaras då i stor utsträckning av konsekvenserna för en cirkulationsplats i läge 1.



Nya alternativa trafikplatslägen illustrerade på de ursprungliga korridorerna.

3.1 Fysisk utformning

Läge 1

Lokalisering enligt läge 1 innebär att trafikplatsen placeras mellan Voxtorps kyrka och hembygdsgården. På öster sida om befintlig väg 27 finns även den gamla prästgården och en livskraftig industri.

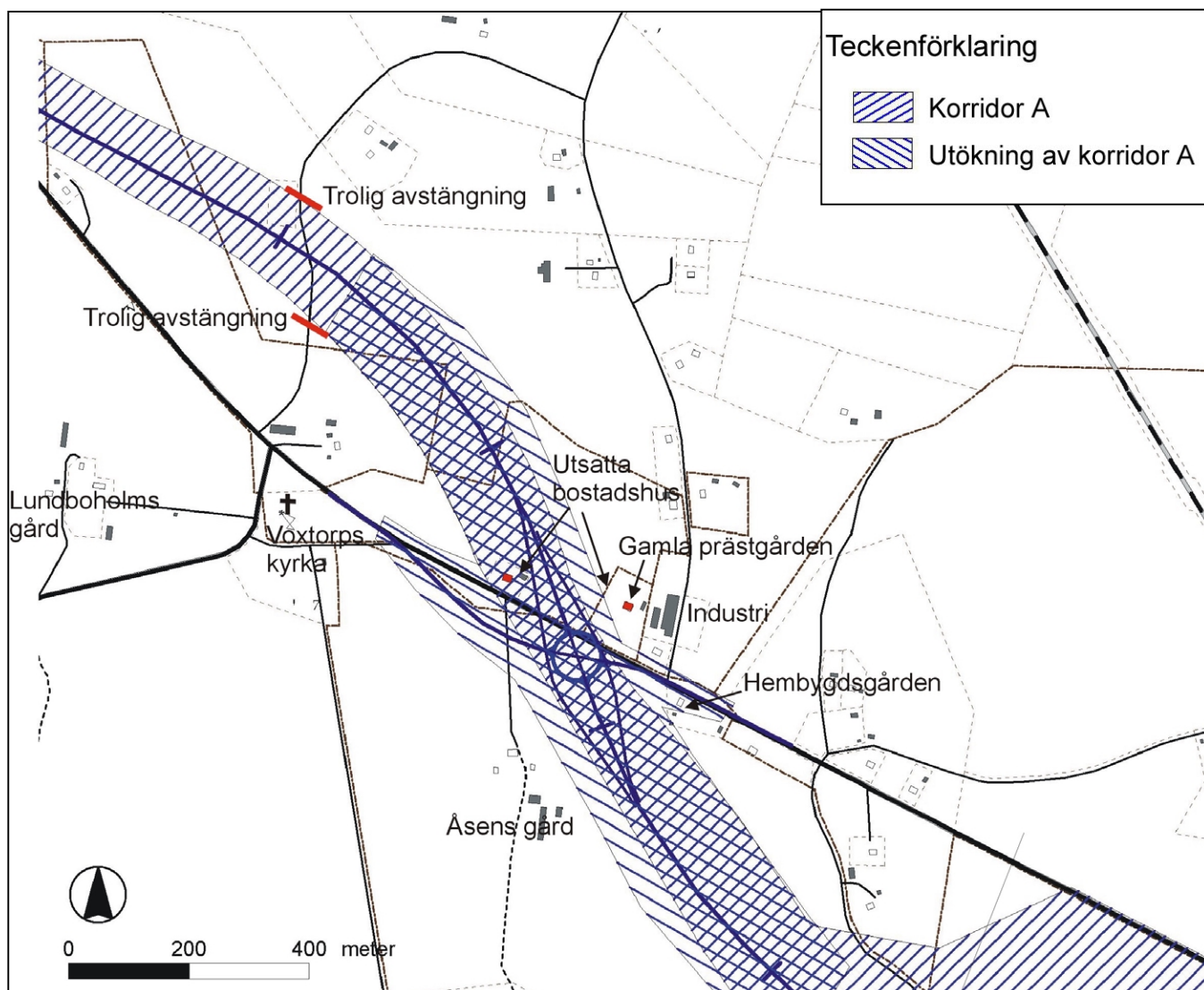
Befintlig väg 27 svängs ut något för att vinkeln mellan vägen och trafikplatsen ska bli större. En 90-graders vinkel, dvs en vinkelrät anslutning, medför att längden på bron över förbifarten blir kortast möjligt. Trafikplatsen ges en kompakt utformning tex som en ruter korsning.

Det nya trafikplatsläget medför att korridoren måste breddas på det aktuella avsnittet.

Den lokala vägen som idag leder norrifrån till Voxtorps kyrka förslås stängas vid förbifarten. De begränsade trafikflödena motiverar sannolikt ej en planskildhet. Korsningen mellan väg 694 och väg 27 i korridor B2 är utformad med separata vänstersvängfält. Detta medför att ytterligare en anslutande väg inte får plats, därför föreslås en stängning även i detta fall.

En utformning som cirkulationsplats medför liksom för trafikplatsen att befintlig väg 27 får böjas av för att förbättra vinkeln till förbifarten. Cirkulationsplatsen ger också möjlighet för fortsättning i alternativ B2 och utformas då med tre ben.

Cirkulationsplatsens intrång blir mindre främst för att väg 27 inte behöver ändra höjdläge samt för att den inte kräver lika stort utrymme.



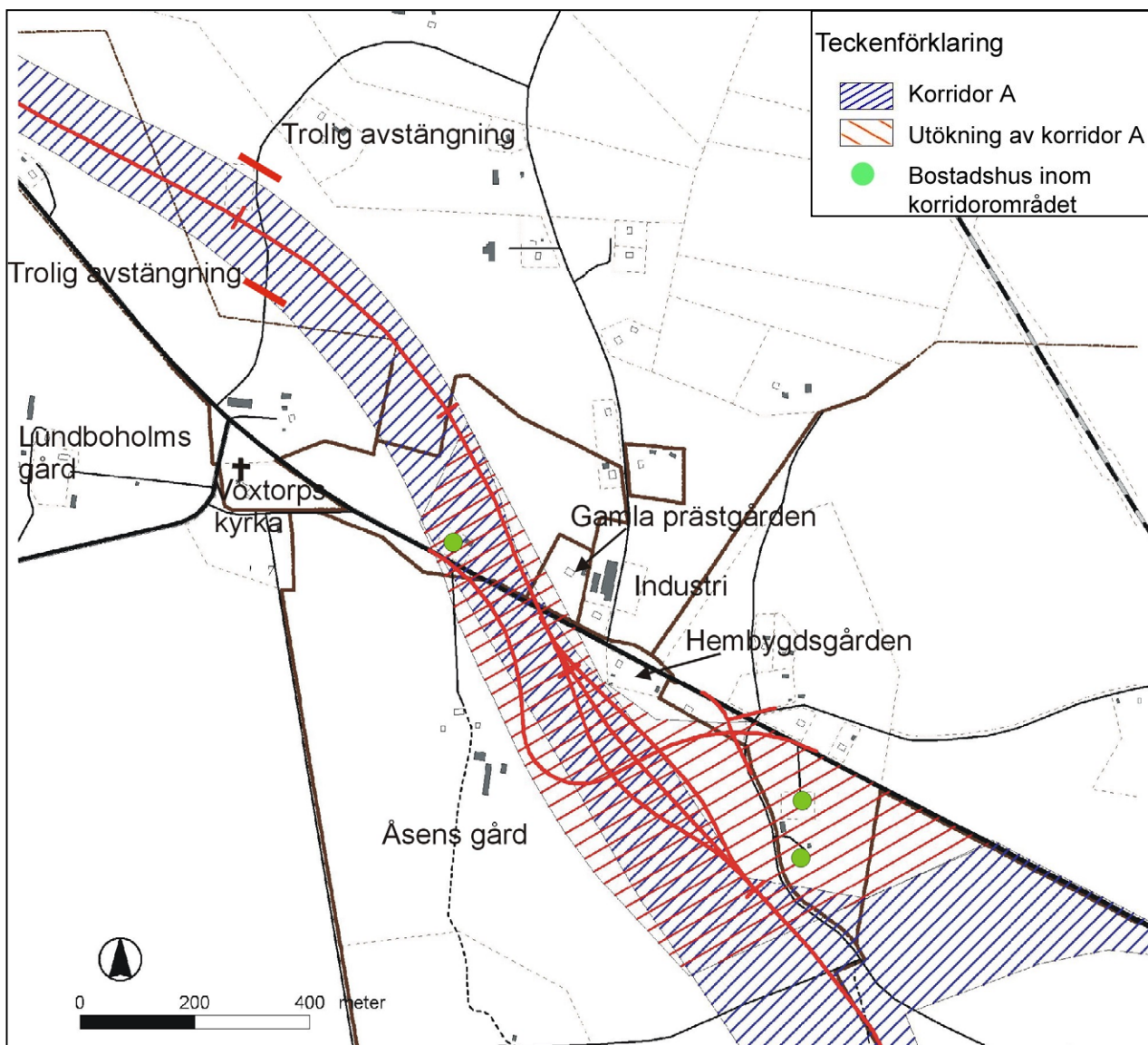
Översikt av alternativt trafikplatsläge 1. Trafikplatsens läge är ett exempel på placering inom korridoren.

Läge 2

Trafikplatsen placeras sydöst om Voxtorps kyrka och söder om hembygdsgården. Befintlig väg 27 rivs upp på avsnittet som passeras av förbifarten. Norr om trafikplatsen anläggs ny väg från infarten till Åsens gård i en båge ner mot trafikplatsen. Vägen fortsätter söder om trafikplatsen och ansluter till befintlig väg 27 söder om väg 146 och väg 1031.

Det nya trafikplatsläget medför att korridoren måste breddas på det aktuella avsnittet. I figuren nedan visas ett exempel på trafikplatsläge i korridoren, den breda korridoren mot väg 27 erbjuder möjlighet att justera trafikplatsens läge.

Liksom för trafikplatsläge 1 föreslås den lokala vägen som idag leder norrifrån till Voxtorps kyrka stängas vid förbifarten. De begränsade trafikflödena motiverar sannolikt ej en planskildhet.



Översikt av alternativt trafikplatsläge 2. Trafikplatsens läge är ett exempel på placering inom korridoren.

3.2 Byggnadstekniska konsekvenser

Geoteknik

Läge 1, trafikplats

Området mellan trafikplatsen och kyrkan utgörs av en höjdrygg där berget sannolikt ligger nära markytan. För att minska schaktkostnaderna och få bättre terränganpassning, bör vägprofilerna höjas 1-2 m i trafikplatsen.

Läge 1, cirkulationsplats

Befintlig väg 27 föreslås även med cirkulationsplatsen få en ny sträckning med vinkelrät anslutning mot korsningspunkten. Anslutningarna till cirkulationsplatsen kan förläggas i markplanet vilket ger grundare schakter i jordlagren.

Läge 2, trafikplats

Anslutningen från norr till trafikplatsen kommer att gå nedanför höjden där Åsens gård ligger, därmed minskar behovet av schaktning. Jordlagerförhållandet, med morän i området kring trafikplatsen, är gynnsamt.

Konstbyggnader

Läge 1, trafikplats

Genom att utföra korsningen med större vinkel blir bron över väg 27 betydligt kortare än i tidigare utredda alternativ och kan ges en smäckrare form till en lägre kostnad.

Läge 1, cirkulationsplats

För att leda gång- och cykeltrafiken förbi väg 27 behövs en gång- och cykelport som utförs istället för trafikplatsbron.

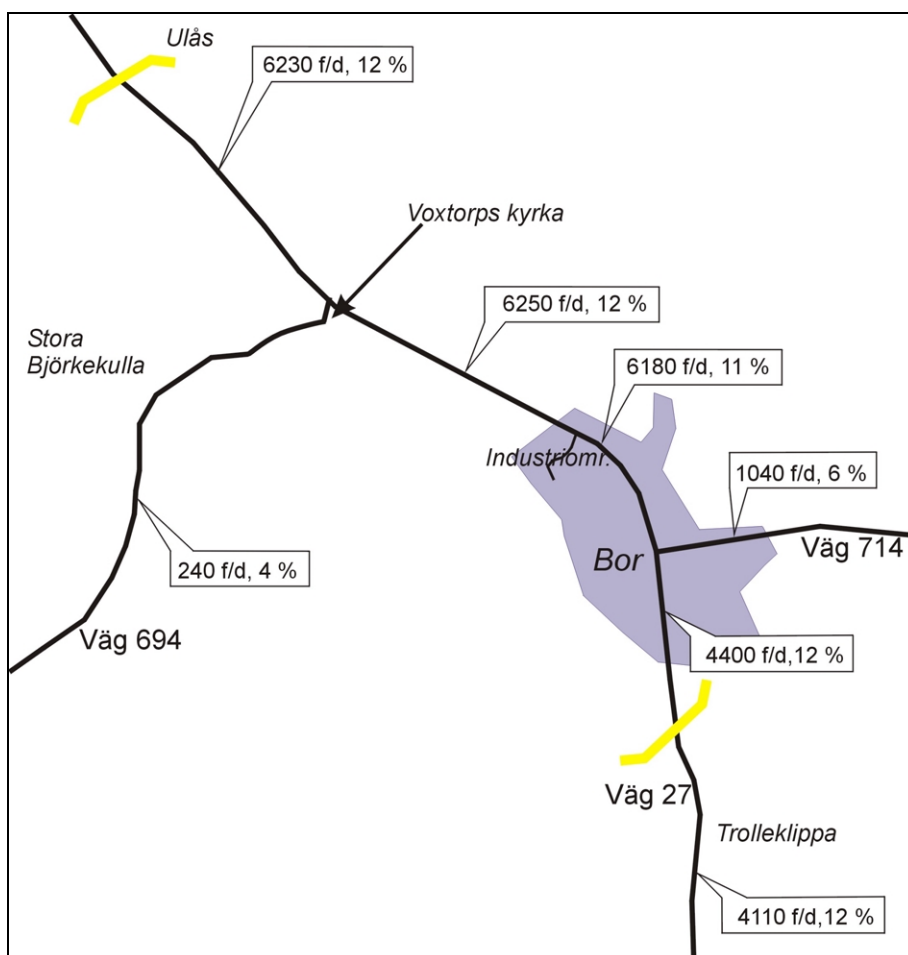
Läge 2

Liksom för trafikplatsläge 1 medför den vinkelräta anslutningen över förbifarten en betydligt kortare bro än i tidigare utredda alternativ och kan ges en smäckrare form till en lägre kostnad.

3.3 Trafik och trafikanter

Trafikfördelning

Nedan visas reviderade och mer detaljerade trafikfördelningsbilder som ersätter bilderna i vägutredningen.

