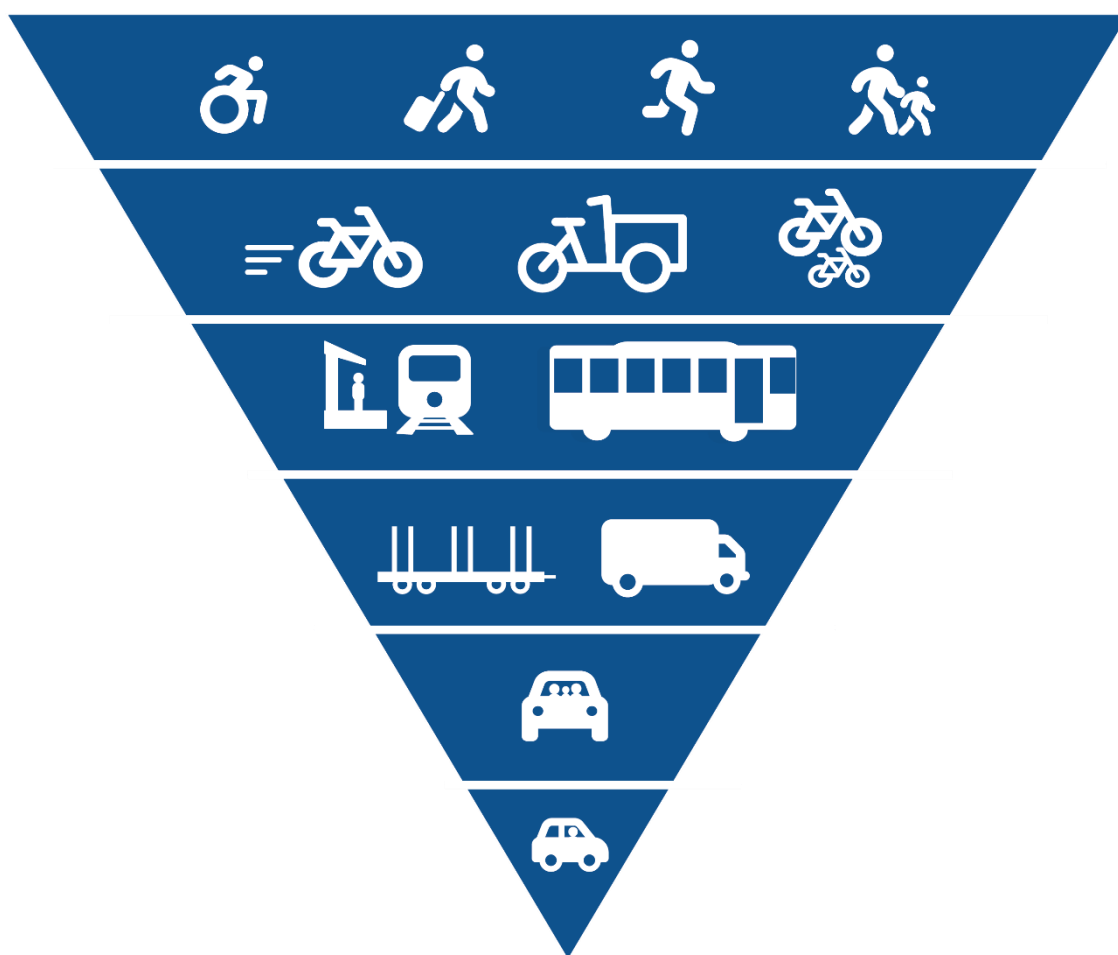


Trafikplan för Värnamo kommun



Reglemente

Kommunala beslut som utöver kommunallag och andra författningar styr och reglerar kommunala verksamheter. Innefattar Nämndreglementen, Delegeringsordningar, Bolagsordningar, Ägardirektiv, Föreskrifter, Kommunala taxor och avgifter.

Policy

Anger principer och värdegrundsbaserat förhållningssätt och tjänar som vägledning inom det aktuella området.

Plan

Beskriver strategier för arbetet med utvecklingen av Värnamo som kommun, och utvecklingsarbete inom kommunens organisation.

Åtgärdsplan

Anger konkreta åtgärder, tidsramar och ansvar.

Riktlinje

Beskriver hur förvaltning bedriver den befintliga verksamheten, eller ett visst område, så att den bedrivs effektivt och med god kvalitet.

Fastställd av: Kommunfullmäktige

Datum: 2025-xx-xx, § xxx

Dokumentet gäller från: 20xx-xx-xx

Dokumentet gäller för: Kommunstyrelsen och kommunens nämnder och utskott

Dokumentansvarig: Förvaltningschef, Samhällsbyggnadsförvaltningen

Innehåll

1	Inledning.....	5
1.1	Syfte.....	5
1.2	Målbilden av ett attraktivt och levande centrum.....	5
1.3	Befintliga dokument med ställningstaganden för trafik.....	8
1.4	Trafikplanen i förhållande till andra dokument	8
1.5	Barnperspektivet	9
1.6	Befolkningsprognos	9
1.7	Trafikprognos Värnamo	9
2	Gaturummets funktion och karaktär	11
2.1	Trygghet.....	11
2.2	Trafiksäkerhet	12
2.3	Hållbart resande	14
3	Gående.....	15
3.1	Gångnät.....	15
3.2	Målstandard för gångnätet	16
4	Cykeltrafik.....	17
4.1	Cykelnät	18
4.2	Vägvisning.....	19
4.3	Cykelparkering.....	19
4.4	Målstandard för cykelnätet	20
5	Korsningspunkter	21
5.1	Målstandard för korsningspunkter	24
5.2	Målstandard för korsningspunkter vid skolor	24
6	Kollektivtrafik	25
6.1	Tåg	25
6.2	Buss.....	25
6.3	Värnamo station.....	26
7	Biltrafik	27
7.1	Bilnät.....	27
7.2	Målstandard för bilnätet	28
8	Biltrafik i Värnamo stad	29
8.1	Pumparebron.....	30
8.2	Uddebövägen eller Viadukten.....	30
8.3	Ringvägen	33
8.4	Historiska förslag på biltrafiknät för Värnamo stad.....	34

8.5	Parkering i centrala Värnamo	34
9	Trafik utanför Värnamo stad	35
9.1	Cykling mellan tätorter	35
9.2	Bor	36
9.3	Bredaryd.....	37
9.4	Forsheda.....	39
9.5	Rydaholm.....	40
10	Tung trafik.....	42
11	Säkra skolvägar	42
12	Beteendepåverkande kampanjer.....	42
13	Mätning av trafik.....	42
14	Förslag på vidare utredningar.....	43
15	Revidering	43
16	Bilagor.....	43

1 Inledning

Kommunens vision om den mänskliga tillväxtkommunen handlar om att alla räknas och att varje människa är en tillgång. Arbetet mot visionen ska präglas av långsiktighet, delaktighet, tolerans och integration.

Fyra mål ska prägla kommunen.

- En stark kommun - en stark kommun säkrar välfärden. Värnamo kommun ska fortsätta att utveckla en effektiv förvaltning, med klok användning av resurserna, för att klara kommunens uppdrag kring välfärd, demokrati och samhällsplanering.
- En attraktiv kommun - genom välmående näringsliv och växande arbetsmarknad skapas ekonomisk hållbarhet som ger valfrihet och möjligheter att investera i välfärd, trygghet och en grönare kommun.
- En grön kommun - en god miljö är grunden för vår välfärd. Värnamo kommun ska utvecklas så att både människa och miljö mår bra.
- En trygg kommun - Värnamo ska vara en kommun där varje invånare ges goda möjligheter att leva utifrån sina förutsättningar och att leva livet hela livet.

För att nå dessa mål i trafiken har Policy för trafik, antagen 2024-08-29 § 107, tagits fram. Som en direkt följd av policyn har denna trafikplan tagits fram. Trafikplanen är mer detaljerad än policyn och ska vara ett planeringsunderlag för infrastruktur som är socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart. Den ska ligga till grund för all trafikrelaterad planering i Värnamo kommun och vara ett verktyg för samtliga kommunala nämnder, förvaltningar och verksamheter.

I trafikplanen konkretiseras ambitionerna i Policy för trafik genom att definiera ett trafiknät för respektive trafikslag. Trafikplanen beskriver vidare en målbild över bland annat konfliktpunkter och vägstandarder. Detaljeringsgraden ligger mellan policyn och en planerad teknisk handbok.

1.1 Syfte

Syftet är att konkretisera och beskriva hur kommunens trafiksystem bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål om ett långsiktigt hållbart transportsystem. Särskilt fokus ska ligga på hållbart resande, trafiksäkerhet och säkra skolvägar medan möjligheten att nå Värnamo centrum med bil också behöver säkerställas.

Syftet är också att vara ett stöd vid framtagandet av en åtgärdsplan som beskriver vilka åtgärder som behöver genomföras, samt i vilken ordning, för att målen ska uppfyllas. Åtgärdsplanen ligger till grund för kommunens investeringsplan.