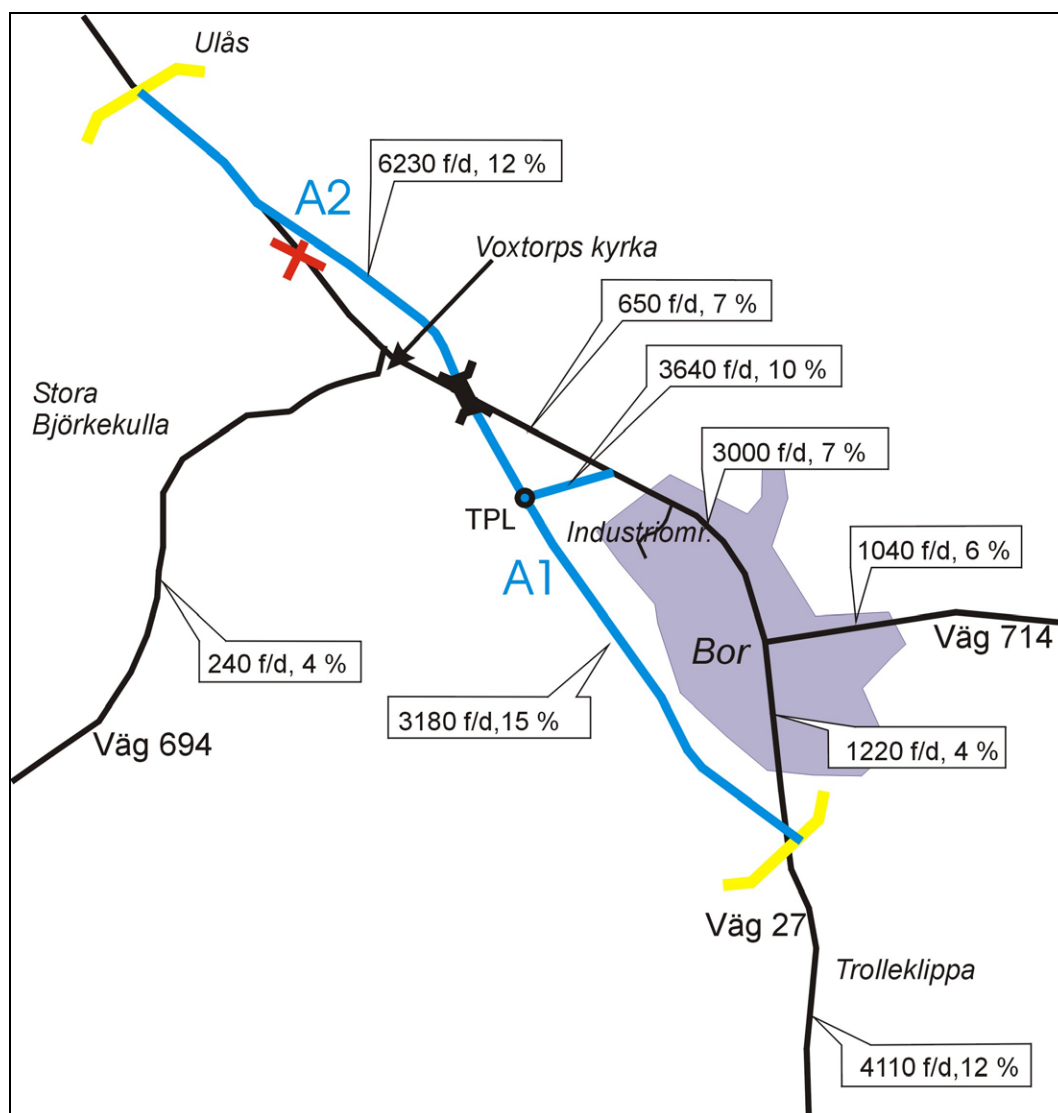


Trafik år 2000 på allmänna vägar.

Nedan redovisas översiktligt vilka antaganden som har gjorts avseende trafikomfördelningen i de olika alternativen. I alla alternativ antas att all genomfartstrafik som idag kör genom Bors samhälle istället väljer att köra på förbifarten.

Alt A – med ursprungligt trafikplatsläge

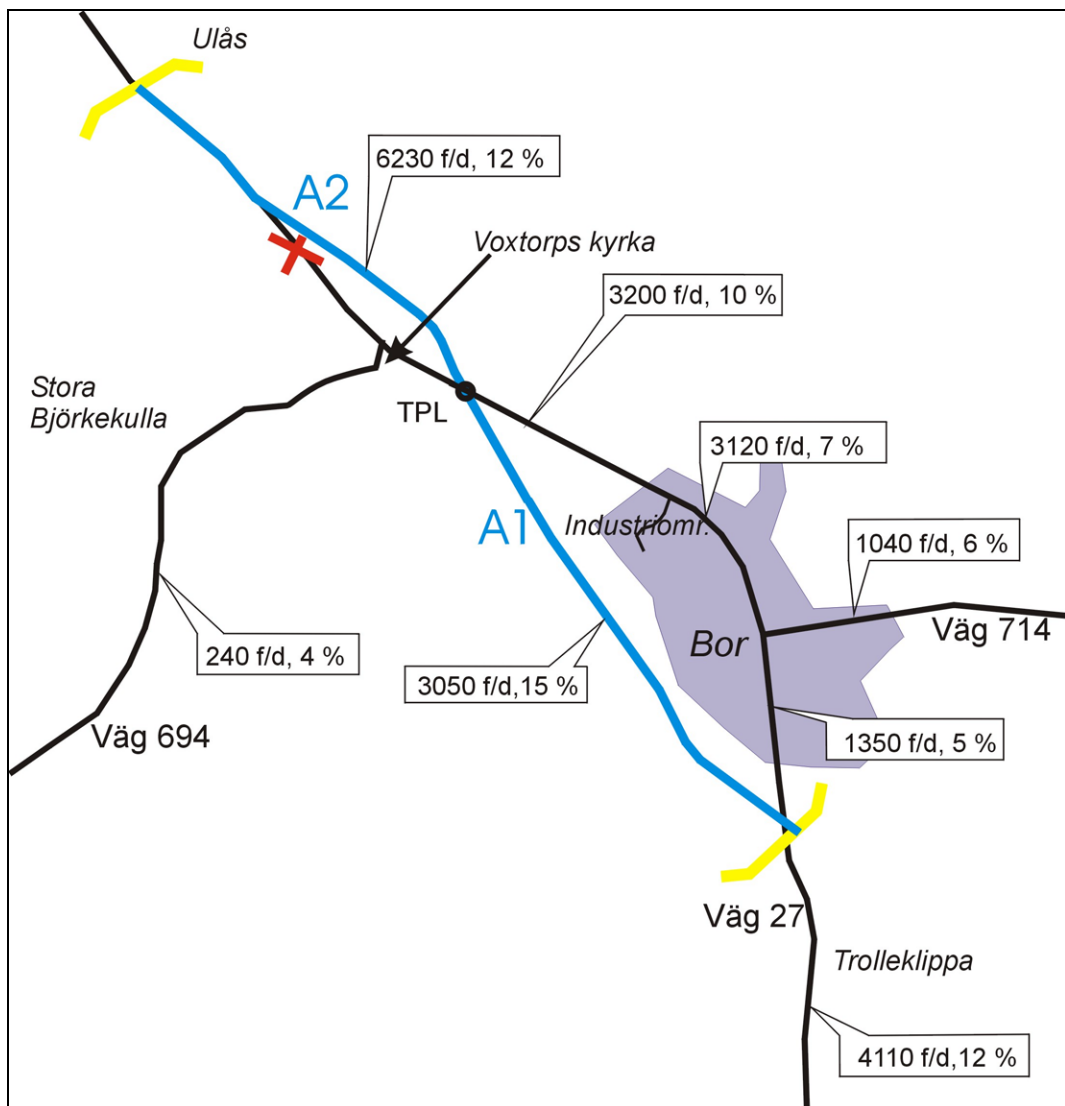
- Norrgående trafik från anslutande vägar utmed befintlig väg 27, på delen norr om trafikplatsen, får köra ner till trafikplatsen och därefter vända norrut.
- Södergående genomfartstrafik från anslutande vägar utmed befintlig väg 27 på delen norr om trafikplatsen antas välja förbifarten.
- Infartstrafik till Bor från norr samt genomfartstrafik som ska österut får köra via förbifarten och trafikplatsen.
- Infartstrafik från söder med mål i norra industriområdet antas välja förbifarten förbi Bor för att därefter svänga av vid trafikplatsen.



Alternativet A1+A2 med trafikplats i ursprungligt läge, samma trafikfördelning gäller för kombinationen B1+A2.

Alt A – Läge 1, trafikplats

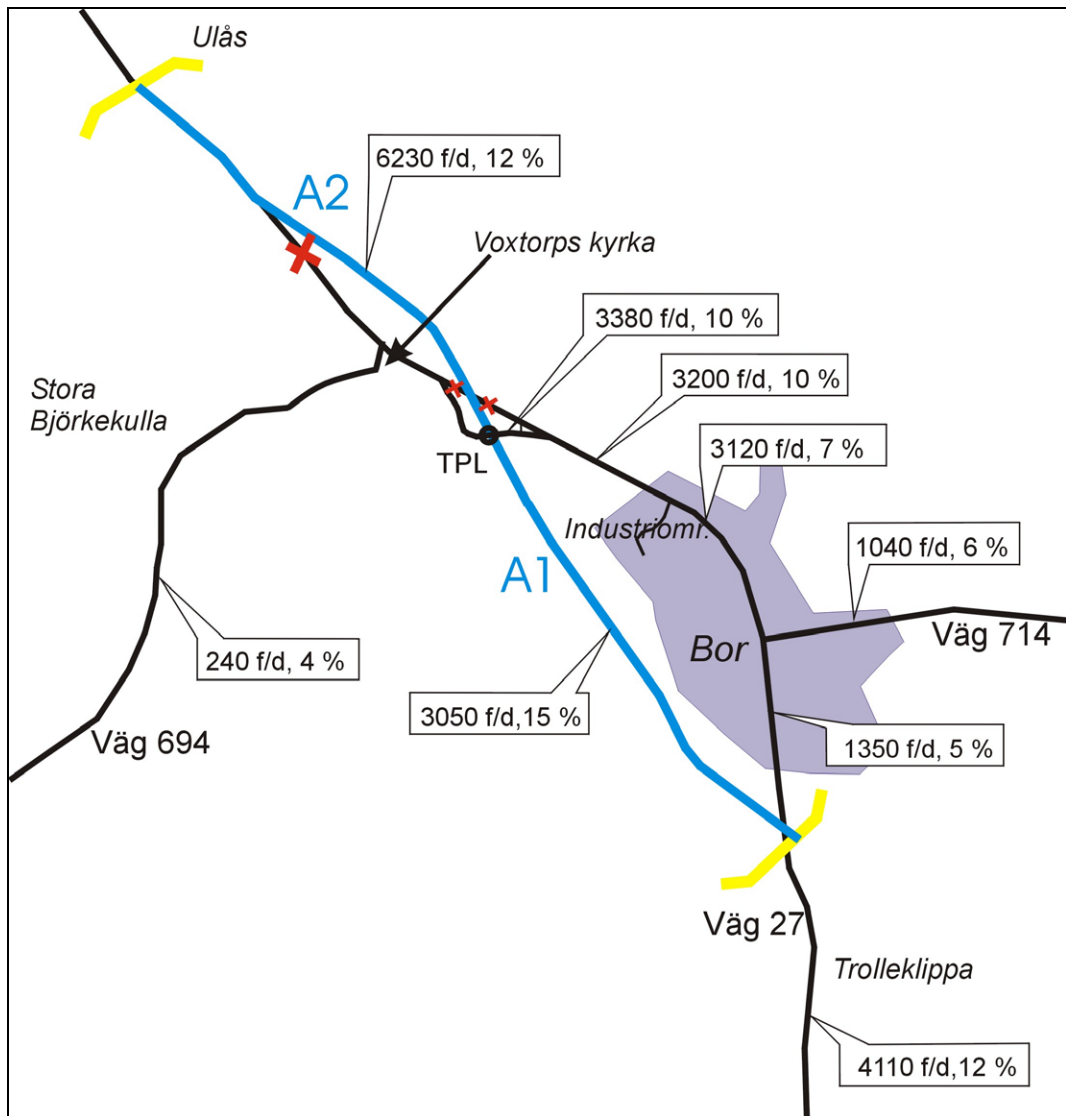
Principerna för trafikfördelningen är desamma som för trafikplats i ursprungligt läge. Skillnaden är att trafiken till och från söder med mål i det norra industriområdet, som i det ursprungliga läget antogs använda trafikplatsen i norr, bedöms nu välja befintlig väg genom samhället.



Trafikfördelning för alternativ A1+A2 med trafikplats i läge 1, samma fördelning gäller för kombinationen B1 +A2.

Alt A – Läge 2, trafikplats

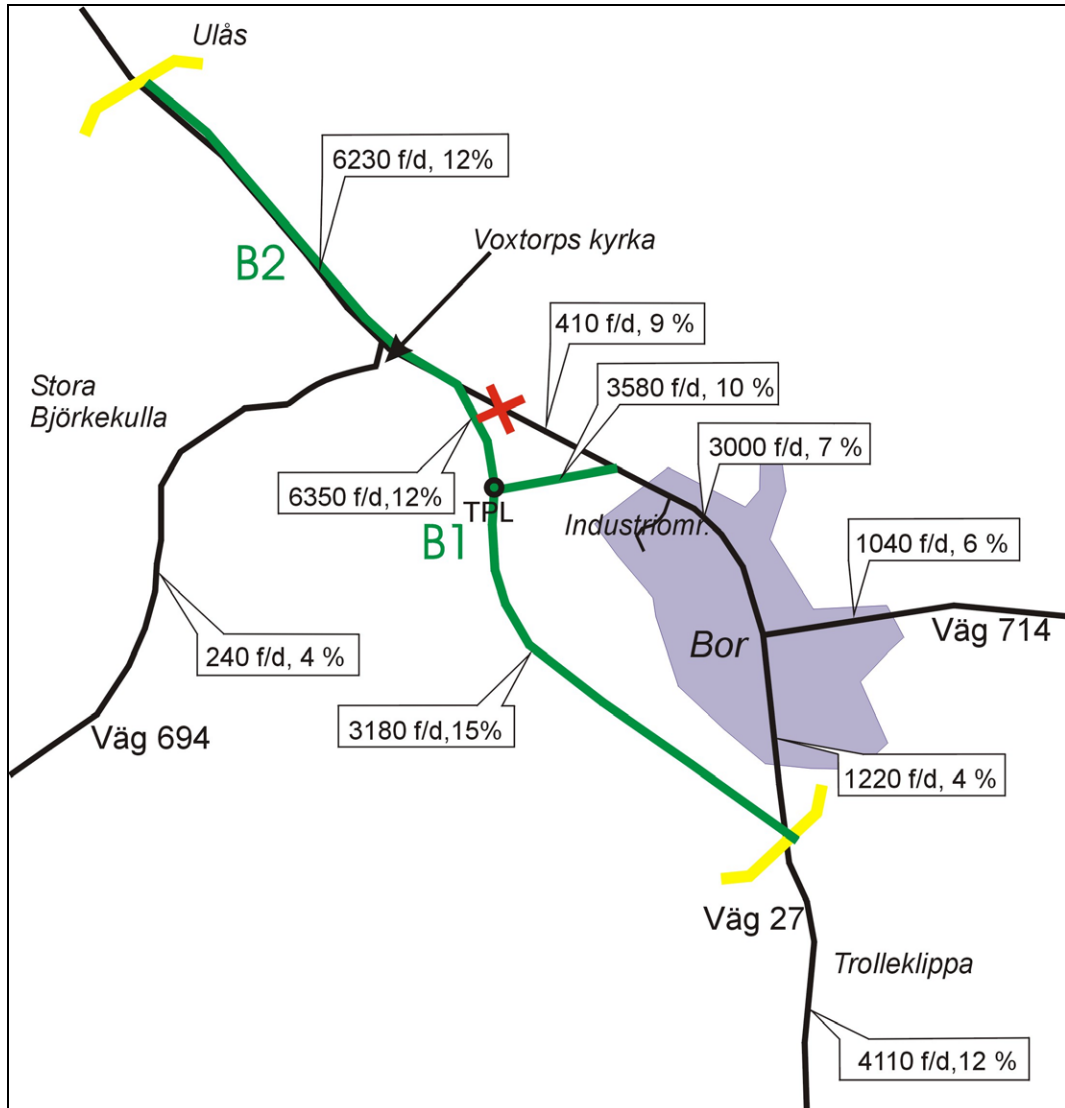
Principerna för trafikfördelningen är desamma som för trafikplats i ursprungligt läge. Skillnaden är att trafiken till och från söder med mål i det norra industriområdet, som i det ursprungliga läget antogs använda trafikplatsen i norr, bedöms nu välja befintlig väg genom samhället.



Trafikfördelning för alternativ A1+A2 med trafikplats i läge 2, samma fördelning gäller för kombinationen B1 +A2.

Alt B – med ursprungligt trafikplatsläge

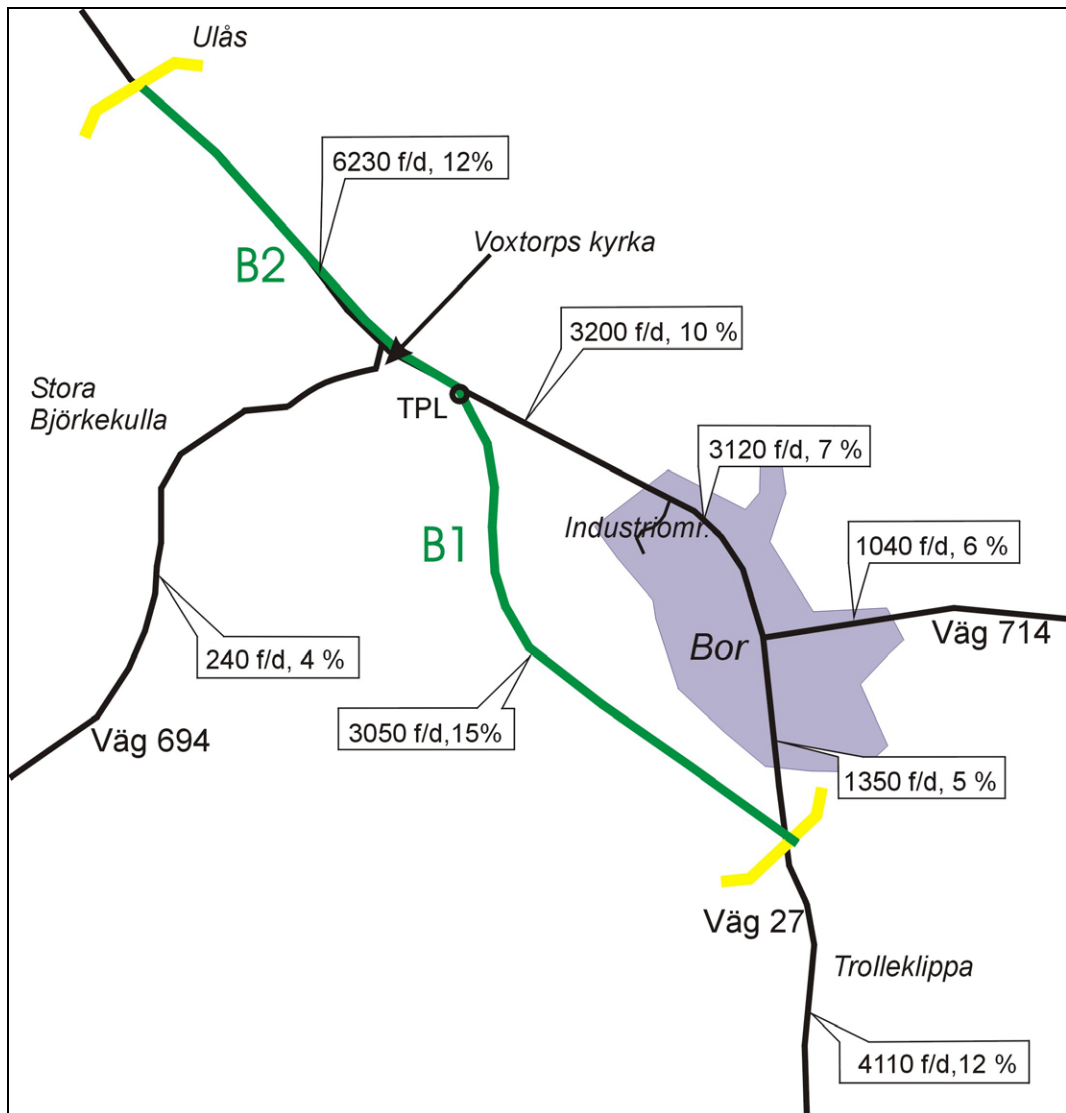
Principerna för trafikfördelningen är desamma som för alternativ A, och då man ligger kvar utmed befintlig väg bibehålls korsningen med väg 694.



Trafikfördelning för alternativ B1+B2 med trafikplats i ursprungligt läge, samma fördelning gäller för kombinationen A1+B2.

Alt B – läge 1

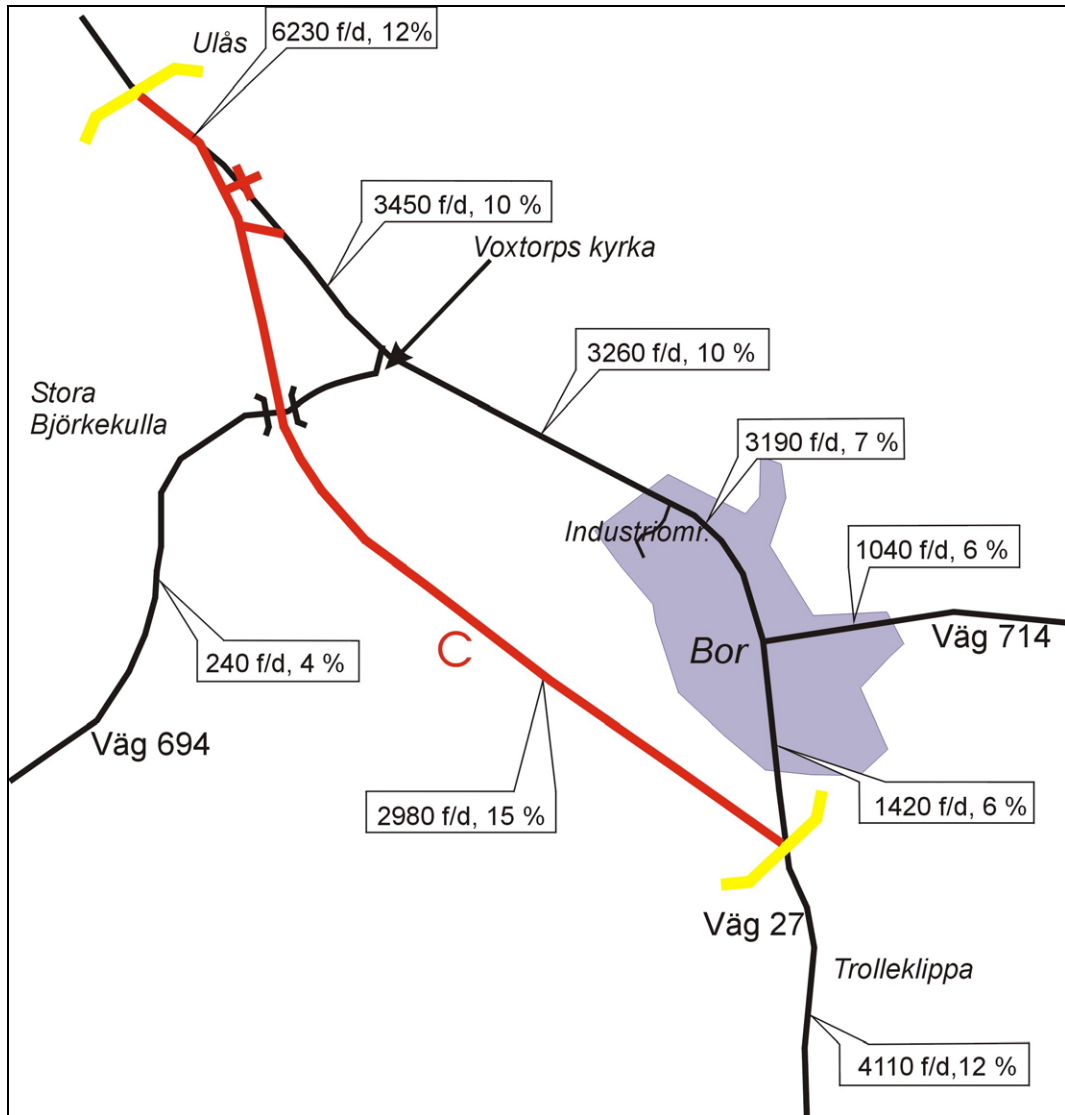
Alternativ B bedöms endast vara aktuell med cirkulationsplats. Liksom för alternativ A är skillnaden att trafiken till och från söder med målpunkt i norra industriområdet, som det ursprungliga läget beräknades använda trafikplatsen i norr, nu bedöms välja befintlig väg genom samhället.



Trafikfördelning för alternativ B1+B2 med trafikplats i alternativt läge, samma fördelning gäller för kombinationen A1+B2.

Alt C

Södergående genomfartstrafik från väg 694 och övriga anslutande vägar norr om denna, antas köra norrut till trafikplatsen för att därefter vända söderut på förbifarten. Södergående genomfartstrafik på övriga anslutande länkar söder om trafikplatsen antas ligga kvar på befintlig väg genom Bor.



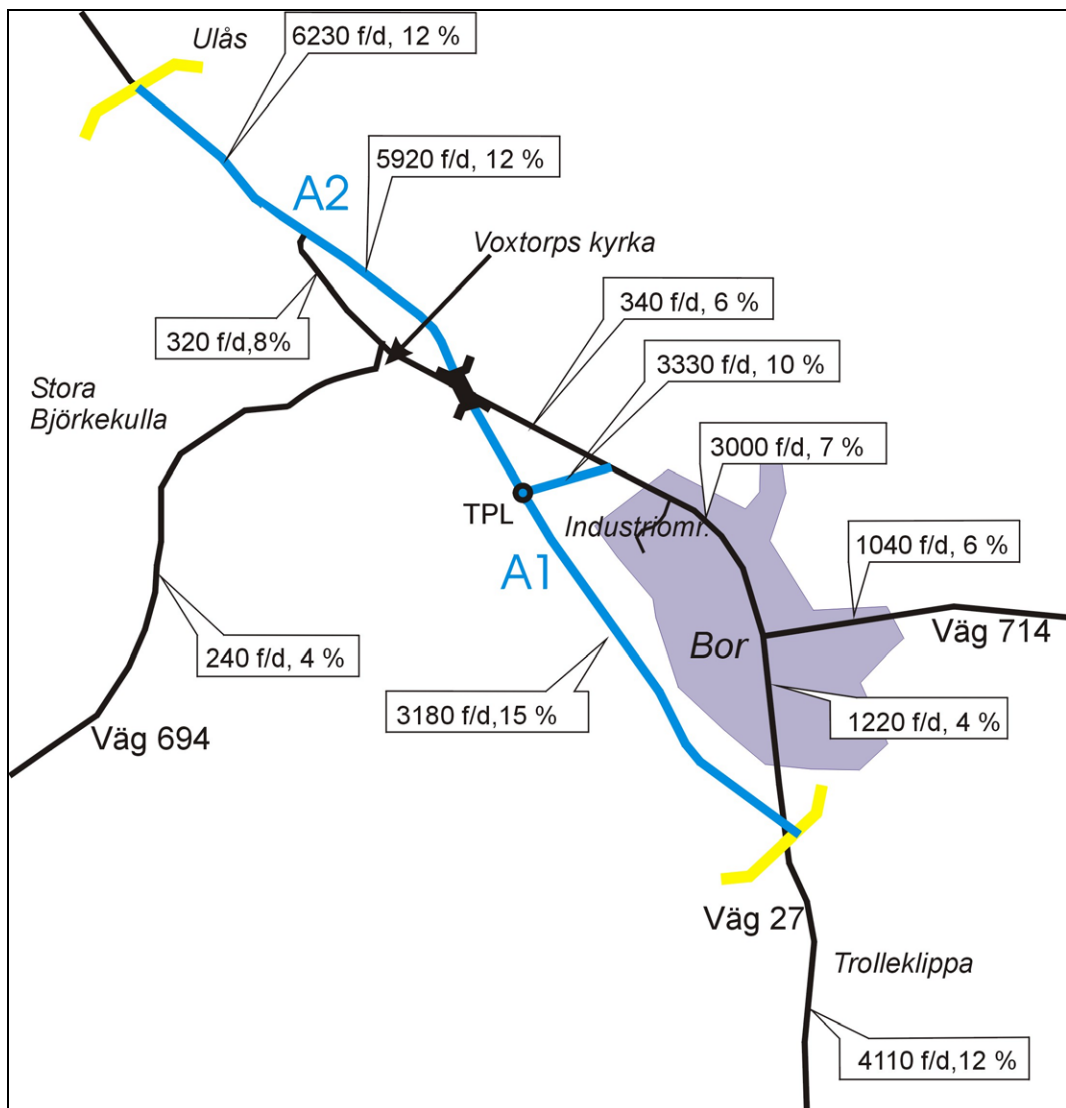
Alternativ C, oförändrat trafikplatsläge.

Trafikfördelning med anslutning i norr

Om befintlig väg ansluts till förbifarten i norr slipper norrgående trafik från vägar utmed befintlig väg 27, på delen norr om trafikplatsen, köra ner till trafikplatsen och därefter vända norrut.

Med en anslutning i norr finns emellertid en risk att trafik till och från Bor väljer att ligga kvar på befintlig väg. Detta skulle medföra att problemen med höga bullernivåer vid Voxtorps kyrka kvarstår. Det är därför viktigt att åtgärder vidtages som gör befintlig väg mindre attraktiv. I trafikfördelningen nedan har antagits att vägen inte används som smitväg.

Olycksrisken i en plankorsning är större än i en trafikplats. Med ytterligare en korsning i vägsystemet ökar också olycksrisken i korsning totalt sett. Detta motverkas emellertid av att körsträckan blir kortare varför olycksrisken på sträckorna minskar.



Trafikfördelning om en anslutning mot väg 27 norr.

Framkomlighet och komfort

Läge 1, trafikplats

Trafikplatsens läge medför att infartstrafiken till Bor får en kortare väg än med det ursprungliga trafikplatsläget. Dock minskar framkomligheten något på avsnittet mellan trafikplatsen och sågverket, då man här kommer att använda dagens väg 27 som har ett antal utfarter på sträckan, vilka måste tillåtas att vara kvar.

Om tex en ruter korsning väljs minskar framkomligheten för infartstrafiken på grund av väjningsplikten på avfartsramperna. I den ursprungliga trafikplatsen med trumpetutformning körde infartstrafiken av i en båge över förbifarten och in mot Bor.

Genomfartstrafiken på väg 27 får fortsatt god framkomlighet.