1.2 Målbilden av ett attraktivt och levande centrum

Trafikplanens viktigaste uppgift är att se till att trafiken utvecklas på ett så genomtänkt sätt som möjligt över tid i hela kommunen. Ett stort fokus ligger på Värnamo stad och att få till ett så attraktivt och levande centrum för så många som möjligt. Avsikten är därför att biltrafiken ska få en så enkel väg som möjligt in till parkeringsplatserna i centrala Värnamo, samtidigt som tydliga och trygga stråk för fotgängare och cyklister säkerställs.

När man nått centrum är det viktigt att det på ett smidigt sätt går att ställa sin cykel och parkera sin bil. För utvecklingen av centrum är det viktigt att människor vill vistas och uppehålla sig i centrum, vilket gynnar både livet i staden och handeln.

För att illustrera hur centrum skulle kunna se ut har idéskisser tagits fram. Syftet med idéskisserna är att skapa en tydligare bild av den målbild vi har för ett attraktivt och levande centrum. En mer preciserad lösning kommer arbetas fram och presenteras ett gestaltungsprogram för centrum.



Figur 1 Idéskissen visar Bruno Mattssons plats från Lasarettsgatan. Grönområden, sittplatser, torghandel och cykelstråk kan skapas genom att omvandla en hårdgjord yta, vilket bidrar till en mer levande och trivsamt miljö.



Figur 2 Idéskissen visar Åbron. Sittplatser och uteserveringar med utsikt över Lagan kan ersätta ytor som idag är täckta av asfalt.



Figur 3 Idéskissen visar Storgatan, sedd från Åbron. Även här kan vi skapa en mer levande och trivsamt miljö.



Figur 4 Idéskissen visar Åbroparken, sedd från gångfartsområdet.

1.3 Befintliga dokument med ställningstaganden för trafik

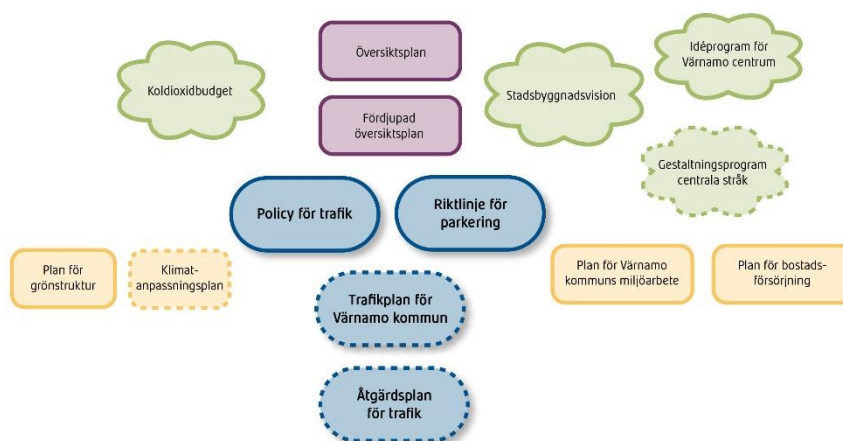
Det finns dokument i kommunen som pekar ut ställningstaganden för trafik. Trafikplanen har tagit hänsyn till dessa.

- Policy för trafik (antagen 2024-08-29 § 107)
- Koldioxidbudget Värnamo kommun (v 6.0.1 2024-09-04)
- Ny stadsbyggnadsvision för Värnamo stad (Dnr 16.1254.200 2019-02-28)
- Översiktsplan (antagen 2019-05-29 § 111)
- Fördjupad översiktsplan (antagen 2022-06-22 § 86)

1.4 Trafikplanen i förhållande till andra dokument

Trafikplanen förhåller sig till kommunens övriga dokument enligt figur 5.

Värnamo - den mänskliga tillväxtkommunen



Figur 5 Bild på styrande dokument i Värnamo kommun.

1.5 Barnperspektivet

Att prioritera gående och cyklister i trafiken är fördelaktigt för barn, eftersom de är oskyddade när de rör sig själva i trafiken. Ur ett barnperspektiv är barnets självständighet viktigt. Barn bör inte bli begränsade utan ska kunna ta sig fram tryggt och säkert i trafiken. Tillgängligheten i trafiken behöver anpassas efter barnens förmågor, framför allt i anslutning till skolor. Därför har trafikplanen lagt ett stort fokus på analys av trafikmiljöer kring skolor. Är det tryggt och säkert för barn är det tryggt och säkert för alla, även för till exempel funktionshindrade och äldre.

1.6 Befolkningsprognos

I slutet av år 2024 hade Värnamo kommun 34 542 invånare. Vid utgången av år 2028 antas folkmängden överstiga 35 000. År 2033, förväntas befolkningen bestå av cirka 36 280 invånare.

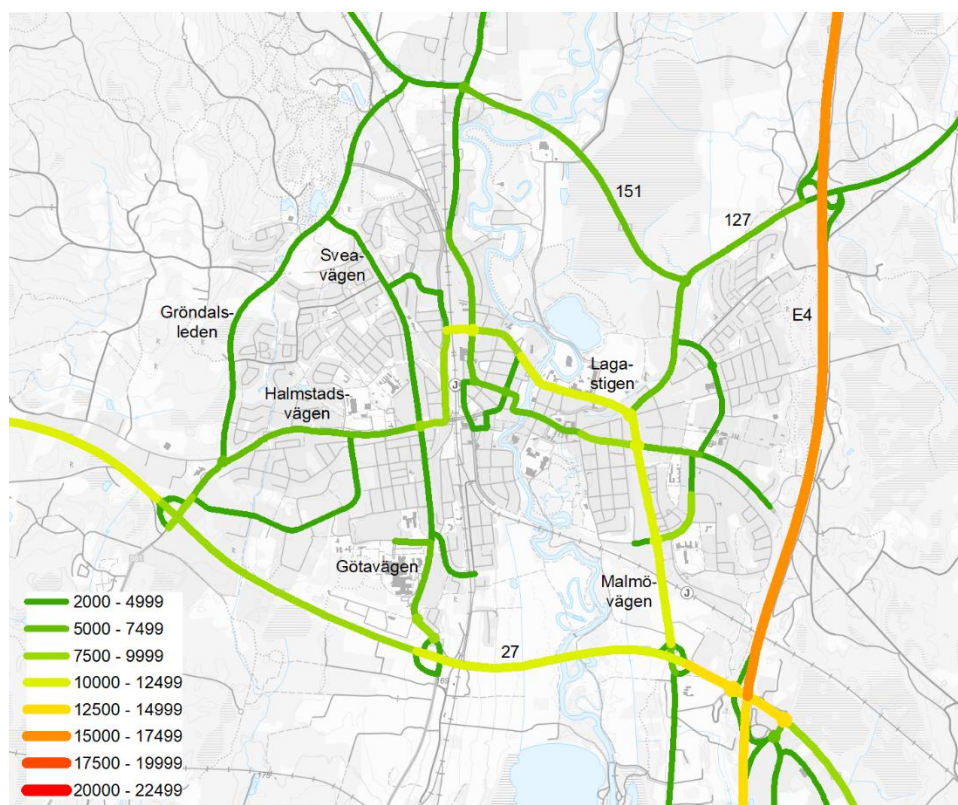
Folkökningen i kommunen förväntas främst ske i Värnamo stad. I kommunens övriga fem delområden väntas invånarantalet minska jämfört med år 2023 med undantag för Bor.

1.7 Trafikprognos Värnamo

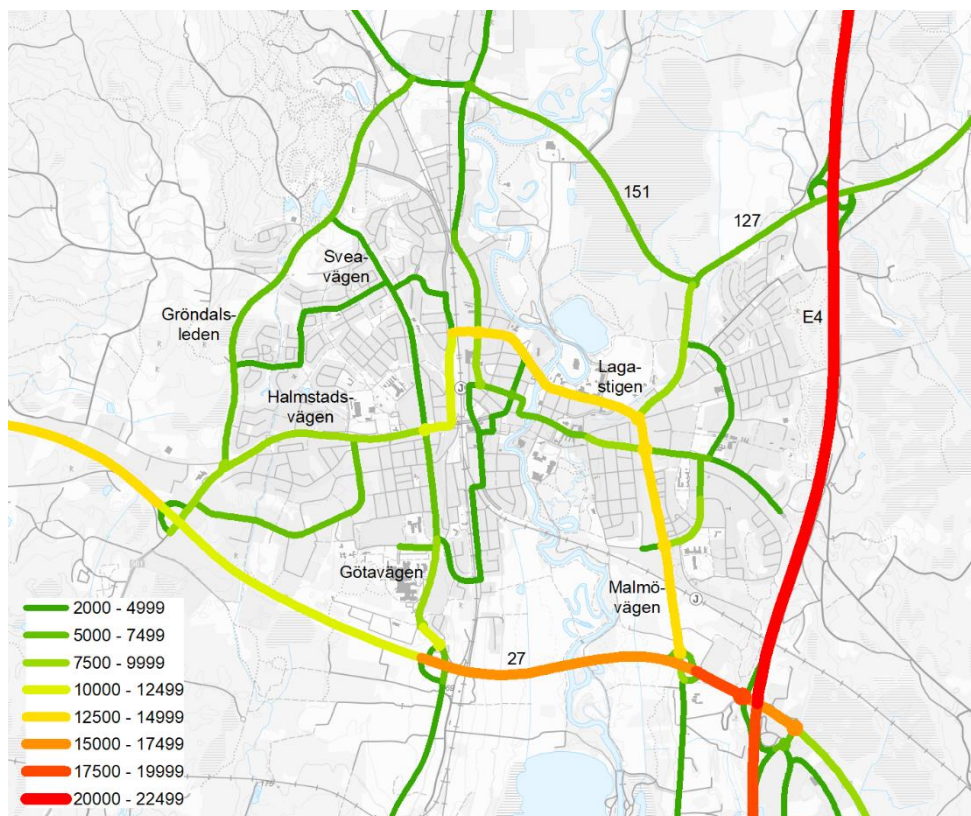
Värnamo stad förväntas växa, vilket ligger i linje med kommunens mål. För att veta hur detta påverkar trafiken har en trafikprognos för år 2050 tagits fram. Prognosen bygger på planerade framtida exploateringar och den mängd trafik som de förväntas alstra. Prognosen tar även hänsyn till Trafikverkets trafikutvecklingstal för år 2045.