Läge 1, cirkulationsplats

En cirkulationsplats medför att all trafik måste sakta ner och väja i korsningspunkten. Hastighetsbegränsningen bör regleras till 70 km/h istället för 90 km/h i korsningen. Den faktiska hastigheten genom cirkulationsplatsen bör ligga kring 50 km/h. Detta innebär att denna typ av korsningsutformning minskar framkomligheten för förbifartstrafiken. Detta är inte i linje med den höga målstandard som Värnamo kommun eftersträvar för väg 27.

Liksom för alternativet ovan får infartstrafiken en kortare väg till Bors samhälle.

Läge 2, trafikplats

Trafikplatsens läge medför att infartstrafiken till Bor får en kortare väg än med det ursprungliga trafikplatsläget. Framkomligheten på den flyttade väg 27 blir likvärdig med ursprungsalternativet.

Om tex en ruter korsning väljs minskar framkomligheten för infartstrafiken på grund av väjningsplikten på avfartsramperna. I den ursprungliga trafikplatsen med trumpetutformning körde infartstrafiken av i en båge över förbifarten och in mot Bor.

Genomfartstrafiken på väg 27 får fortsatt god framkomlighet.

Trafiksäkerhet och olycksstatistik

Läge 1, trafikplats

Trafikplatser medför en god trafiksäkerhet. Eftersom trafiken på befintlig väg 27 är låg kommer konflikterna i rampanslutningarna att bli få. En något ökad olycksrisk fås i partiet på befintlig väg 27 mellan trafikplatsen och det norra industriområdet.

Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter behandlas i avsnittet om gång- och cykeltrafik.

Läge 1, cirkulationsplats

Cirkulationsplatser medger generellt en hög trafiksäkerhet jämfört med andra korsningar i plan. Frontalkollisioner undviks när trafikanterna färdas i samma riktning runt rondellen. Allvarlighetsgraden om en olycka skulle ske är oftast begränsad på grund av den mindre konfliktvinkeln. Att hastigheterna dämpas för alla trafikanter, även genomfartstrafikanterna, bidrar positivt till trafiksäkerheten. I jämförelse med en trafikplats ger dock trafikplatsen en högre trafiksäkerhet.

Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter behandlas i avsnittet om gång- och cykeltrafik.

Läge 2, trafikplats

Trafikplatser medför en god trafiksäkerhet. Eftersom trafiken på befintlig väg 27 är låg kommer konflikterna i rampanslutningarna att bli få.

Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter behandlas i avsnittet om gång- och cykeltrafik.

Trafikantupplevelse

Läge 1, trafikplats

Trafikplatsen i läge 1 innebär att förbifarten går i skärning under befintlig väg 27 och att ramper går upp till befintlig väg 27 t ex i en ruterform. Som trafikant på förbifarten kommer du endast att se slänterna upp mot trafikplatsen. Först om man kör av förbifarten och kommer upp på ramperna vidgas utblickarna och kulturlandskapet blir synligt.

Läge 1, cirkulationsplats

I en cirkulationsplats bibehålls utblickarna över landskapet.

Läge 2, trafikplats

Liksom för trafikplatsläge 1 innebär trafikplatsläge 2 att förbifarten går i skärning under trafikplatsen och att ramper går upp till väg 27 t ex i en ruterform. Som trafikant på förbifarten kommer du endast att se slänterna upp mot trafikplatsen. Först om man kör av på förbifarten och kommer upp på ramperna vidgas utblickarna och kulturlandskapet blir synligt. Vid passagen av befintlig väg 27, som då är avstängd, kommer förbifarten att vara uppe i nivå med befintlig mark.

Gång- och cykeltrafik

Läge 1, trafikplats

En separat gång- och cykelbana planeras utmed befintlig väg 27 för alla alternativen. Med det nya trafikplatsläget kommer sannolikt gång- och cykelbanan att passera förbifarten på en separat bana utmed befintlig väg 27, på den västra sidan. Detta medför att de två rampanslutningarna ska passeras. Här behövs åtgärder vidtagas så att gång- och cykeltrafikanterna kan korsa ramperna på ett trafiksäkert sätt. Den västra sidan har valts eftersom flödet på dessa ramper är lägre än på ramperna den östra sidan.

Sträckningen på gång- och cykelvägen blir lika gen som med det ursprungliga trafikplatsläget.

Läge 1, cirkulationsplats

Av framkomlighets- och trafiksäkerhetsskäl bör gång- och cykeltrafiken passera cirkulationsplatsen planskilt i en port. Annars måste gång- och cykeltrafiken korsa anslutningarna till förbifarten, där trafikmängderna är stora.

Läge 2, trafikplats

Med det nya trafikplatsläget kommer sannolikt gång- och cykelbanan att passera förbifarten utmed befintlig väg 27. En gång- och cykelbro anläggs över förbifarten. Detta medför att gång- och cykeltrafiken får en gen och trafiksäker passage över förbifarten.

Kollektivtrafik

Läge 1, trafikplats

Körsträckan för kollektivtrafiken genom Bor blir kortare med trafikplatsläge 1. Detta ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilisterna som kör på förbifarten.

Läge 1, cirkulationsplats

Den kortare ressträckan som en cirkulationsplats i läge 1 medför är positiv för kollektivtrafiken.

Läge 2, trafikplats

Körsträckan för kollektivtrafiken genom Bor blir något kortare med trafikplatsläge 2. Detta ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilisterna som kör på förbifarten.

3.4 Miljö

De ursprungliga korridorerna A, B och C togs fram med hänsyn till bland annat natur- och kulturvärden. I den utökning av korridorerna som har gjorts för de nya trafikplatslägena har miljöhänsyn spelat en underordnad roll.

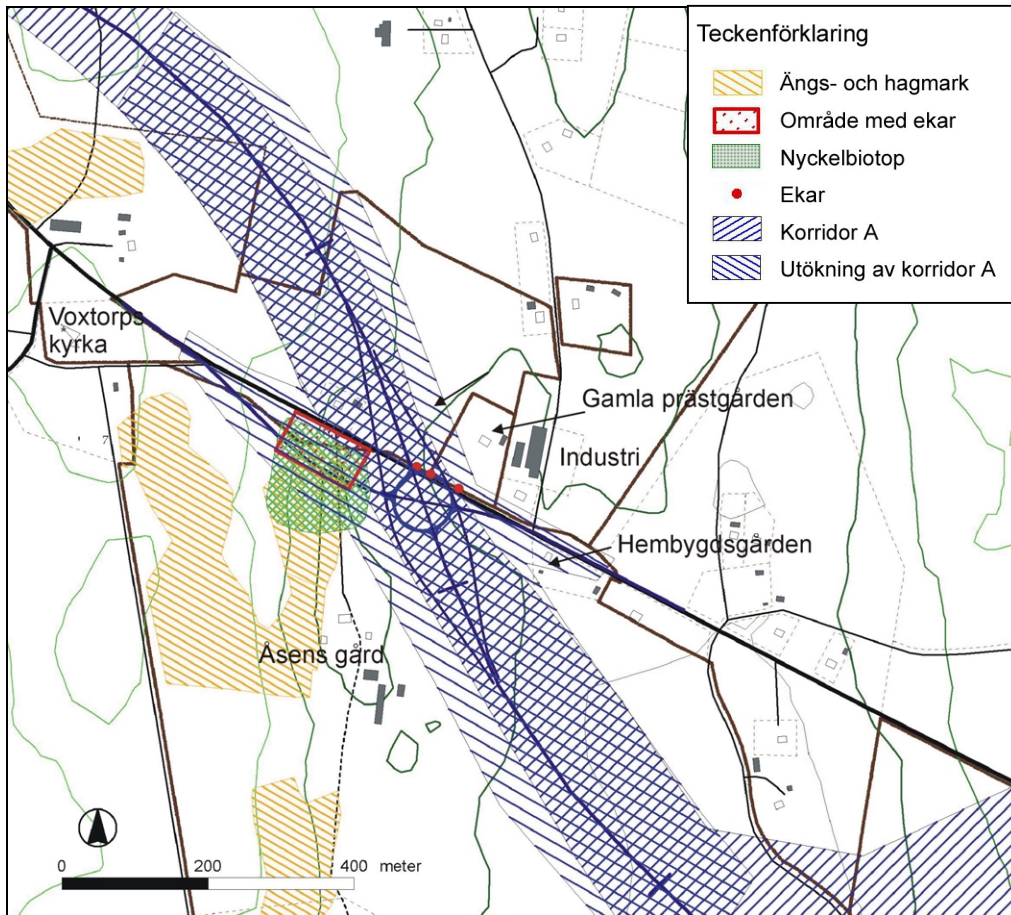
Naturmiljö

Läge 1, trafikplats

Intrånget i nyckelbiotop N1 blir stort. Nyckelbiotopen utgörs till stor del av ängs- och hagmarker, med stort inslag av gamla grova ekar och lindar, på vilka omläggningen av väg 27 i anslutning till trafikplatsen kommer att medföra en kraftig negativ påverkan. Nyckelbiotopen ligger på en höjd och troligen kommer merparten av höjden att behöva schaktas bort. För att göra minsta möjliga intrång i naturmiljön bör trafikplatsen placeras i korridorens östra del. Denna placering kräver dock inlösen av åtminstone en fastighet.

Läge 1, cirkulationsplats

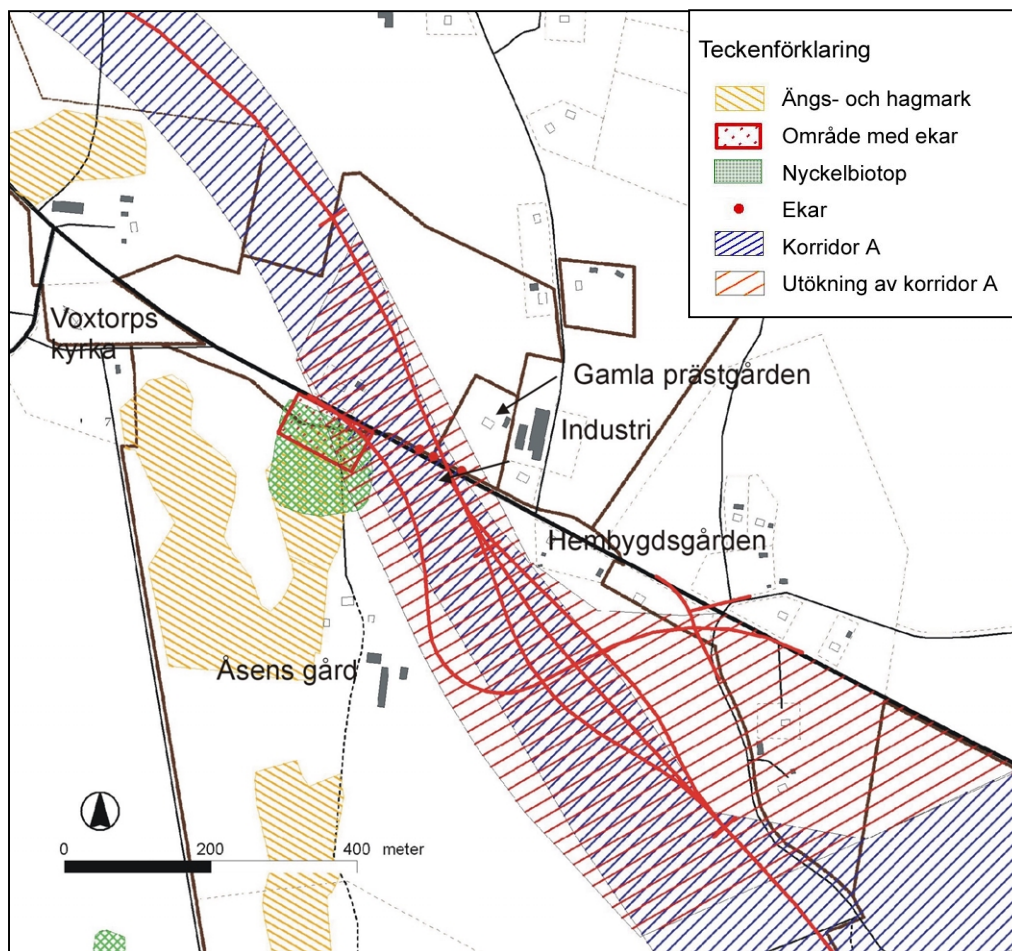
Den västra anslutningen till cirkulationsplatsen skär tvärs igenom nyckelbiotop N1 – ängs- och hagmarker med stort inslag av gamla grova ekar och lindar – varför intrånget blir stort. Liksom för trafikplatsen kommer kullen som nyckelbiotopen ligger på att delvis behöva schaktas bort. Sammantaget gör dock cirkulationsplatsen mindre intrång än ruter korsningen.



Natur- och kulturintressen vid trafikplatsläge 1.

Läge 2, trafikplats

Den nya anslutningen från norr från befintlig väg 27 till trafikplatsen kommer att förmodligen att göra ett litet intrång i nyckelbiotopen. Vägen placeras nedanför kullen som Åsens gård och naturintressena ligger på vilket medför att schaktning i kullen inte blir aktuell.



Natur- och kulturintressen vid trafikplatsläge 2.

Kulturmiljö

Läge 1, trafikplats

Kyrkans koppling till samhället Bor försämras med en trafikplats i föreslaget alternativt läge.

Trafikplatsen kommer att ligga mitt i den idag sammanhållna kulturmiljön i Voxtorp, med kyrka och hembygdsgård i centrum, och medför att denna delas. Intrånget i denna känsliga miljö blir större med en trafikplats än med den korsande förbifarten enligt det ursprungliga trafikplatsläget. Förmodligen medför trafikplatsläget ett intrång i den gamla prästgården öster om befintlig väg 27.

Flyttningen av väg 27 medför att vägens historiska läge försvinner.

Läge 1, cirkulationsplats

Kyrkans koppling till samhället Bor försämras med en cirkulationsplats i föreslaget alternativt läge.

Även en cirkulationsplats gör intrång i den ömtåliga kulturmiljön, dock mindre än en trafikplats i samma läge.

Flyttningen av väg 27 medför att vägens historiska läge försvinner.

Läge 2, trafikplats

Kyrkans koppling till samhället Bor försämras med en trafikplats i föreslaget alternativt läge. Flyttningen av väg 27 medför att vägens historiska läge delvis försvinner och att biltrafik mellan Bor och Voxtorps kyrka får köra omvägen via trafikplatsen. Gång- och cykeltrafiken kan däremot ligga kvar utmed den befintliga väg 27.

Trafikplatsen kommer att ligga i anslutning till den sammanhållna kulturmiljön i Voxtorp, med kyrka och hembygdsgård i centrum. Intrånget i denna känsliga miljö blir något större med en trafikplats i läge 2 än med den korsande förbifarten enligt det ursprungliga trafikplatsläget.

Landskapsbild

Läge 1, trafikplats

I rapportens alternativ A föreslås att den nya vägen går i skärning under befintlig väg 27. Med en väg i skärning bryts inte kontakten mellan kyrkan och hembygdsgården helt. Med en trafikplats mellan kyrkan och hembygdsgården blir läget annorlunda. En trafikplats är av en sådan storlek att den kan ha en splittrande effekt på miljön i Voxtorp. Därför är landskapsinpassningen av en eventuell trafikplats viktig att ingående studera i senare skeden.