Trafikmängden på omkringliggande statliga vägar har också tagits med och de har endast räknats upp med hjälp av Trafikverkets trafikutvecklingstal.

I figur 6 presenteras nuvarande trafikmängd för de gator i Värnamo med fler än 2 000 fordon per dygn och i figur 7 presenteras prognosen för år 2050 med befintlig trafikinfrastruktur.



Figur 6 Karta över dagens trafikflöden.



Figur 7 Karta över förväntade trafikflöden 2050.

2 Gaturummets funktion och karaktär

I Värnamo stad utgör järnvägen och Lagan betydande barriärer som delar staden i två delar. Höjdskillnaden som barriären innebär är dessutom ett hinder för gång- och cykeltrafik. Kommunen är till största del väghållare innanför tätortsgränsen men det finns enstaka gator med enskilt huvudmannaskap i Värnamo.

I övriga tätorter är kommunen oftast bara väghållare för enstaka gång- och cykelvägar. Resterande gator har enskilt huvudmannaskap som den lokala vägföreningen ansvarar för. De större vägarna runt och genom orterna är statliga och där är Trafikverket väghållare.

Biltrafikens framkomlighet är god i hela Värnamo kommun och detta behöver bevaras. För att främja hållbara resor behöver fokus också riktas mot att främja framkomligheten för gående och cyklister i den fortsatta planeringen. Där är trygghet och trafiksäkerhet viktiga faktorer som behöver prioriteras i trafikplaneringen.

2.1 Trygghet

Trygghet är subjektivt och upplevelsen av trygghet varierar mellan olika människor och grupper. Känslan av att känna sig trygg beror på var och ens förutsättningar. Fysisk förmåga, erfarenhet och kunskap om trafikregler, samt dygns- och säsongsvariationer är faktorer som kan inverka på trygghetskänslan. I trafiken kopplas känslan av otrygghet ofta till risken att råka ut för en trafikolycka, rädsla för människor eller oöverskådliga gaturum. Hur miljön upplevs kan kopplas till individens möjlighet till överblickbarhet, känslan av kontroll och friheten att göra vägval. Vidare påverkas upplevelsen av platsens belysning och skötsel, bostäders fönster och entréer, samt om det upplevs vara hög närvaro av andra människor i rörelse.

Exempel på miljöer som kan upplevas otrygga kan vara ensliga, storskaliga och bullriga miljöer som ger låga upplevelsekvantiteter. Det kan vara trånga gångtunnlar och passager, hållplatser och terminaler till allmänna färdmedel, parkeringar för cykel och bil samt garage.

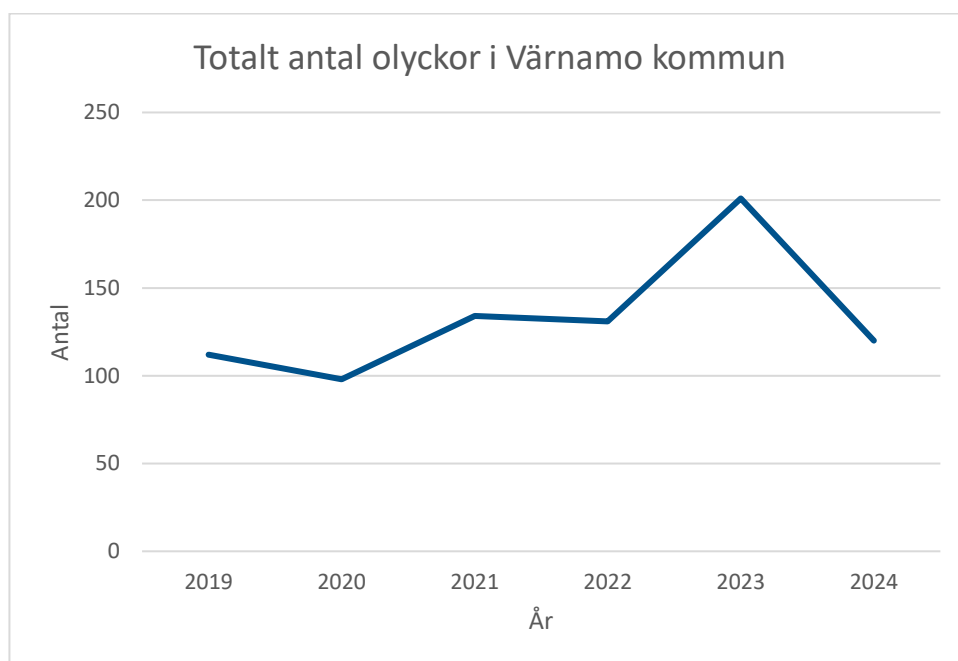
För att trafikmiljöer ska upplevas som trygga behöver de även vara tillgängliga, särskilt för barn, äldre och funktionsnedsatta.

2.2 Trafiksäkerhet

Skillnaden mellan säkerhet och trygghet är att säkerhet är den faktiska risken att utsättas för brott och olyckor, medan trygghet är individens upplevelse av säkerheten eller risken.

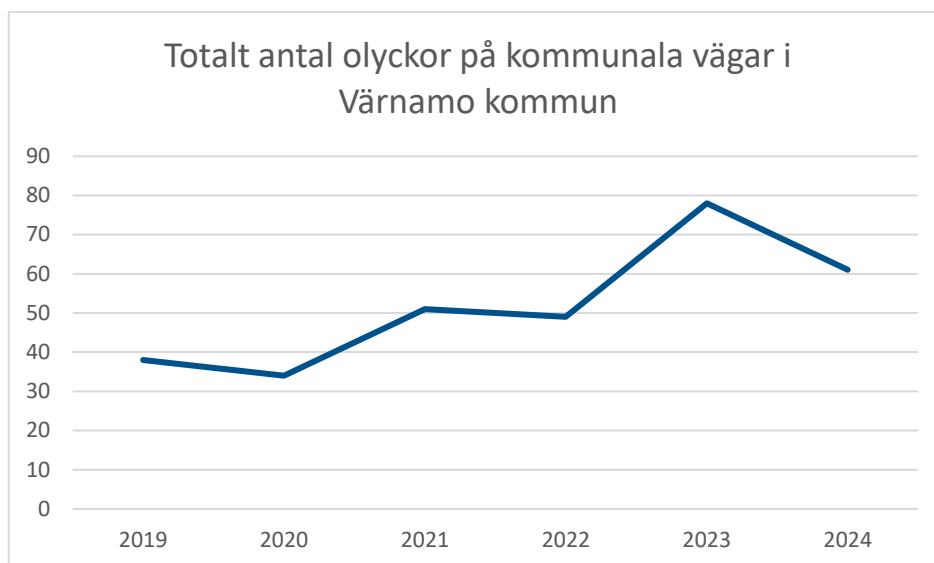
En upplevd hög trafiksäkerhet har stor betydelse för människors vilja att röra sig i staden, inte minst för barn och äldre. Genom att förbättra trafiksäkerheten förbättras livskvaliteten för kommunens medborgare, vilket ger en mer socialt hållbar kommun.

Statistik på trafikolyckor finns sammanställt i STRADA (Swedish Traffic Data Acquisition). STRADA är ett informationssystem som hanterar skador och olyckor inom hela vägnätet. Systemet bygger på data från två källor, polisen och akut-sjukhusen. Här finns dock ett stort mörkertal av lindriga olyckor eftersom olyckor inte rapporteras in från vårdcentraler.