Läge 1, cirkulationsplats

En cirkulationsplats har en mer splittrande inverkan på miljön i Voxtorp än en väg som passerar i skärning. Inverkan på landskapsbilden bedöms vara mindre med en cirkulationsplats än med en trafikplats i samma läge.

Läge 2, trafikplats

Trafikplatsen kommer att ligga mellan Åsens gård och hembygdsgården. Även med läge 2 riskerar trafikplatsen att ha en splittrande effekt på miljön i Voxtorp.



Flygfoto mot norr över väg 27.

Boendemiljö

Läge 1, trafikplats

Boende mellan det norra industriområdet och trafikplatsen kommer att få en försämrad boendemiljö med det alternativa trafikplatsläget jämfört med det ursprungliga läget i och med att infartstrafiken till Bor kommer att passera deras fastigheter. Dock blir deras situation bättre än idag då fordonsflödena halveras.

Läge 1, cirkulationsplats

Även med cirkulationsplats kommer boende mellan det norra industriområdet och Voxtorps kyrka att få en försämrad boendemiljö jämfört med det ursprungliga läget i och med att infartstrafiken till Bor ligger på befintlig väg 27. Med cirkulationsplatsutformning blir emellertid intrången mindre än med en trafikplatsutformning. Liksom för trafikplatsen förbättras boendemiljön jämfört med idag på grund av de lägre fordonsflödena.

Läge 2, trafikplats

Flertalet boende mellan det norra industriområdet och trafikplatsen kommer att få en försämrad boendemiljö jämfört med det ursprungliga läget i och med att infartstrafiken till Bor kommer att passera deras fastigheter. Dock blir deras situation bättre än idag då fordonsflödena halveras.

I korridorens sydöstra del finns två fastigheter inom korridorområdet. Beroende av hur väglinjen slutligen dras riskerar dessa fastigheter inlösen.

Nya anslutningsvägen och trafikplatsen ligger relativt nära Åsens gård med eventuella störningar som följd.

Buller och vibrationer

Husen som ligger utmed befintlig väg 27, söder om trafikplatsen, blir mer bullerutsatta med de alternativa trafikplatslägena. Ca 3400 fordon/dygn i med hastigheten 70 km/h – 90 km/h ger ytterligare cirka 6 bullerutsatta fastigheter med bullervärden som överskrider riktvärdena för ekvivalentnivån jämfört med huvudalternativet. Deras situation blir ändå bättre än idag då fordonsflödena halveras.

Barriäreffekter

Läge 1, trafikplats

Vägen som anslöt det ursprungliga trafikplatsläget med befintlig väg 27 norr om det norra industriområdet utgår vilket medför att även barriären försvinner. Däremot ökar barriäreffekten på avsnittet mellan norra industriområdet och trafikplatsen då infartstrafiken kör här. Trafikplatsen i sig kommer också att utgöra en barriär mellan Voxtorps kyrka och Bor.

Läge 1, cirkulationsplats

Vägen som anslöt det ursprungliga trafikplatsläget med befintlig väg 27 norr om det norra industriområdet utgår vilket medför att även barriären försvinner. Däremot ökar barriäreffekten på avsnittet mellan norra industriområdet och trafikplatsen då infartstrafiken kör här. Dock ger cirkulationsplatsen en mindre barriäreffekt än trafikplatsen då vägarna ligger i marknivå och en ny gång- och cykelport kan utföras.

Läge 2, trafikplats

Vägen som anslöt det ursprungliga trafikplatsläget med befintlig väg 27 norr om det norra industriområdet utgår vilket medför att även barriären försvinner. Däremot ökar barriäreffekten på avsnittet mellan norra industriområdet och trafikplatsen då infartstrafiken kör här.

3.5 Markanvändning

Massbalans

Massbalans kan uppnås för båda alternativen.

Kommunala planer

Det alternativa trafikplatsläget medför att intrång i norra industriområdet inte blir aktuellt.

Markägoförhållanden

Det alternativa trafikplatsläget kan medföra att fler fastigheter berörs.

3.6 Trafikekonomi

Nya beräkningar av alternativens trafikekonomiska effekter har genomförts, dels till följd av den nya målstandard och vissa justeringar avseende trafikomfördelningen, dels för att komplettera utredningen med effekterna av ett alternativt trafikplatsläge utformad som trafikplats eller som cirkulationsplats.

Som en känslighetsanalys har det ursprungliga trafikplatsläget också studerats med en anslutning av befintlig väg 27 i norr, strax söder om Ulåsvägen. Likaså har alternativ A (A1+A2) studerats med en kalkylperiod på 60 år för att tydliggöra skillnaden i livslängd för mötesfri väg jämfört med 9-metersväg. Även investeringskostnadens effekt på nettonuvärdeskvoten har studerats.

De ursprungliga alternativen A och C har också studerats med en utbyggnad till mötesfri väg på hela sträckan förbi Bor.

Beräkningarna är genomförda i den senaste versionen av EVA, EVA 2.31, varför den justering av bl a drifts- och underhållskostnaden som gjordes i det tidigare beräkningarna inte längre behövs. Beräkningsförutsättningarna är i övrigt desamma som vid tidigare beräkningar. Kostnad för arkeologiska undersökningar ingår ej i de redovisade investeringskostnaderna.

Ursprungligt trafikplatsläge

Samma alternativ och kombinationer som i den ursprungliga rapporten har beräknats.

Etapp 1 alternativ A och B

	A1	B1
Ökning/minskning av trafikarbetet, mfm, öppningsår 2003	+0,033	+0,370
Effekter		
Restidskostnad	23,8	13,7
Fordonskostnad	-8,9	-20,7
Godskostnad	0,9	0,5
Olyckskostnad	92,3	93,4
Miljökostnad	-3,1	-6,1
Drift- och underhållskostnad	-7,0	-7,6
Minskad barriäreffekt	4,5	4,5
Minskat antal bullerutsatta	4,3	5,2
Summa nytta mkr	106,8	82,9
Investeringskostnad exkl skattefaktor mkr	50,0	56,0
Investeringskostnad inkl skattefaktor mkr	75,0	84,0
Nettonuvärdekvot	0,4	0,0

Alternativ A1 medför totalt sett en mindre ökning av trafikarbetet, men den nya vägen ger såväl restids- som trafiksäkerhetsvinster. Dessa kompenserar mer än väl den ökning av fordonskostnader, miljökostnader samt drift- och underhållskostnader som bl a den ökade körhastigheten medför, varför alternativet har en god lönsamhet.

Alternativ B1 ligger längre från Bor varför infartstrafikens vägförlängning överskrider genomfartstrafikens vägförkortning. Restidsvinsterna ”äts upp” av det ökade trafikarbetet och alternativet uppnår ingen lönsamhet, trafiksäkerhetsvinsterna till trots.

Full utbyggnad

	0+	A1+A2	A1+B2	B1+B2	B1+A2	C
Ökning/minskning av trafikarbetet, mfk, öppningsår 2003	0,0	+0,511	+0,156	+0,473	+0,832	+0,010
Effekter						
Restidskostnad	-52,0	35,3	38,4	26,2	22,9	44,5
Fordonskostnad	-38,0	-21,8	-8,4	-19,9	-33,3	-8,5
Godskostnad	-1,4	1,4	1,3	0,9	1,0	1,3
Olyckskostnad	89,4	136,1	127,8	125,5	133,8	83,9
Miljökostnad	-12,3	-8,9	-4,1	-6,9	-11,7	-4,5
Drift- och underhållskostnad	0,0	-12,5	-8,1	-8,8	-13,2	-10,6
Minskad barriäreffekt	-	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5
Minskat antal bullerutsatta	1,3	4,6	4,5	5,3	5,4	4,2
Summa nytta mkr	-13,2	138,8	155,9	126,8	109,5	114,9
Investeringskostnad exkl skattefaktor mkr	40,0	72,0	67,0	73,0	78,0	72,0
Investeringskostnad inkl skattefaktor mkr	58,8	108,0	100,5	109,5	117,0	108,0
Nettonuvärdekvot	-1,2	0,3	0,6	0,2	-0,1	0,1

Nollplusalternativet ger en trafiksäkerhetsvinst och antalet bullerutsatta minskar något, vilket är det huvudsakliga syftet med föreslagna åtgärderna. Emellertid ökar såväl restids- som fordons- och miljökostnaderna varför nollplusalternativet får en negativ nettonuvärdekvot.

Alternativ A1+A2 medför en större ökning av trafikarbetet, då trafiken får ytterligare en vägförlängning förbi Voxtorp. I gengäld färdas trafiken på en snabbare och trafiksäkrare väg, varför nyttan blir större än i etapp 1, A1. Anläggningskostnaderna är emellertid högre varför nettonuvärdekvoten stannar på 0,3.

I alternativ A1+B2 kombineras nyttan i alternativ A1 med nyttan av alternativ B2, där trafiken i B2 tillgodogör sig breddningen av vägen till 9-metersväg på hela sträckan förbi Voxtorp och till mötesfri väg på delen norr om kyrkan. De vinster i form av restid och trafiksäkerhet som erhålls äts inte upp av ett ökat trafikarbete, varför detta alternativ ger den största nyttan som i kombination med en lägre anläggningskostnad har en god lönsamhet på 0,6.

I alternativ B1+B2 motverkas de restids- och trafiksäkerhetsvinster som görs av det ökade trafikarbetet och alternativet får en nytta som blir lägre än kombinationen A1+B2. Tillsammans med en högre anläggningskostnad uppnås endast en nettonuvärdekvot på 0,2.

Alternativ B1+A2 är det längsta alternativet vilket också avspeglar sig i alternativets trafikarbete och dess totala nytta. Alternativet har också den högsta anläggningskostnaden varför nettonuvärdekvoten blir den lägsta av förbifartsalternativen, -0,1.

I alternativ C är det i princip endast genomfartstrafiken som kan tillgodoräkna sig nyttan av den nya vägen i form av kortare restid och förbättrad trafiksäkerhet. Nyttan för genomfartstrafiken i kombination med de åtgärder som vidtas utmed befintlig väg ger emellertid alternativet en positiv nettonuvärdekvot.

Alternativt trafikplatsläge

Kombinationer med alternativet B1 har inte studerats vidare, då samtliga sådana alternativ medför en större trafikarbete och därmed lägre nettonuvärdekvoter än kombinationer med A1.

Läge 1, trafikplats

Alternativet med en trafikplats i läge 1 har endast studerats för kombinationsalternativen med en fortsättning i alternativ A2, då en trafikplats med fortsättning i alternativ B2 bedömts vara en orimlig lösning med hänsyn bl a till den omgivande miljön. Inte heller bedöms en etapputbyggnad med trafikplats vara lämplig.

	A1+A2
Ökning/minskning av trafikarbetet, mfk, öppningsår 2003	-0,074
Effekter	
Restidskostnad	54,0
Fordonskostnad	0,5
Godskostnad	1,8
Olyckskostnad	119,7
Miljökostnad	-2,6
Drift- och underhållskostnad	-10,3
Minskad barriäreffekt	4,5
Minskat antal bullerutsatta	3,8
Summa nytta mkr	171,4
Investeringskostnad exkl skattefaktor mkr	62,0
Investeringskostnad inkl skattefaktor mkr	93,0
Nettonuvärdekvot	0,8

Läge 1 medför att infartstrafiken till Bor slipper den vägförlängning som det ursprungliga läget medför. Likaså blir vägförlängningen kortare för den norrgående trafiken från de anslutande vägarna norr om trafikplatsläget.

I alternativ A1+A2 medför detta att trafikarbetet totalt sett minskar något. Restidsvinsten ökar ytterligare jämfört med det ursprungliga läget. I gengäld blir trafiksäkerhetsvinsterna mindre främst då infartstrafiken till Bor på en längre sträcka färdas på befintlig väg. Läget medför också att fler blir utsatta för bullernivåer överskridande Naturvårdsverkets riktvärden, varför nyttan av ett minskat antal bullerutsatta minskar något. Totalt sett medför emellertid det alternativa trafikplatsläget att nyttan blir drygt 30 mkr högre vilket i kombination med lägre anläggningskostnader ger en mycket god lönsamhet.

Läge 1, cirkulationsplats

En cirkulationsplats tar mindre utrymme och bedöms därför ha större förutsättningar att kunna kombineras med samtliga alternativ. Nedan presenteras beräkningar för alternativ A1 i kombination med A2 respektive B2.

	A1	A1+A2	A1+B2
Ökning/minskning av trafikarbetet, mfk, öppningsår 2003	-0,294	-0,132	-0,274
Effekter			
Restidskostnad	25,7	53,6	42,7
Fordonskostnad	-6,3	-6,4	-2,7
Godskostnad	0,9	1,7	1,4
Olyckskostnad	64,5	118,3	96,0
Miljökostnad	-3,0	-5,1	-3,2
Drift- och underhållskostnad	-6,5	-10,0	-7,6
Minskad barriäreffekt	4,5	4,5	4,5
Minskat antal bullerutsatta	3,6	3,8	3,5
Summa nytta mkr	83,4	160,3	134,7
Investeringskostnad exkl skattefaktor mkr	36,0	56,0	51,0
Investeringskostnad inkl skattefaktor mkr	54,0	84,0	76,5
Nettonuvärdekvot	0,5	0,9	0,8

Samtliga alternativ medför en minskning av trafikarbetet med restids- och trafiksäkerhetsvinster till följd och har en mycket god lönsamhet.

I alternativ A1+A2 får trafiken en längre sträcka med mötesfri väg med större restids- och trafiksäkerhetsvinster än kombinationen med B2.

Alternativ A1+B2 tillgodoräknar sig emellertid nyttan av breddningen av vägen till 9-metersväg på hela sträckan förbi Voxtorp och till mötesfri väg på delen norr om kyrkan, vilket medför att detta alternativ får en större nytta än etapputbyggnaden enligt alternativ A1.

Läge 2, trafikplats

Nedan presenteras beräkningar för trafikplatsläge 2 för kombinationen A1+A2.

	A1+A2
Ökning/minskning av trafikarbetet, mfm, öppningsår 2003	0,059
Effekter	
Restidskostnad	54,2
Fordonskostnad	-5,7
Godskostnad	1,8
Olyckskostnad	143,7
Miljökostnad	-4,7
Drift- och underhållskostnad	-11,4
Minskad barriäreffekt	4,5
Minskat antal bullerutsatta	3,8
Summa nytta mkr	186,3
Investeringskostnad exkl skattefaktor mkr	64,0
Investeringskostnad inkl skattefaktor mkr	96,0
Nettonuvärdekvot	0,9

Alternativt trafikplatsläge 2 ger en ökning av trafikarbetet. Jämfört med det ursprungliga läget, där trafikarbetet ökar med 0,511 mfm öppningsåret 2003, är ökningen emellertid liten. Därmed blir såväl restidsvinsterna som trafiksäkerhetsvinsterna högre jämfört med det ursprungliga alternativet. I kombination med en lägre anläggningskostnad medför detta att nettonuvärdeskvoten ökar från 0,3 till 0,9.

Känslighetsanalys – ursprungligt trafikplatsläge

Med anslutning i norr

Det ursprungliga alternativet har också studerats med befintlig väg ansluten till alternativ A2 i norr. Detta innebär att norrgående trafik från anslutande vägar norr om trafikplatsen slipper köra ner till densamma för att därefter vända norrut igen. En sådan anslutning kan emellertid medföra att infartstrafiken till Bor använder vägen som en smitväg in till samhället. I de trafikekonomiska beräkningarna har antagits att så inte är fallet.

	A1+A2
Ökning/minskning av trafikarbetet, mfk, öppningsår 2003	0,192
Effekter	
Restidskostnad	47,1
Fordonskostnad	-12,1
Godskostnad	1,6
Olyckskostnad	126,9
Miljökostnad	-6,3
Drift- och underhållskostnad	-14,2
Minskad barriäreffekt	4,5
Minskad antal bullerutsatta	4,6
Summa nytta mkr	152,1
Investeringskostnad exkl skattefaktor mkr	72,0
Investeringskostnad inkl skattefaktor mkr	108,0
Nettonuvärdekvot	0,4

Alternativ A1+A2 medför fortfarande en ökning av trafikarbetet, som dock är mindre än utan anslutningen i norr.

Restidsvinsten blir större och fordons- och miljökostnaden mindre som en följd av det minskade trafikarbetet, jämfört med motsvarande alternativ utan anslutningen. Trafiksäkerhetsvinsten blir emellertid mindre bl a som en följd av att trafiken färdas på mindre säkra vägar.

Med anslutningen i norr ökar nettonuvärdekvoten ökat från 0,3 till 0,4.

Alternativ A1+A2 med 60 års livslängd

Mötesfri väg bedöms ha en längre livslängd än en ”vanlig” väg. Samtliga alternativ har studerats med en delsträcka norr om Bor utformad som mötesfri väg. Längden på sträckan varierar och för att tydliggöra skillnaden i livslängd har beräkningar genomförts för alternativ A1+A2 med 60 års livslängd.

	A1+A2
Ökning/minskning av trafikarbetet, mfk, öppningsår 2003	0,511
Effekter	
Restidskostnad	46,1
Fordonskostnad	-27,0
Godskostnad	1,8
Olyckskostnad	165,8
Miljökostnad	-10,7
Drift- och underhållskostnad	-14,2
Minskad barriäreffekt	8,3
Minskat antal bullerutsatta	5,6
Summa nytta mkr	175,7
Investeringskostnad exkl skattefaktor mkr	72,0
Investeringskostnad inkl skattefaktor mkr	108,0
Nettonuvärdekvot	0,6

Med 60 års livslängd aggregeras såväl de positiva som de negativa effekterna av utbyggnaden över en längre tidsperiod. Restids- och trafiksäkerhetsvinsterna blir större och den negativa nyttan för fordonskostnaderna mm ökar. Totalt sett blir den aggregerade nyttan av projektet större och nettonuvärdekvoten ökar från 0,3 till 0,6.

Mötesfri väg

En alternativ målstandard för förbifarten skulle vara att bygga ut hela sträckan till mötesfri väg. Beräkningarna har gjorts för en kalkylperiod på 60 år, då mötesfri väg bedöms ha en längre livslängd. Resultaten är därmed inte helt jämförbara med övriga beräkningar.

	A1+A2	C
Ökning/minskning av trafikarbetet, mfk, öppningsår 2003	+0,511	+0,010
Effekter		
Restidskostnad	47,9	59,2
Fordonskostnad	-27,3	-11,1
Godskostnad	2,1	2,2
Olyckskostnad	168,4	106,9
Miljökostnad	-11,4	-6,5
Drift- och underhållskostnad	-20,4	-23,1
Minskad barriäreffekt	8,3	8,3
Minskat antal bullerutsatta	5,6	5,6
Summa nytta mkr	173,2	141,6
Investeringskostnad exkl skattefaktor mkr	82,0	90,0
Investeringskostnad inkl skattefaktor mkr	123,0	135,1
Nettonuvärdekvot	0,4	0,0

Det kan konstateras att såväl restids- som trafiksäkerhetsvinsterna blir större vid en utbyggnad till mötesfri väg på hela sträckan. Emellertid ökar också fordons-, miljö- samt drifts- och underhållskostnaderna. Anläggningskostnaderna blir också högre.

För alternativ A1+A2, som redan tillgodogjort sig en del av vinsterna med mötesfri väg, medför detta att nettonuvärdekvoten minskar till 0,4, jämfört med 0,6 i känslighetsanalysen.

För alternativ C innebär en utbyggnad till mötesfri väg att alternativets nytta endast marginellt överskrider anläggningskostnaden varför alternativets nettonuvärdekvot hamnar på 0,0.

Känslighetsanalys – investeringskostnader

Som ytterligare ett led i känslighetsanalysen har investeringskostnadens effekt på nettonuvärdeskvoten studerats. I tabellen nedan presenteras nettonuvärdeskvoten om investeringskostnaden ökar respektive minskar med 5 mkr. De alternativ som studerats är kombinationen A1+A2, dels i ursprungligt läge dels i alternativa lägena 1 och 2.

	Ursprungligt läge	Läge 1	Läge 2
	Trafikplats	Trafikplats	Trafikplats
NNK	0,3	0,8	0,9
+ 5 mkr	0,2	0,7	0,7
Differans	-0,1	-0,1	-0,2
- 5 mkr	0,4	1,0	1,1
Differans	0,1	0,2	0,2

Det kan konstateras att om investeringskostnaden ökar med 5 mkr beräknas nettonuvärdeskvoten minska med 0,1-0,2, medan om den minskar med 5 mkr ökar den med motsvarande intervall.

Slutkommentar

Det kan konstateras att de nya förutsättningarna för det ursprungliga trafikplatsläget har medfört förändringar i resultaten. Fortfarande ligger emellertid de flesta alternativ på en positiv eller på gränsen till en positiv nettonuvärdeskvot, där alternativet A1+B2 får en god lönsamhet följt av alternativ A1+A2.

Det kan vidare konstateras att ett alternativt trafikplatsläge i direkt anslutning eller närmare befintlig väg 27 medför ett kraftigt lyft för lönsamheten för de alternativ som studerats. Det är dock viktigt att komma ihåg att man i den trafikekonomiska kalkylen inte kan ta hänsyn till aspekter som intrång i kultur- och naturmiljö.

3.7 Måluppfyllelse enligt bilaga 2

Bilaga 2: Mål, mått och uppföljning av natur- och kulturvärden i transportsystemet.

Med en trafikplats eller cirkulationsplats i föreslaget läge uppfylls inte nedanstående mål helt.

Det tydliga fysiska sambandet måste behållas mellan kyrkan och i första hand Lundboholms gård, men även Åsens gård, för att förståelsen av Voxtorps framväxt ska bestå.

Målet att det fysiska sambandet mellan Voxtorps kyrka, Lundboholms gård och Åsens gård ska bevaras uppfylls med de nya trafikplatslägena. Visst intrång i Åsens gård kan dock förekomma, beroende på var i korridoren trafikplatsen och vägen anläggs.

Ett fortsatt långsiktigt nyttjande av kyrkan ska möjliggöras.

Kyrkan blir mindre tillgänglig med en trafikplats i läge 1 på vägen mellan Bor samhälle och kyrkan. Den som ska ta sig till kyrkan till fots eller med cykel måste passera trafikplatsens ramper vilket kan ge en känsla av otrygghet. För vissa människor kan trafikplatsens läge hindra besöket i kyrkan. Trafikplatsens läge kan också medföra att kyrkan upplevs ligga längre från samhället än den gör. Målet om ett framtida nyttjande av kyrkan uppfylls därför delvis med trafikplatsläge 1.

Kyrkans koppling till samhället Bor försämras något med en trafikplats i läge 2. Framst beror detta på att flyttningen av väg 27 medför att vägens historiska läge delvis försvinner och att biltrafik mellan Bor och Voxtorps kyrka får köra omvägen via trafikplatsen. Gång- och cykeltrafiken kan däremot nyttja en planskildhet i befintlig väg 27:s läge. Målet om ett framtida nyttjande av kyrkan uppfylls därför i princip med trafikplatsläge 2.

3.8 Sammanfattning och utvärdering

I arbetet med vägutredningen valdes korridorer och trafikplatslägen ut med hänsyn till bland annat kultur- och naturmiljöintressen. I detta skede valdes de alternativa trafikplatslägena, som nu har studerats, bort. Man ansåg att det var alltför trångt läge och att intrången på kultur- och naturmiljöintressena blev alltför stora. Utvärderingen visar att intrången blir stora främst för trafikplatsläge 1. Trafikplatsläge 2 medför mindre intrång än trafikplatsläge 1. Trafikplatsläge 2 ligger dock fortfarande mellan Åsens gård och hembygdsgården, vilket medför att komplikationer kan uppstå avseende intrång.

De alternativa trafikplatslägena ger en bättre trafikekonomisk lönsamhet jämfört med tidigare studerade alternativ. **Det är dock viktigt att komma ihåg att den trafikekonomiska kalkylen inte tar hänsyn till aspekter som intrång i kultur- och naturmiljö.** Detta behandlas istället i MKB:n och i bilaga 2: Mål, mått och uppföljning av natur- och kulturvärden i transportsystemet som ska vara ett komplement till den trafikekonomiska beräkningen.

Tabellerna nedan är en jämförelse mellan det ursprungliga trafikplatsläget och trafikplatsläge 1, med trafikplats och cirkulationsplats, och trafikplatsläge 2. Syftet är att ge en överskådlig bild av samtliga effekter. Observera att effekterna inte är viktade.

Miljökonsekvenser

En genomgripande utvärdering av miljökonsekvenserna för korridorerna A, B och C finns i vägutredningen kapitel 6.2: Sammanställning miljö. Utvärderingen behandlar varje korridor som en helhet där trafikplatsens konsekvenser ingår som en del i helheten. Komplementet behandlar enbart trafikplatsens specifika läge i korridor A och B varför nivån blir mer detaljerad.

Vägutredningens syfte är att ge underlag till beslut om korridoralternativ och utvärderingen i sammanställning miljö gäller fortfarande. Om ett av de nya trafikplatslägena väljs kommer dock intrånget i kultur- och naturmiljön för alternativ A och B att öka, medan det för alternativ C förblir oförändrat. Komplementets syfte är att ge underlag för beslut om trafikplatsläge och skall endast vara ett ”komplement” till vägutredningen.

Trafikplatsläge 1

Sammanfattningsvis kan sägas att trafikplatsläge 1 medför ett större intrång i natur och kulturmiljön än det ursprungliga trafikplatsläget. Som visas i utvärderingstabellen anses även geoteknik, landskapsbilden och boendemiljö påverkas negativt. Läge 1 kan medföra att sprängningar måste utföras eftersom området består av en höjdrygg. Landskapsbilden riskerar att splittras med en trafikplats i läge 1. Boendemiljön försämras något, främst för fastigheter utmed dagens väg 27 som blir infartsväg från trafikplatsen till Bor. Detta medför att ytterligare ca 6 fastigheter riskerar att bli bullerstörda.

Trafikplatsläge 2

Samma effekter som för trafikplatsläge 1 med ändringen att intrånget i natur- och kulturmiljön blir mindre och att geotekniken förmodligen blir mindre komplicerad än för trafikplatsläge 1.

TRAFIKPLATSLÄGE 1	Negativt			0	Positivt		
Trafikplats	-	-	-	0	+	+	+
Effekt	-	-	-	0	+	+	+
	-	-				+	+
	-						+
BYGGNADSTEKNISKA KONSEKVENSER							
Geoteknik							
Konstbyggnader							
TRAFIK OCH TRAFIKANTER							
Framkomlighet och komfort för infartstrafiken till Bor							
Framkomlighet och komfort för genomfartstrafiken							
Trafiksäkerhet och Olycksstatistik							
Trafikantupplevelse							
Gång- och cykeltrafik							
Kollektivtrafik							
MILJÖ							
Naturmiljö							
Kulturmiljö							
Landskapsbild							
Boendemiljö							
Buller och vibrationer							
Barriäreffekter							
MARKANVÄNDNING							
Massbalans							
Kommunala planer							
Markägoförhållanden							
TRAFIKEKONOMI							

TRAFIKPLATSLÄGE 1	Negativt			0	Positivt		
Cirkulationsplats	-	-	-	0	+	+	+
Effekt	-	-	-	0	+	+	+
	-	-				+	+
	-						+
BYGGNADSTEKNISKA KONSEKVENSER							
Geoteknik							
Konstbyggnader							
TRAFIK OCH TRAFIKANTER							
Framkomlighet och komfort för infartstrafiken till Bor							
Framkomlighet och komfort för genomfartstrafiken							
Trafiksäkerhet och Olycksstatistik							
Trafikantupplevelse							
Gång- och cykeltrafik							
Kollektivtrafik							
MILJÖ							
Naturmiljö							
Kulturmiljö							
Landskapsbild							
Boendemiljö							
Buller och vibrationer							
Barriäreffekter							
MARKANVÄNDNING							
Massbalans							
Kommunala planer							
Markägoförhållanden							
TRAFIKEKONOMI							

TRAFIKPLATSLÄGE 2	Negativt			0	Positivt		
Effekt	-	-	-	0	+	+	+
	-	-				+	+
	-						+
BYGGNADSTEKNISKA KONSEKVENSER							
Geoteknik							
Konstbyggnader							
TRAFIK OCH TRAFIKANTER							
Framkomlighet och komfort för infartstrafiken till Bor							
Framkomlighet och komfort för genomfartstrafiken							
Trafiksäkerhet och Olycksstatistik							
Trafikantupplevelse							
Gång- och cykeltrafik							
Kollektivtrafik							
MILJÖ							
Naturmiljö							
Kulturmiljö							
Landskapsbild							
Boendemiljö							
Buller och vibrationer							
Barriäreffekter							
MARKANVÄNDNING							
Massbalans							
Kommunala planer							
Markägoförhållanden							
TRAFIKEKONOMI							

4 Kulturmiljö

Riksantikvarieämbetet efterfrågar i sitt remissvar en samlad kartbild av fornlämningar i utredningsområdet. I komplementet har därför en sådan tagits fram av Jönköpings läns museum. Kartbilden bygger dels på den arkeologiska undersökning som genomfördes 1993 i samband med den då pågående vägutredningen för Rv 27 (Jlm rapport 1993:28). Den utredningen föregicks av en kulturhistorisk förstudie (Jlm dnr 283/93). Dels på en kompletterande särskild arkeologisk utredning etapp 1 som utfördes under november 2002.

I kapitlet redovisas tidigare funna fornlämningar tillsammans med resultaten från den nu genomförda kompletterande arkeologiska utredningen.

4.1 Resultat

Vid utredningen kunde det konstateras att ett antal fasta fornlämningar berörs av de olika vägalternativen. Nedan följer en beskrivning av vilka fornlämningar som berörs från norr till söder inom de tre olika vägkorridorerna. Redovisningen består därutöver av en tabell med alla registrerade fornlämningar inom och i anslutning till planområdet kopplad till plankartor med fornlämningsnummer och fornlämningstyp (finns i bilaga 1, sist i rapporten).

Korridor A

I det östliga alternativet viker vägsträckningen av nordöst om nuvarande Rv 27 vid Brostugan och passerar genom ett område som till största delen består av markberedd sankmark och tät granskogsplantering. Strax efter Voxtorp kyrka passerar korridor A genom ett mindre område med röjningsrösen (nr 8) innan den korsar nuvarande Rv 27. Inom området för den eventuella utökningen av korridor A, ca 250 m sydöst om hembygdsgården, passerar en stensträng (nr 10) och ytterligare ett område med röjningsrösen (nr 11). Längre söderut berörs två väghållningsstenar (RAÄ 126), samt ett mindre område med röjningsrösen (nr 12). Strax öster därom berörs också en nyupptäckt liggmila (nr 13). Väster om träindustrin i Bors norra utkant finns en halvveg (RAÄ 61), den går genom skogsmark och är ca 1 km lång.