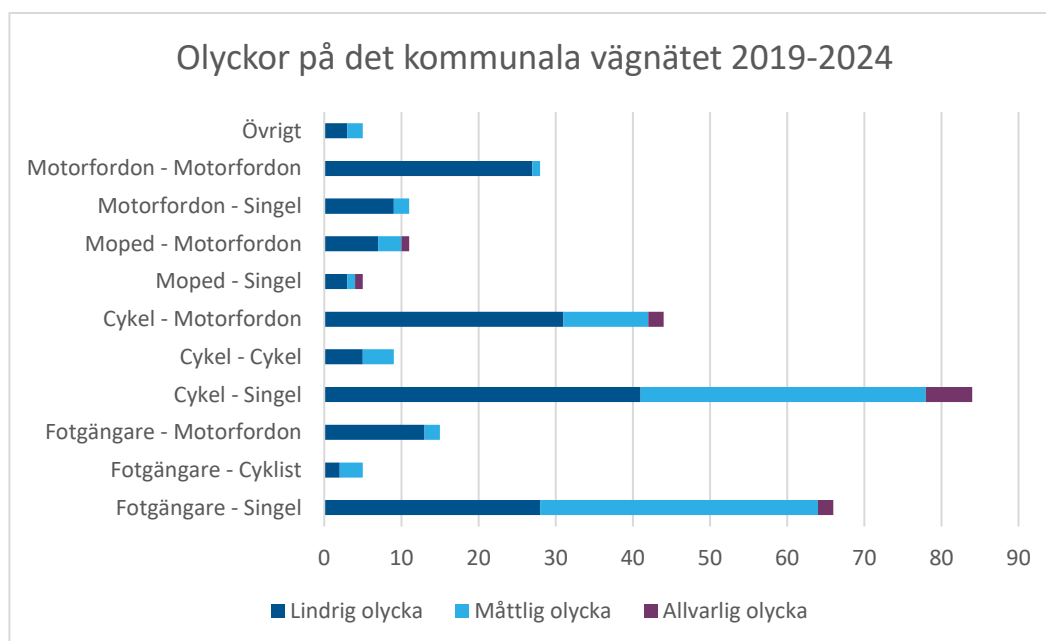
Figur 8 Graf över det totala antalet olyckor i Värnamo kommun mellan 2019 och 2024.

I figuren ovan redovisas det totala antalet trafikolyckor i hela Värnamo kommun, oavsett väghållare, som inrapporterats till STRADA. År 2024 var antalet olyckor 120.



Figur 9 Graf över det totala antalet olyckor på kommunala gator i Värnamo kommun mellan 2019 och 2024.

I figuren ovan visas de trafikolyckor som skett på de vägar där kommunen är väg-hållare. År 2024 var antalet olyckor drygt 60. Vad som gör att år 2023 sticker ut i båda figurerna är i nuläget oklart.



Figur 10 Graf över vilken typ av olyckor som inträffat på det kommunala nätet i Värnamo stad under år 2019-2024 i förhållande till dess olyckssgrad.

Olyckorna på det kommunala vägnätet är uteslutande i Värnamo stad eftersom det är den enda tätorten i kommunen med kommunalt huvudmannaskap. Singelolyckor hos gående och cyklister är den vanligaste olycksformen och efter det hamnar olyckor mellan motorfordon och cykel. Det här visar på en låg trafiksäkerhet för cyklister jämfört med de andra trafikslagen och det behöver därför bli säkrare att cykla i Värnamo.

2.3 Hållbart resande

Med hållbart resande avser trafikplanen transporter och resor som är effektiva ur ett ekonomiskt, samhällsutvecklingsmässigt, hälsomässigt och miljömässigt perspektiv. Mer konkret innebär hållbart resande främst att använda hållbara färd sätt, såsom gång, cykel och kollektivtrafik, samt att undvika onödiga resor. I andra hand kan även en mer hållbar bilanvändning, exempelvis samåkning, räknas som hållbart resande.



3 Gående

Nästan alla resor startar till fots. För att nå sin parkeringsplats för cykel eller bil, eller för att komma till sin hållplats, krävs oftast en kort promenad. Det finns olika syften med att gå. Det kan vara att ta sig snabbaste vägen till arbetet, att gå en promenad i naturen eller att flanera i staden.

Ett sammanhängande, gent, säkert, tryggt och tillgängligt gångnät är viktigt för att det ska vara attraktivt att använda. Gångnätet ska vara kontinuerligt så det finns möjlighet att nå fram till viktiga målpunkter. Faktorer som påverkar säkerhet och trygghet är bland annat separering mellan gång- och cykeltrafik, lutning, gångbanans bredd, standard på markunderlag, vinterväghållning, belysning, passagers utformning och möjligheten till att se andra människor.

För de som av hälsoskäl har svårt att gå är möjligheten att vila en mycket viktig faktor. Detta ställer krav på vilomöjligheter i form av bänkar och vilplan där gångvägar lutar. För de som flanerar kan en kvalitet vara att man inte behöver gå samma väg i båda riktningarna.

3.1 Gångnät

Gångnätet i Värnamo kommun delas in i fyra olika kategorier: huvudnät för gående, lokalnät för gående, trottoar och rekreationsgångnät.

Huvudnät för gående

Huvudnätet för gående är samma som huvudnätet för cyklister. Nätet ska vara separerat från cyklister för att öka tryggheten för gående. Nätet finns främst i de centrala delarna av Värnamo stad och grenar ut sig i olika riktningar därifrån.

Lokalnätet för gående

Lokalnätet för gående är till stora delar samma som lokalnätet för cykel. I detta nät är gång och cykel inte separerat. Den största delen av det totala nätet tillhör denna kategori.

Trottoar

Trottoarer är bara till för gående. Skötsel av trottoarer så som sopning och snöröjning sker av fastighetsägaren.

Rekreationsnät för gående

Syftet med det rekreativa nätet för gående är att det ska finnas vägar för att ”gå ut och gå”. Rekreationsnät för gående består av gångvägar och stigar med till exempel begränsad belysning som inte lämpar sig för dagens alla timmar. Det kan också vara stigar som inte underhålls på vintern.

3.2 Målstandard för gångnätet

För att öka tryggheten och trafiksäkerheten för gående har en målstandard tagits fram. Målstandarden ska följas vid ny- och ombyggnation där det är möjligt. Standarden skiljer sig åt för de olika kategorierna och presenterar i tabellen nedan.

	Huvudnät	Lokalnät	Trottoar	Rekreativsnät
Separering mot cyklist	Ja, med smågatsten i två rader, linjemålning eller med olika beläggning	-	Ja, cyklist inte tillåtna	-
Bredd	Minimum 2,0 m	Minimum 1,75 m	Minimum 1,5 m	-
Separering mot biltrafik	Kantstöd eller refug	Kantstöd eftersträvas	Kantstöd	-
Drift och underhåll	Prio 1	Prio 2	Fastighetsägarens ansvar	Prio 3 inget krav på vinterunderhåll
Belysning	Ja	Spilljus från vägbana kan räcka	Spilljus från vägbana	-
Omledning och skyltning vid vägarbeten	Ja, höga krav på jämnhet och bredd	Ja	Ja	-
Beläggning	Hårdgjord yta	-	Hårdgjord yta	-

Tabell 1 Tabellen visar målstandarden för de olika näten utifrån kategorierna.

4 Cykeltrafik

Det finns många anledningar till att prioritera cykeltrafik i tätortsmiljö. Cykeln är ett pålitligt, snabbt, smidigt och billigt transportmedel. Cyklande påverkas sällan av rusningstrafikens köer eller tidtabeller och kan ofta komma väldigt nära sin målpunkt och parkera där. En cykel kräver endast en tiondel av den yta som en bil upptar i trafiksystemet, det gäller även vid parkering.

Det finns en stor potential att överföra bilresor till cykel, framför allt för resor som är kortare än 5 kilometer. För pendling och rekreation kan avstånden vara betydligt längre och den ökade användningen av elcykel gör det möjligt att täcka längre sträckor.

För barn är cykling ett steg i utveckling mot självständighet och större rörelsefrihet. Att börja cykla i tidig ålder uppmuntrar till vana att cykla även i vuxen ålder. Därför är det viktigt att särskild hänsyn tas till barn vid planering av cykelinfrastruktur.