I söder följer de tre vägalternativen gemensam sträckning den sista kilometern innan anslutning till nuvarande Rv 27. Den sydliga etappen, ner mot sjön Flåren, utgör ett område med god förutsättning för stenåldersboplatser. Höjdnivåerna inom den aktuella ytan ligger på 150-155 m ö h. Vid inventeringen 1993 framkom enstaka kolbitar i åkermarken (Vestbö 1993). I omgivningarna har lösfynd av stenålderskaraktär påträffats. En flintyxa och två stockbåtar (RAÄ 139) och en simpel skafthålsyxa (RAÄ 193). Det finns även uppgift om en hållkista (RAÄ

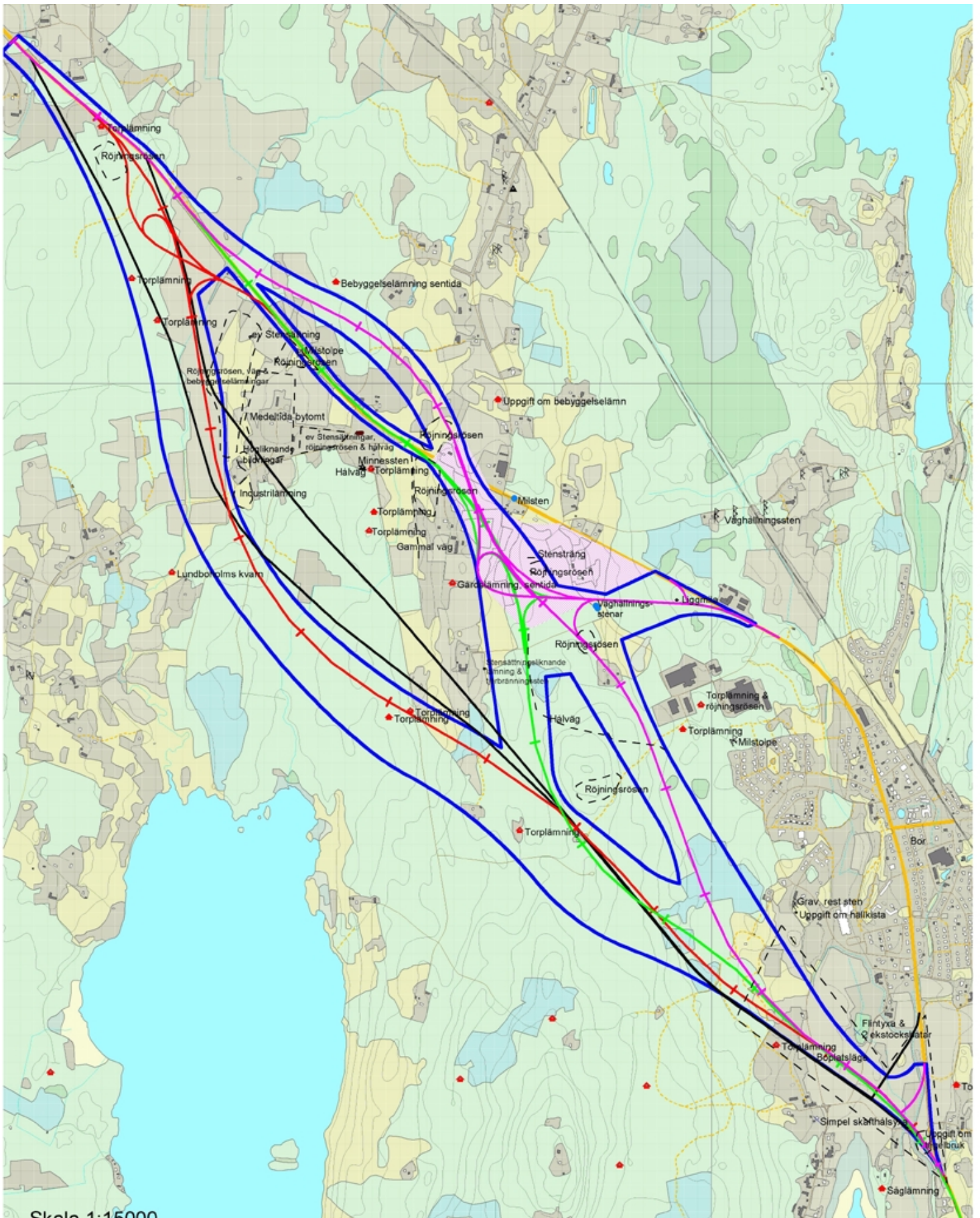
195) i nära anslutning till planområdet. Mellan reningsverket och Rv 27, på platsen där de olika vägalternativen ansluter till nuvarande väg, finns uppgifter om att ett tegelbruk stått (RAÄ 232). Vid inventeringen 1993 framkom tegelbitar i marken. Inga rester efter hus eller dylikt kunde dock konstateras (Vestbö 1993).

Korridor B

Korridor B viker av i sydlig riktning från Rv 27 ca 300 meter sydöst om Voxtorps kyrka. Därefter följer den samma sträckning som korridor A på östra sidan om byn Åsen där stensträngen och röjningsrösen (nr 10 och 11) kan komma att beröras. Längre söderut går vägsträckningen intill hålvägen (RAÄ 61) och genom skogsmark på västra sidan om en bergsknalle ner mot torpen Hultet (RAÄ 112) och Lidarna. Fortsättningsvis löper korridor B i sydöstlig riktning i en kilometer där den sedan följer samma plansträckning som vägalternativ A och C den sista etappen.

Korridor C

I det västliga av de tre alternativen viker vägsträckningen av i sydlig riktning vid torplämningen Borgen (RAÄ 74). Strax söder därom berörs ett område med röjningsrösen (RAÄ 236). Torplämningarna Gustavsberg (RAÄ 75) och Änganäs (RAÄ 76) ligger i nära anslutning till den planerade sträckningen. I den norra delen av Lundboholms ägor registrerades ett område med fossil åkermark samt väg- och bebyggelse lämningar (RAÄ 233), vid inventeringen 1993. Området är till större delen beläget öster om korridor C. Den fossila åkermarken består av ca 50 röjningsrösen och 10 terrasser. Terrasserna begränsar ca 10 röjda ytor. Ett av röjningsrösen är röseliknande och fornlämningsstatus bör fastställas inom en eventuell utredning etapp II (Vestbö 1993). Ytterligare en osäker grav påträffades öster om planområdet (RAÄ 235) och utgör troligen resterna av en kvadratisk stensättning. Vidare berörs torplämningarna Backelund (RAÄ 106 och 107) ca 1,5 km längre åt sydöst. Korridor C följer ungefär samma plansträckning som korridor B från platsen för torplämningarna Hultet (RAÄ 112) och Lidarna. Därefter löper korridor C genom det område som tidigare omnämnts som ett eventuellt förhistoriskt boplatssläge.



Översiktbild av fornlämningar.

4.2 Sammanfattning

Sammanfattningsvis kan det konstateras att de fornlämningar som berörs inom och i anslutning till planområdet utgörs av torplämningar, väglämningar och områden med röjningsrösen och eventuella gravar vid Lundboholm i norr. Ytterligare områden med röjningsrösen, väglämningar, samt en stensträng och en liggmila i öster. Medan den södra delen av planområdet utgörs av ett större område med eventuella förhistoriska boplatslägen. Detta område passerar alla korridorer igenom.

Den arkeologiska undersökningens som utfördes 1993 har legat till grund för arbetet med bilaga 3 i vägutredningen: *Mål, mått och uppföljning av natur- och kulturmiljövärden i transportsystemet*. I gruppen som arbetade med detta ingick representanter från Vägverket, Länsstyrelsen i Jönköpings län och Värnamo Kommun. I Mål och måttarbetet togs värdebeskrivningar fram för kulturmiljön kring Bor. Som redovisas i figuren på nästa sida går korridor A och B igenom området vid Voxtorps kyrka och bryter de historiska sambanden som finns där. Korridor B och C passerar höjdområdet med torplämningar. Ur kulturmiljöhänsyn kan konstateras att minst intrång görs om vägen ligger kvar i sitt ursprungliga läge. Korridorläge C är därefter det korridorläge som medför minst intrång eftersom närområdet kring Voxtorps kyrka inte berörs. Däremot krävs anpassning av väglinjen så att de torplämningar som finns i korridorområdet kan skyddas.

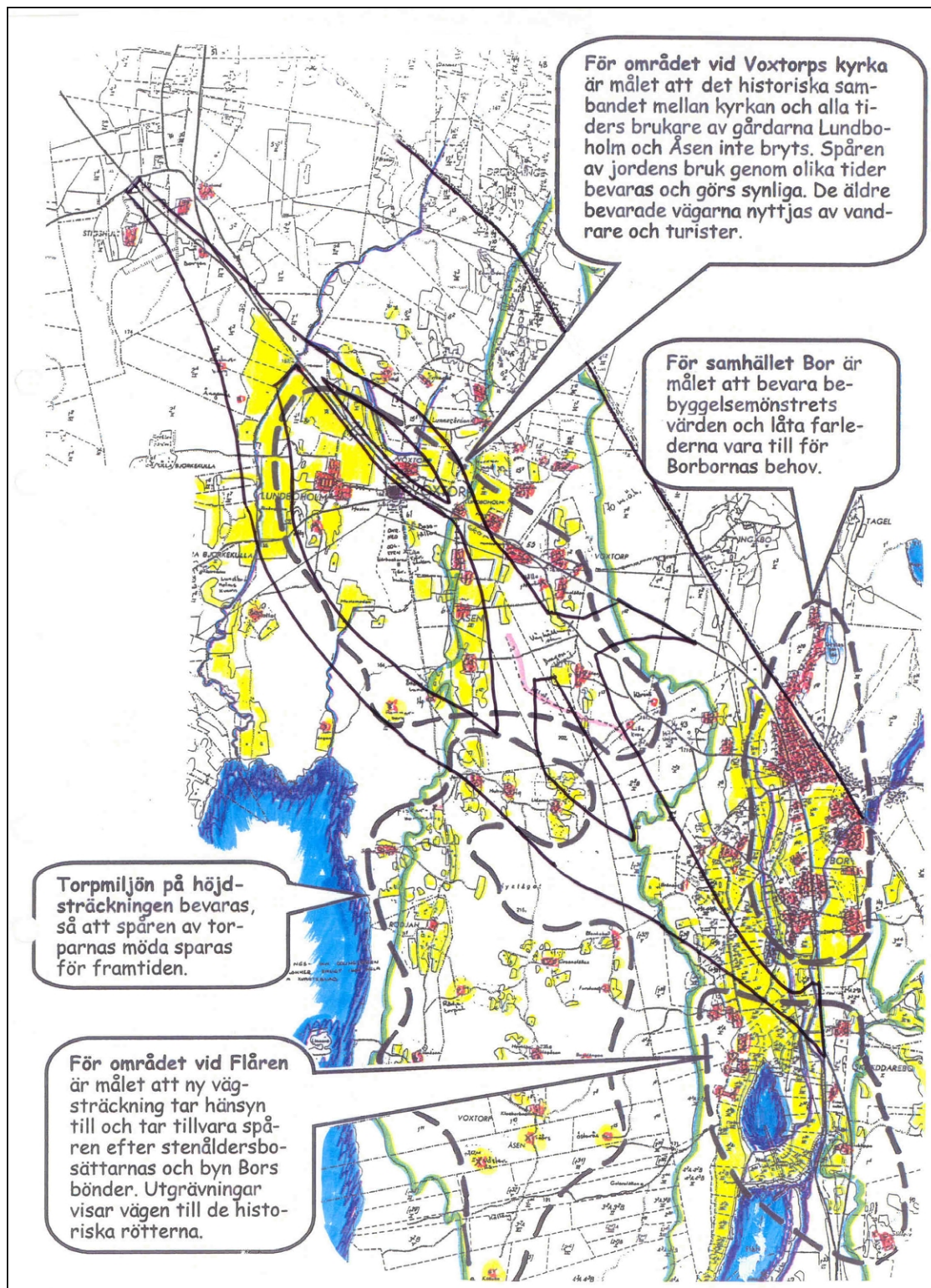
Referenser

Tryckta källor

Vestbö, A. 1993. *Arkeologisk utredning av riksväg 27 förbi Bor och Voxtorp*. Rapport 1993:28 JLM.

Arkiv

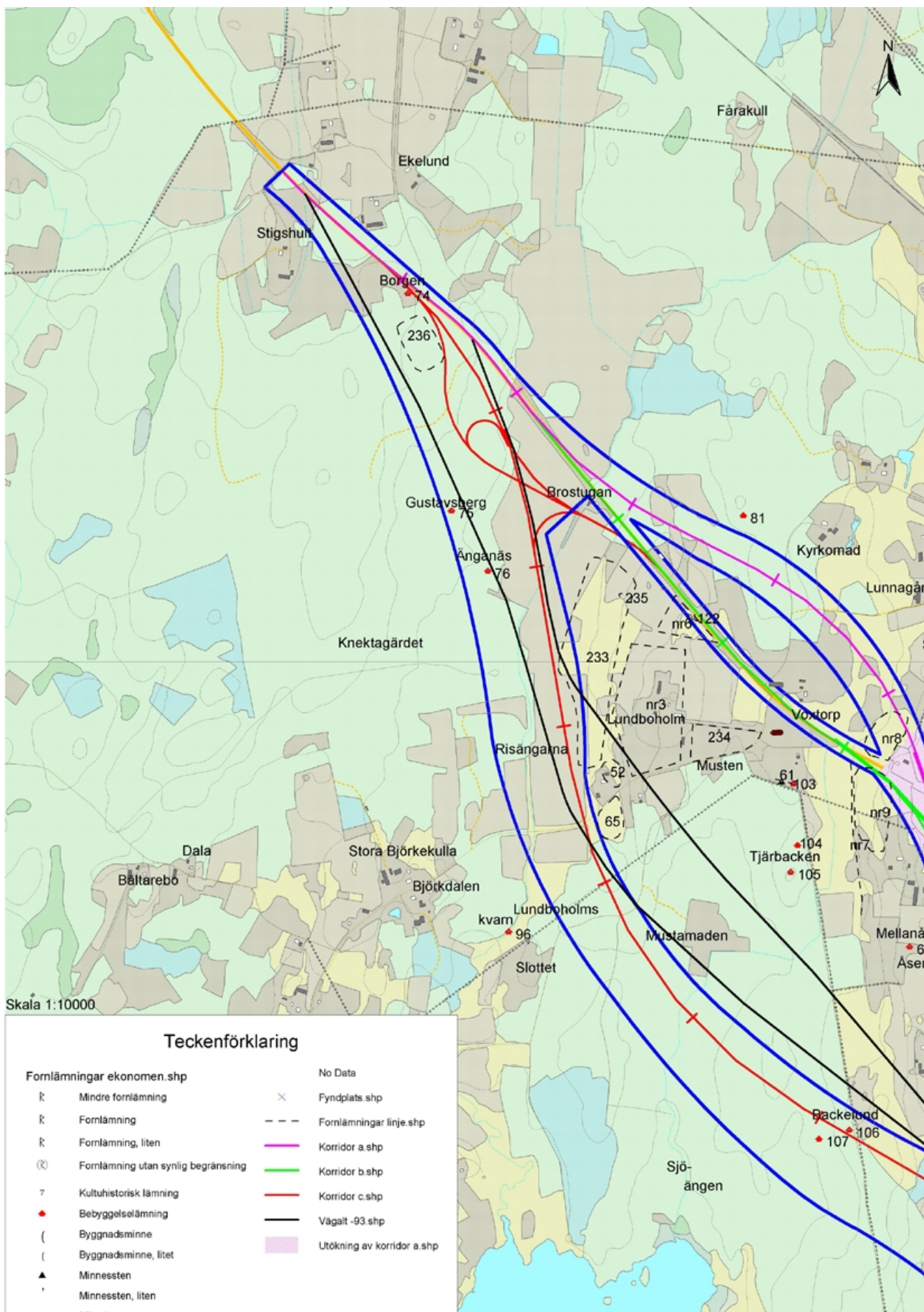
Jönköpings läns museums Antikvariska och topografiska arkiv.

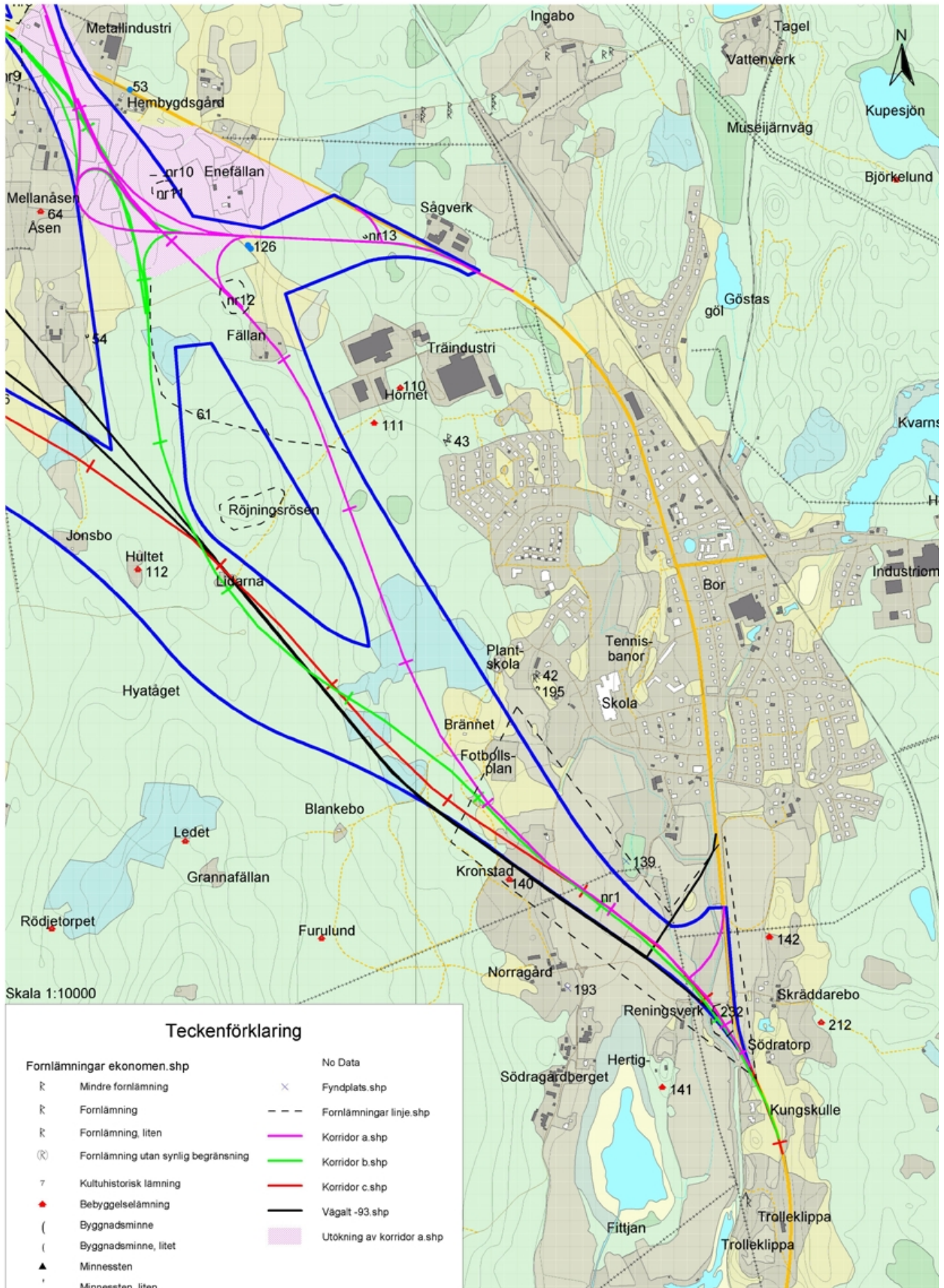


Kulturhistoriska värdebeskrivningar från arbetet med Mål och mått.

5 Samråd

Samråd har förts med Länsstyrelsen och Värnamo kommun i enlighet med Miljöbalken. Samrådsmötet hölls måndagen den 28 januari 2002 på Vägverkets kontor i Jönköping.





Registrerade fornlämningar

Nr	Typ	Status	Källa	Åtgärdsförslag
42	Grav, rest sten	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
43	Milstolpe	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
52	Höglämnande bildningar, sten i ytan, troligen odlingssten	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Ingen. Ej återfunna, området är idag bebyggt. Ligger strax utanför planområdet
53	Milsten	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
54	Stensättningsliknande lämning samt tjärbränningssten i intilliggande röjningsröse	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
61	Minnessten och halv väg, gammal kyrkväg	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Ingen åtgärd
64	Bebyggelselämning, sentida	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
65	Industrilämning, tegelbruk	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
74	Torplämning	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Fotodokumentation
75	Torplämning	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Fotodokumentation
76	Torplämning	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Fotodokumentation
81	Bebyggelselämning, sentida	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
96	Lundboholms kvarn	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
103	Torplämning	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
104	Torplämning	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
105	Torplämning	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
106	Torplämning	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
107	Torplämning	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Fotodokumentation
110	Torplämning och röjningsrösen	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
111	Torplämning	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
112	Torplämning	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Fotodokumentation
122	Milstolpe	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
123	Uppgift om bebyggelselämning	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
126	Väghållningsstenar	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Fotodokumentation, ev förflytning
139	Flintyx samt 2 ekstocksbåtar	Fyndplats	Formminnesregistret	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
140	Torplämning	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
141	Såglämning	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
142	Torplämning	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
193	Simpel skaffhålsyx	Fyndplats	Formminnesregistret	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
195	Uppgift om hållkista	Fyndplats, annan	Formminnesregistret	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
212	Torplämning och röjningsrösen	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
232	Uppgift om tegelbruk	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
233	Röjningsrösen, väg- och bebyggelselämningar	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Utredning, etapp II Förundersökning

Nr	Typ	Status	Källa	Åtgärdsförslag
234	Osäkra stensättningar, röjningsrösen och hålväg	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
235	Osäker stensättning	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
236	Röjningsrösen	Fast fornlämning	Formminnesregistret	Förundersökning
Nr 6	Röjningsrösen	Fast fornlämning	Utredning -93	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
Nr 3	Medeltida bytomt	Fast fornlämning	Utredning -93. Arkiv och kartstudier	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
Nr 1	Boplatsläge	Ev boplatsläge	Utredning -93	Utredning, etapp II

Nyinventerade fornlämningar 2002

Nr 1	Boplatsläge	Ev boplatsläge	Utredning -02	Utredning, etapp II
Nr 7	Gammal väg		Utredning -02	Ingen. Ligger strax utanför planområdet
Nr 8	Röjningsrösen	Fast fornlämning	Utredning -02	Förundersökning
Nr 9	Röjningsrösen	Fast fornlämning	Utredning -02	Förundersökning
Nr 10	Stensträng	Fast fornlämning	Utredning -02	Förundersökning
Nr 11	Röjningsrösen	Fast fornlämning	Utredning -02	Förundersökning
Nr 12	Röjningsrösen	Fast fornlämning	Utredning -02	Förundersökning
Nr 13	Liggmila	Fast fornlämning	Utredning -02	Ingen åtgärd

Ett område med röjningsrösen saknar fornlämningsnummer men är känt sedan tidigare och markerat på kartan.

DEFINITIONER OCH BESTÄMMELSER ENLIGT KULTURMINNESLAGEN

Särskild utredning

Särskild utredning utförs för att ta reda på om fast fornlämning berörs av ett större byggnadsföretag (större byggnadsföretag = över 10 000 m).

Särskild utredning omfattar t ex arkivgenomgång, fältbesiktning, specialinventering, provtagning och sökschaktsgrävning.

Utredningar kan uppdelas i två etapper:

Etapp 1-utredning omfattar endast arkivgenomgång, fältinventering och rapport.

Etapp 2-utredning omfattar sökschaktsgrävning, ev. provtagning och rapport.

Särskild utredning betalas av uppdragsgivaren. Beslut om särskild utredning fattas av länsstyrelsen.

Förundersökning/provundersökning

Förundersökning görs för att få tillfredsställande underlag för prövningen, eller för att bedöma behovet av att ställa krav på **särskild undersökning** (KML 13§). Huvudsakliga administrativa målsättningar med förundersökningen är att få fram fornlämningsens art och utbredning, kulturlagens tjocklek och innehåll, anläggningarnas storlek etc. Detta är av lika stor vikt för länsstyrelsens fortsatta handläggning av ärendet som för aktörens (i detta fall länsmuseets) kostnadsberäkning inför eventuell **slutundersökning**. Om länsstyrelsen så kräver måste en undersökningsplan upprättas enligt länsstyrelsens kravspecifikation.

Förundersökning består av exempelvis sökschaktsgrävning och/eller sällning av valda ytor. Ett urval av anläggningar som framkommer, undersöks.

Rapporten ska vara klar i god tid innan slutundersökning påbörjas.

Särskild undersökning och slutundersökning är samma sak, då ”tar” man bort fornlämningen.



LÄNSSTYRELSEN
JÖNKÖPINGS LÄN

ANKOM

BESLUT

Datum
2001-09-25

Beteckning
121-12877-01

Vägverket Region Sydöst
551 91 JÖNKÖPING

Godkännande av miljökonsekvensbeskrivning till vägutredning för väg 27 förbi Bor, Värnamo kommun

Ert objekt nr 62 50 06

BESLUT

Länsstyrelsen godkänner upprättad miljökonsekvensbeskrivning till vägutredning för väg 27, delen förbi Bor.

ÄRENDET

Vägverket Region Sydöst har inkommit till Länsstyrelsen med en ansökan om godkännande av miljökonsekvensbeskrivning ingående i vägutredning för väg 27 förbi Bor. Kompletterande text har senare inkommit. Länsstyrelsen har i beslut den 11 april 2000 angett att vägprojektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. 4 § miljöbalken (1998:808). Miljökonsekvensbeskrivningen skall därmed uppfylla de krav på innehåll som föreskrivs i 6 kap. 7 § första stycket miljöbalken.

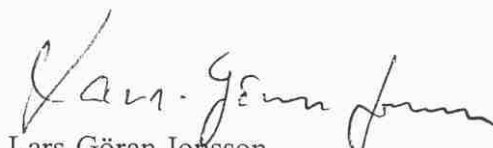
MOTIVERING

Länsstyrelsen finner efter granskning av den i vägutredningen ingående miljökonsekvensbeskrivningen att denna kan anses uppfylla de krav på en sådan som anges i 6 kapitlet miljöbalken. Länsstyrelsen finner därmed att godkännande jämlikt § 14 b väglagen (1971:948) skall lämnas till miljökonsekvensbeskrivningen.

Länsstyrelsens ställningstagande i detta beslut kan enligt § 74 andra stycket väglagen inte överklagas.

I granskningen av detta ärende har även biträdande länsarkitekt Niklas Aronsson, byrådirektör Bo Ejenfors och räddningstjänstdirektör Stefan Waltersson deltagit.


Clas Jerneck
länsarkitekt


Lars-Göran Jonsson
avdelningsdirektör

Datum
2001-09-25

Beteckning
121-12877-01

Kopia till:

Vägverket Region Sydöst, Miljöfunktionen, 551 91 JÖNKÖPING
Tyréns Infrakonsult AB, Hans Michelsensgata 1B, 211 20 MALMÖ
Värnamo kommun, Stadsbyggnadskontoret
Samhällsbyggnadsavdelningen (NA, SW, BE, KM, LGJ)
Landsbygdsavdelningen (JU)
Centralsdiariet



LÄNSSTYRELSEN
JÖNKÖPINGS LÄN

BESLUT

Datum
2003-01-30

Beteckning
343-4289-02

Bilaga 3

Vägverket Region Sydöst
551 91 JÖNKÖPING

Godkännande av miljökonsekvensbeskrivning till kompletterande vägutredning för väg 27 förbi Bor i Värnamo kommun

Ert objekt: 62 50 06

Beslut

Länsstyrelsen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen till kompletterande vägutredning för väg 27 förbi Bor i Värnamo kommun.

Ärendet

Vägverket Region Sydöst har inkommit till Länsstyrelsen med en ansökan om godkännande av miljökonsekvensbeskrivning till en kompletterande vägutredning för väg 27 förbi Bor.

Länsstyrelsen har i beslut den 11 april 2000 angett att vägprojektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. 4 § miljöbalken (1998:808). Miljökonsekvensbeskrivningen skall därmed innehålla vad som föreskrivs i 6 kap. 7 § första stycket miljöbalken.

Länsstyrelsen har i beslut den 25 september 2001 godkänt upprättad miljökonsekvensbeskrivning till vägutredning för ny förbifart av väg 27 vid Bor.

Vägverket har därefter i vägutredningen utrett två alternativa trafikplatslägen. Miljökonsekvensbeskrivningen till den kompletterande vägutredningen redovisar miljökonsekvenserna av trafikplatslägena samt ger en fördjupad beskrivningen av vägprojektets påverkan på kulturmiljön.

Motivering


Länsstyrelsen bedömer efter granskning av miljökonsekvensbeskrivningen (daterad 2002-12-18) till den kompletterande vägutredningen att denna kan anses uppfylla de krav på en miljökonsekvensbeskrivning som anges i 6 kapitlet miljöbalken. Länsstyrelsen finner därmed att godkännande jämlikt §14 b väglagen (1971:948) skall lämnas till miljökonsekvensbeskrivningen.

Länsstyrelsens ställningstagande i detta beslut kan enligt 74 § andra stycket väglagen inte överklagas.

Datum
2003-01-30

Beteckning
343-4289-02

I handläggningen av detta ärende har deltagit avdelningschef Clas Jerneck, beslutande, bitr. länsarkitekt Niklas Aronsson, byrådirektör Bo Ejenfors, avdelningsdirektör Torbjörn Andersson och avdelningsdirektör Lars-Göran Jonsson, föredragande


Clas Jerneck


Lars-Göran Jonsson

Kopia till:

Vägverket Region Sydöst, Miljöfunktionen, 551 91 JÖNKÖPING
Tyréns Infrakonsult AB, Tyrénhuset, 205 19 MALMÖ
Värnamo kommun, Miljö- och stadsbyggnadskontoret
Samhällsbyggnadsavdelningen (KM, BE, NA, LGJ)
Landsbygdsavdelningen (TA)
Centraldiariet