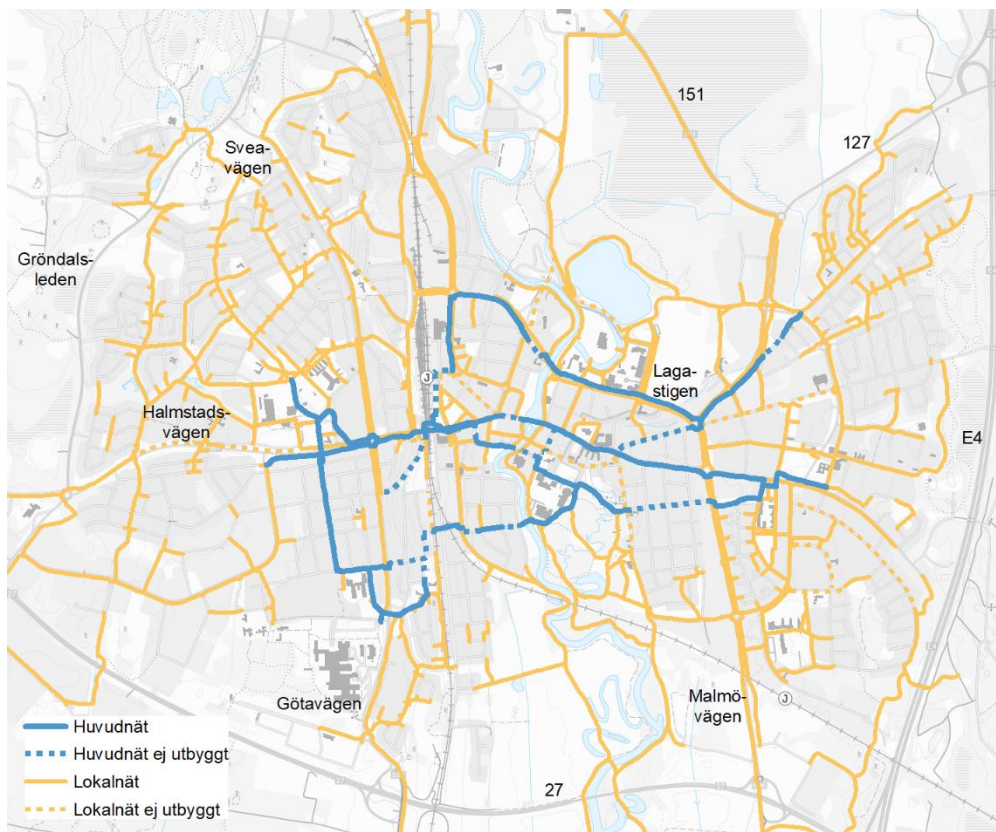
Cyklister har olika kunskaper, förutsättningar, önskemål och krav. Trenden är också att nya typer av cyklar ökar dessa skillnader. Detta ställer krav på utrymmen eftersom hastighetsspridningen ökar och på svängradier för att möjliggöra för alla olika typer av cyklar.

Cyklister är liksom gående extra utsatta för olyckor i trafikmiljön varför trafik-säkerhet behöver beaktas både i korsningspunkter och längs sträckor.



4.1 Cykelnät

Cykelnätet delas in i tre olika kategorier: huvudnät för cykel, lokalnät för cykel och cykelled. Cykelnätet för Värnamo finns i bilaga 1 och visas även i figur 11 nedan.



Figur 11 Karta över huvudnät och lokalnät för cykel.

Huvudnät för cykel

De cykelvägar som har över 200 cyklister per dag tillhör kategorin huvudnät för cykel. Nätet ska vara separerat från gående. Nätet finns främst i de centrala delarna av Värnamo stad och grenar ut sig i olika riktningar därifrån.

Lokalnät för cykel

Lokalnätet för cykel är till stora delar samma som lokalnätet för gående. I detta nät är gång och cykel inte separerat. Den största delen av det totala nätet tillhör denna kategori.

Cykelled

Cykelleder är rekreationsvägar eller cykelbara vägar mellan kommunens orter. Dessa har inget vinterunderhåll.

4.2 Vägvisning

Vägvisning är en viktig del i trafiknätet och idag finns väl utformad skyltning för motortrafiken på gatunätet i Värnamo kommun. Däremot är skyltning mycket bristfällig på cykelnätet och det har därför identifierats som en brist.

Vägvisning för cyklister bör vara en lika naturlig del av den allmänna skyltningen som vägvisningen i biltrafiknätet. Det finns flera goda anledningar till att införa vägvisning för cyklister. Vägvisningen leder trafikanterna mot målet via den snabbaste eller den mest lämpliga vägen och den hjälper också trafikanterna att orientera sig. Den utgör därmed ett komplement till appbaserade vägvisningssystem som många trafikanter använder.

Vägvisningen markerar att cyklister har en plats i trafiksystemet och är prioriterade. Ett väl genomfört och prydligt vägvisningssystem för cyklister är en bra marknadsföring för hållbart resande i kommunen. Trafikplanen föreslår att en riktlinje för vägvisning för cyklister tas fram.

4.3 Cykelparkering

För att det ska vara attraktivt att cykla krävs inte bara ett väl genomtänkt cykelnät med gott underhåll, cykeln behöver också kunna parkeras på ett tryggt ställe, gärna så nära målpunkten som möjligt. För att en cykelparkering ska vara attraktiv krävs det att den är placerad på rätt ställe samt att det finns möjlighet att låsa fast cykeln på ett smidigt sätt. Cykelparkeringen bör vara utformad för att klara olika typer av cyklar, som till exempel lådcyklar och transportcyklar.

Värnamo kommun bör, som den största arbetsgivaren, vara en förebild i frågan om cykelparkeringar och bör på sina arbetsplatser säkerställa fullgod cykelparkering, till exempel möjligheten att låsa fast cykeln under tak. Exakt vad som behöver tillföras för att detta ska bli verklighet behöver utredas vidare. Trafikplanen föreslår en cykelparkeringsutredning för viktiga målpunkter i kommunen samt för de egna verksamheterna och dess personal.



4.4 Målstandard för cykelnätet

För att öka tryggheten och trafiksäkerheten för cyklister har en målstandard för utformning av cykelnätet tagits fram. Målstandarderna ska följas vid ny- eller ombyggnation där det är möjligt. Standarderna skiljer sig åt för de olika kategorierna och presenteras i tabellen nedan.

	Huvudnät	Lokalnät	Cykelled
Separering mot gående	Ja, med smågatsten i två rader, linjemålning eller med olika beläggning	-	-
Bredd	2,2 – 3,0 m	3 - 4 m (ink. gående)	3 m (ink. gående)
Separering mot biltrafik	Kantstöd eller refug	Kantstöd eller refug. Blandtrafik tillåts på villagator	-
Dimensionerande hastighet	30 km/h	15-20 km/h	-
Drift och underhåll	Prio 1	Prio 2	Prio 3 inget krav på vinterunderhåll
Belysning	Ja	Ja, men spilljus från vägbana kan räcka	-
Vägvisning	Ja	-	Ja
Omledning och skyltning vid väg- arbeten	Ja, höga krav på jämnhet och bredd	Ja	-
Sikt	30 m sikttriangel	10-20 m sikttriangel	-
Radier	Skarpa svängar ska undvikas	Skarpa svängar ska undvikas	-
Beläggning	Hårdgjord yta	-	-

Tabell 2 Tabellen visar målstandarderna för olika näten utifrån kategorierna.

5 Korsningspunkter

För att garantera låga hastigheter på motorfordonstrafiken och därmed hög trafiksäkerhet bör alla korsningspunkter mellan oskyddade trafikanter och motorfordon vara utformade så att en högsta hastighet på 30 km/h kan säkras. Detta är fallet i många av de befintliga korsningspunkterna, men det är inte konsekvent genomfört.

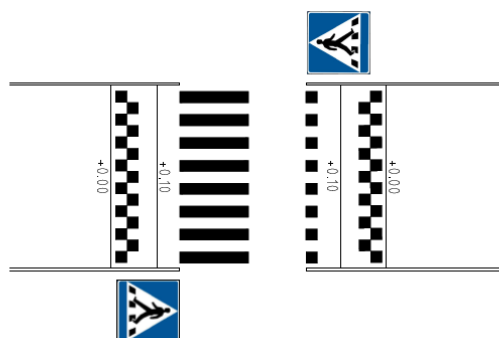
Korsningspunkter kan utformas på olika sätt och nedan beskrivs de olika varianterna.

Planskild

En planskild korsning innebär att gång- och cykelvägen korsar bilvägen via bro eller tunnel. Detta är den säkraste typen av korsning. Nivåskillnaden som uppstår vid planskilda korsningar kan upplevas som ett hinder för gående och framför allt för cyklister. Därför behöver markens lutning anpassas vilket kräver stora utrymmen. Tryggheten i tunnlar är svår att säkerställa men inte omöjlig.

Upphöjd passage

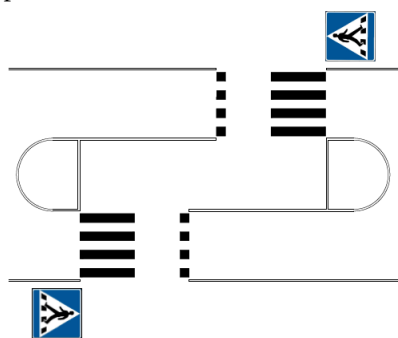
En upphöjd passage innebär att gång- och cykelvägen upplevs fortsätta i samma nivå genom korsningen. Det innebär ett gupp för bilarna. En upphöjd passage kan vara med eller utan mittrefug.



Figur 12 Exempelbild på upphöjd passage utan mittrefug.

Sidoförskjuten passage

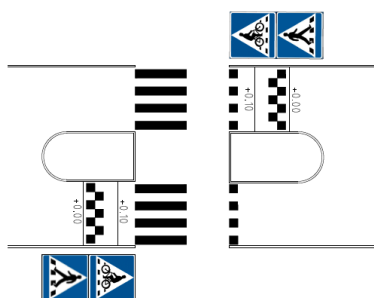
Vid en sidoförskjuten passage är gång- och cykelvägen förskjuten genom en mittrefug i korsningen med biltrafiken. Cyklister tvingas sänka farten då passagen går i sick-sack över gatan. Biltrafikens hastighet sjunker i och med den avsmalning som uppstår.



Figur 13 Exempelbild på sidoförskjuten passage.

Cykelöverfart

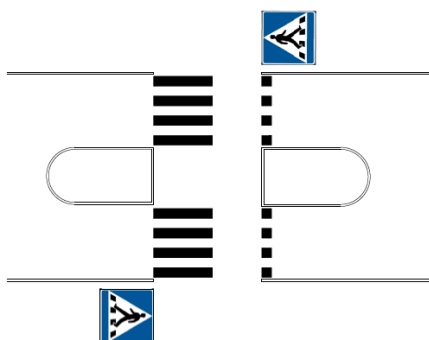
En cykelöverfart är ett övergångsställe för cykeltrafiken. Här har Cyklister företräde framför biltrafiken. För att få skylta cykelöverfart krävs det att passagen är hastighetssäkrad, vanligtvis via gupp. För att inte göra det mer förvirrande när det gäller vem som har företräde föreslår trafikplanen att denna typ av passage används restriktivt. Överfarter bör inte placeras i anslutning till korsningar för biltrafik.



Figur 14 Exempelbild på cykelöverfart och upphöjd passage med mittrefug.

Passage med mittrefug

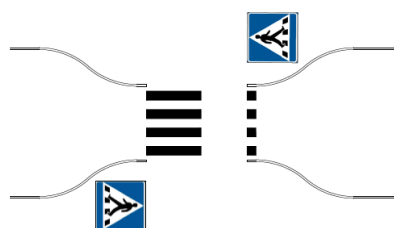
En passage med mittrefug är en förenklad version av en sidoförskjuten passage. Den används bland annat vid cirkulationsplatser. Biltrafikens hastighet sjunker i och med den avsmalning som uppstår.



Figur 15 Exempelbild på passage med mittrefug.

Avsmalnad passage

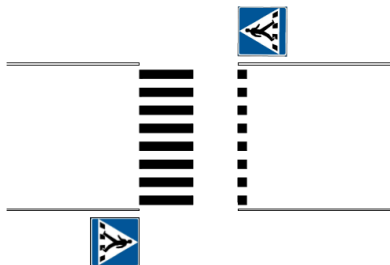
En avsmalnad passage har bara ett körfält för biltrafiken vid passagen. Lösningen kan användas där det inte finns plats med mittrefug och där mängden bilar är låg.



Figur 16 Exempelbild på avsmalnad passage.

Passage

Med passage menar trafikplanen ett övergångsställe med cykelpassage utan mittrefug.



Figur 17 Exempelbild på passage.



5.1 Målstandard för korsningspunkter

De olika utformningarna av korsningspunkter påverkar trafikslagen på olika sätt. En upphöjd passage ger till exempel en ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister medan det ger en minskad framkomlighet för motorfordonen. En målstandard för när de olika typerna av korsningspunkterna ska användas har därför tagits fram, se tabell 3 nedan. Målstandarden ska följas vid ny- eller ombyggnation där det är möjligt. Undantag kan göras om det kan motiveras.

	Huvudecykelstråk	Cykelstråk
Genomfartsgata	Planskild eller sidoförskjuten passage	Planskild, sidoförskjuten passage eller passage med mittrefug
Uppsamlingsgata	Planskild, upphöjd passage eller överfart	Planskild, upphöjd passage, sidoförskjuten passage eller passage med mittrefug
Lokalgata	Upphöjd passage eller överfart	Upphöjd passage, passage med mittrefug, avsmalnad passage eller passage
Villagata	Upphöjd passage	Passage

Tabell 3 Målstandard för korsningspunkter utifrån vägnätets kategorier.

Passager utan varken vägmarkering och vägskyltar kan tillåtas på platser där antalet bilar och cyklister är lågt och hastigheten är låg.

5.2 Målstandard för korsningspunkter vid skolor

I anslutning till skolor prioriteras trafiksäkerheten för gående och cyklister högt och korsningspunkter intill skolor och längs skolvägar har därför en egen målstandard. Den presenteras i tabell 4 nedan.

I anslutning till skolor ställs högre krav på trafiksäkerhet. De presenteras i tabellen nedan.

	Huvudecykelstråk	Cykelstråk
Genomfartsgata	Planskild eller upphöjd passage	Planskild eller upphöjd passage
Uppsamlingsgata	Planskild, upphöjd passage eller överfart	Planskild, upphöjd passage, sidoförskjuten passage eller passage med mittrefug
Lokalgata	Upphöjd passage eller överfart	Upphöjd passage
Villagata	Upphöjd passage	Passage

Tabell 4 Målstandard för korsningspunkter i anslutning till skolor utifrån vägnätets kategorier.

6 Kollektivtrafik

För många personer är kollektivtrafiken nödvändig för resor. Det finns framför allt två olika typer av kollektiva färdmedel i Värnamo kommun, tåg och buss. Regionen ansvarar för kollektivtrafiken i samarbete med kommunen.

Det finns även ett tredje färdmedel i kollektivtrafiken, nämligen närtrafik. Närtrafik är en typ av kollektivtrafik som binder samman landsbygd med tätort. Närtrafiken kräver inga infrastrukturella åtgärder då den ingår i nätet för biltrafik och hanteras därför inte separat i trafikplanen.

6.1 Tåg

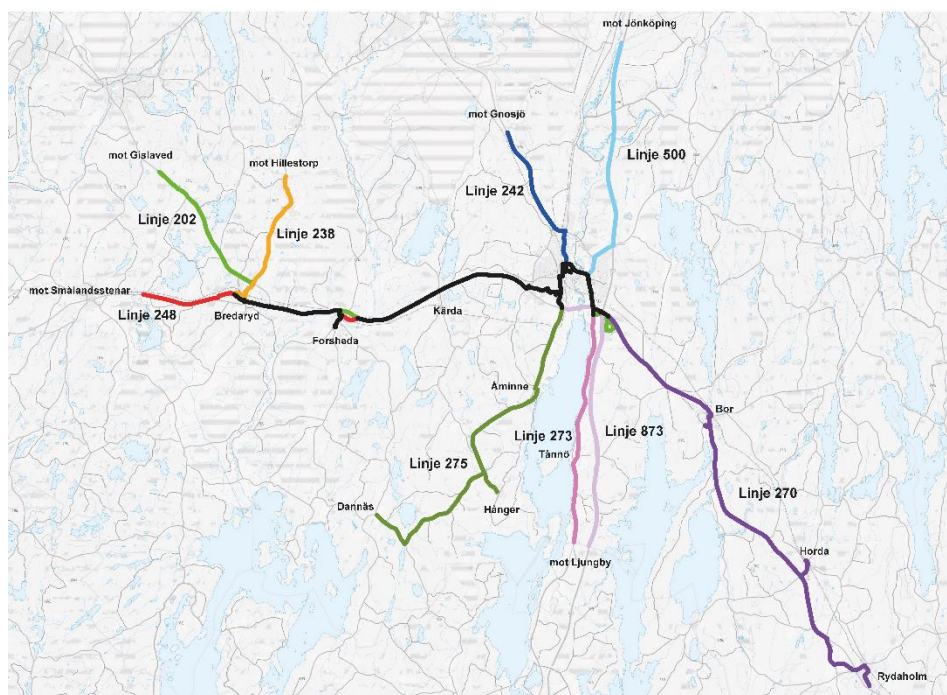
I kommunen finns två linjer med Krösatåg. Det är linjen Jönköping-Växjö som stannar på stationen i Värnamo, Rörstorp, Bor och Rydaholm. Den andra linjen är Nässjö-Halmstad som stannar på stationen i Värnamo, Forsheda och Bredaryd.

Utöver Krösatåg finns avgångar med SJ regionaltåg mellan Göteborg och Kalmar som stannar på Värnamo station.

Det pågår satsningar på infrastrukturen för järnvägen. Trafikverket kommer påbörja elektrifiering av järnvägen på sträckan mellan Värnamo och Nässjö under år 2028.

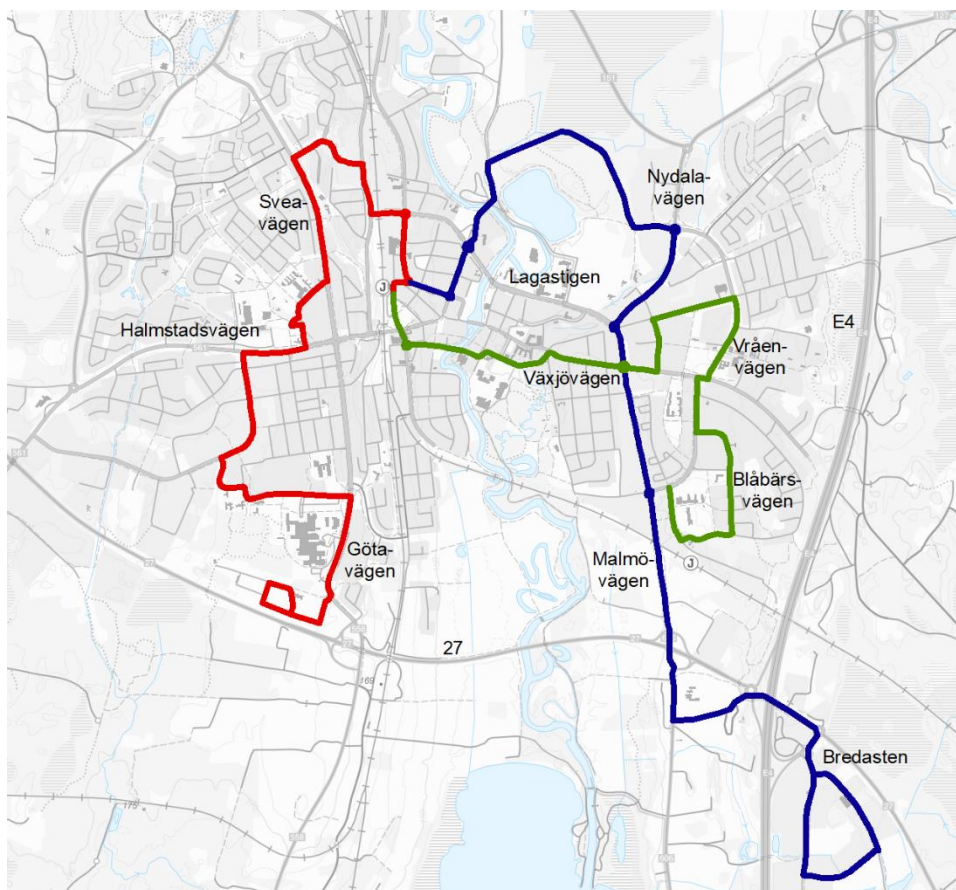
6.2 Buss

I kommunen finns både stadsbuss och regionbuss. En av länets mest trafikerade busslinje är linjen mellan Gislaved och Värnamo. Kommunen behöver fortsätta arbeta för en så bra kollektivtrafik som möjligt för så många som möjligt.



Figur 18 Regionbusslinjer i Värnamo kommun.

Stadsbussen har skurits ner från tre linjer till en på grund av ekonomiska sparkrav hos Jönköpings Länstrafik (JLT). Kommunen verkar tillsammans med JLT för att fler linjer med stadstrafik ska kunna trafikeras i framtiden. Ett förslag på hur tre nya busslinjer för stadsbussen skulle kunna se ut har tagits fram baserat på tidigare statistik för antal påstigande vid busshållplatser och övriga målpunkter placering i Värnamo. Dialog förs med JLT för att se om det är möjligt att trafikera de önskade sträckorna.



Figur 19 Karta över förslag på stadsbusslinjer i Värnamo stad.

Standard för busshållplatser

För att göra bussen till ett så attraktivt färdmedel som möjligt behöver utformningen av hållplatser ses över. Trafikplanen föreslår att kommunen följer länstrafikens riktlinjer för hållplatser i Hållplatshandbok region Jönköpings län 2022.

6.3 Värnamo station

Ytorna som finns vid stationen används inte på det mest optimala sättet utifrån dagens behov. Värnamo kommun behöver i samarbete med JLT utreda hur stationsområdet bör se ut i framtiden. Stationen är även en viktig målpunkt för cyklister och därför behöver tillgängligheten för denna grupp optimeras.

7.2 Målstandard för bilnätet

Målstandarden ska följas vid ny- eller ombyggnation där det är möjligt. Standarden skiljer sig åt för de olika kategorierna och presenterar i tabellen nedan.

	Genomfartsgata	Uppsamlingsgata	Lokalgata	Villagata
Trafikmängd	-	Över 2 000 fordon/dygn	Under 2 000 fordon/dygn	-
Trädallé	Dubbelsidig är önskvärt men enkelsidig kan accepteras där utrymmet saknas	Enkelsidig är önskvärt men inget krav där utrymme saknas	Nej	Nej
Trottoar	Dubbelsidig, där det inte finns GC-väg	Dubbelsidig, där det inte finns GC-väg	Enkelsidig, där det inte finns GC-väg	Nej
Väjningsregler	Huvudled	Huvudled men undantag kan göras	Högerregeln	Högerregeln
Gatubredd	≤40 km/h minst 7,0 m ≥60 km/h minst 7,5 m	minst 6,5 m	minst 6,0 m	minst 5,5 m
Utfarter	Restriktiva mot utfarter	Restriktiva mot utfarter	-	-
Parkering tillåten	Nej	Nej	Beror på gatans förutsättningar	Ja

Tabell 5 Tabellen visar målstandarden för olika näten utifrån olika parametrar.



8 Biltrafik i Värnamo stad

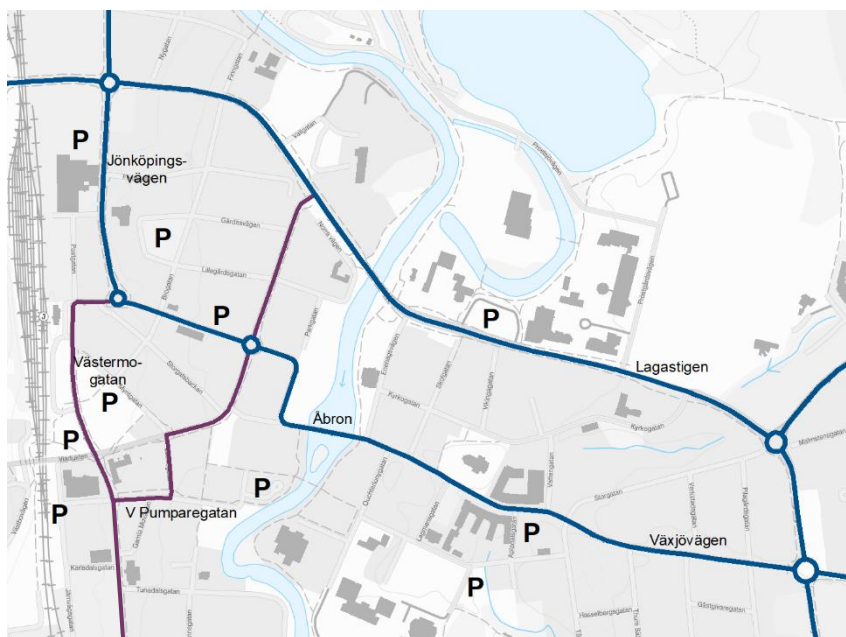
Värnamo förväntas fortsätta växa, vilket innebär ökad trafik. För att möta denna ökning har olika lösningar analyserats. Dessa behöver införas stegvis, vilket ger möjlighet att utvärdera och prioritera resurserna effektivt. Alla alternativen behöver utredas vidare och ska endast ses som förslag till tänkbara lösningar.

Idag är det mycket trafik som passerar genom centrum även om de inte har en direkt målpunkt där, utan bara vill ta sig från en sida stan till den andra. Genomfartstrafiken i centrum bör minskas och möjligheten att ta sig till parkeringsplatser, som är bilen målpunkt, bör underlättas.

I centrum rör sig många till fots eller med cykel och målet är att det antalet ska öka. Biltrafiken tar upp stora ytor och skapar otrygghet för gående och cyklister. Genom att flytta bort biltrafiken från den mest centrala delen av centrum, och samtidigt göra det enklare att hitta en bra intilliggande parkering, kan dessa centrala ytor omvandlas till trevliga miljöer som blir lätta att nå även för bilister.

Tanken är att göra centrum trevligare genom mer grönska, sittplatser och en lekplats i Åbroparken. Om fler rör sig och uppehåller sig i centrum kommer det ha en positiv effekt för handeln.

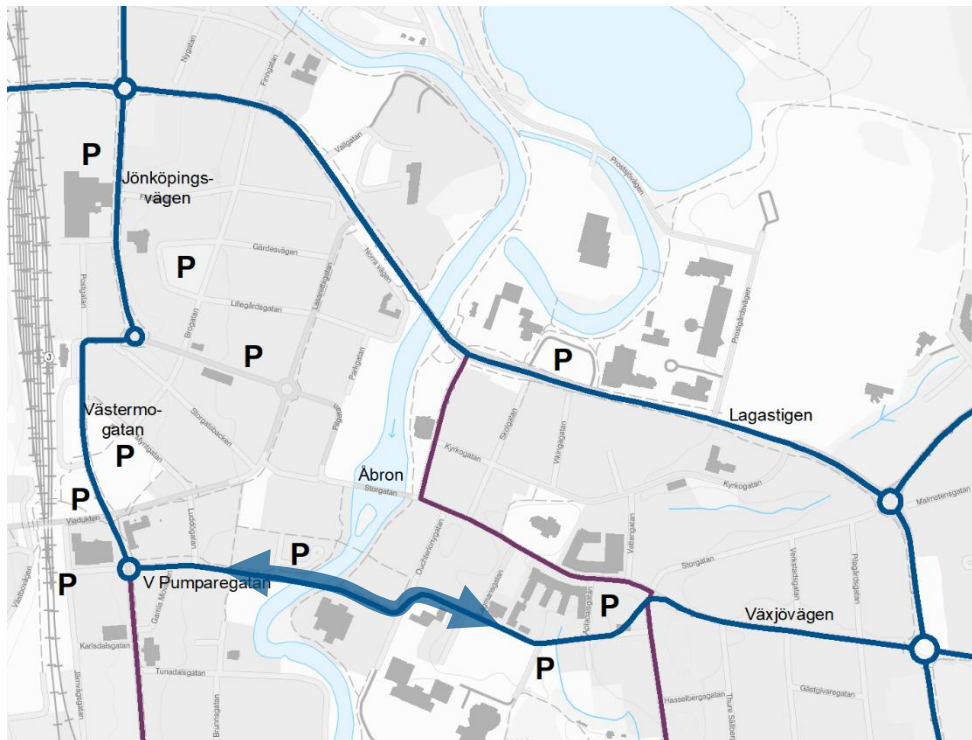
För att öka attraktiviteten i centrum och frigöra ytor behöver biltrafiken hitta andra vägar till parkeringsplatserna än genom stadskärnan. För att få ut biltrafiken ur de mest centrala delarna av centrum behöver biltrafik på Åbron begränsas. Detta är inte möjligt att göra utan att ha en lösning på vart den trafiken som idag kör på Åbron ska köra i stället. Det finns bara två broar över Lagan för biltrafiken inne i Värnamo och om den ena, Åbron, ska begränsas behöver det finnas ett alternativ. I kommande kapitel presenteras förslag på lösningar för biltrafiken i Värnamo på lång sikt.



Figur 21 Karta över **befintligt** bilnät i de centrala delarna av Värnamo stad. Befintliga parkeringsplatser är markerade med P.

8.1 Pumparebron

Pumparebron kopplar ihop Östra Pumparegatan med Västra Pumparegatan och innebär också ombyggnation av delar av Lagmansgatan, som blir en genomfartsgata. Pumparebron tillsammans med andra gator skapar en ringled runt centrum, vilket ger smidigare tillgång till parkeringar och förbättrar trafiksituationen runt Apladalsskolan.



Figur 22 Karta över bilnätet i centrala Värnamo med **ny bro**.

Kartan visar hur den nya Pumparebron skapar en ringled runt centrum. Här finns också befintliga parkeringsplatser markerade med ett P och de ligger lämpligt placerade utmed ringleden.

8.2 Uddebovägen eller Viadukten

Efter att Pumparebron etablerats och trafiken utvärderats finns två olika alternativ på lösning. Lösningarna fungerar tillsammans men kan också klara sig utan varandra. Vilket av alternativen, Uddebovägen eller Viadukten, som är nästa steg efter Pumparebron behöver utredas vidare. Bland annat behöver nyttan vägas mot kostnaden ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Uddebovägen

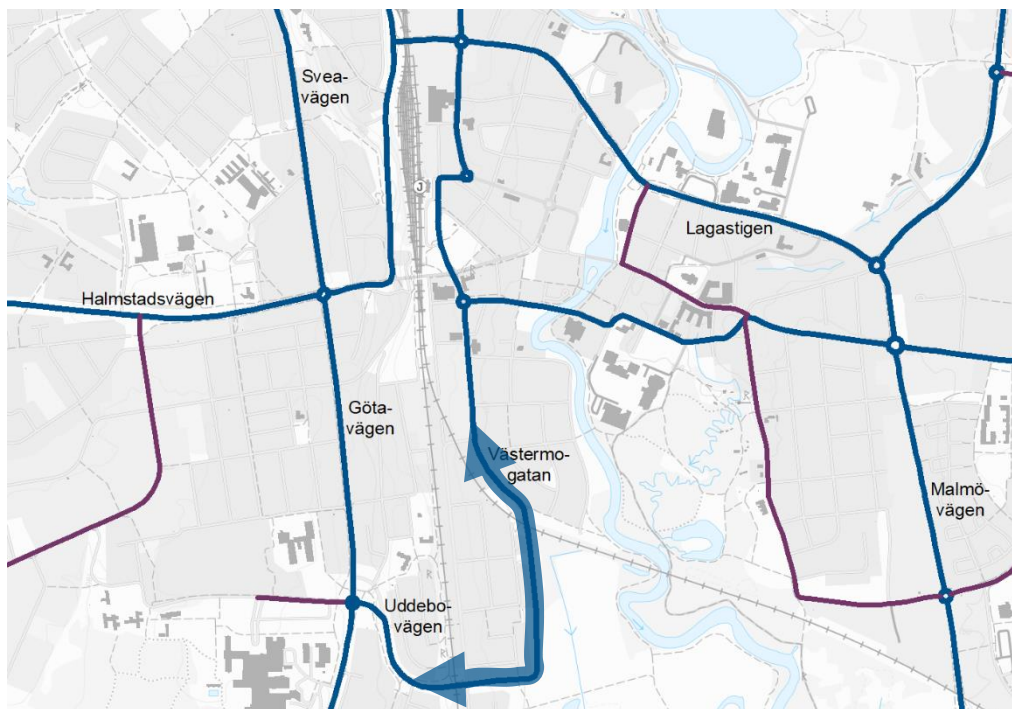
Uddebovägen går idag från Götavägen till Mosslegatan. Trafiken leds via Mosslegatan och Västermogatan till Värnamos centrala delar. På vägen korsas järnvägen i två plankorsningar.

Det nya förslaget innebär att Uddebovägen förlängs i korsningen med Mosslegatan för att runda bostadsområdet och ansluta direkt till Västermogatan via en ny undergång under järnvägen.

Korsningen mellan Götavägen och Uddebovägen skulle eventuellt kunna flyttas söder ut för att ansluta på samma plats som Doktorsgatan. En cirkulationsplats i den korsningen skulle öka korsningens kapacitet och underlätta för bussens angöring till hållplats Doktorsgatan.

Förslaget innebär även att den befintliga järnvägs-korsningen mellan Uddebovägen och Mosslegatan byggs om till en planskild korsning. Järnvägs-korsningen mellan Mosslegatan och Västermogatan föreslås stängas. Mosslegatan görs då om till en återvändsgata för att slippa genomfartstrafiken. Mosslegatan är inte utformad för genomfartstrafik utan är i grunden en villagata. Med detta förslag finns inga järnvägs-korsningar med biltrafik i plan kvar i Värnamo vilket är positivt för trafiksäkerhet och framkomlighet.

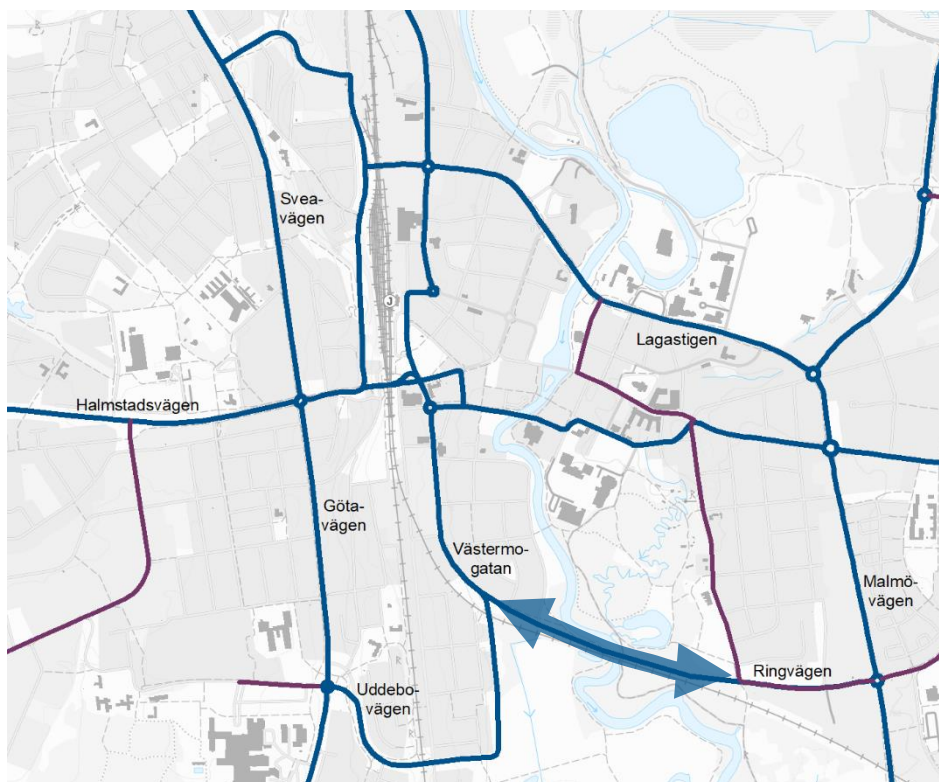
Om föreslagna åtgärder är möjliga att genomföra utifrån höjdskillnader och andra fysiska förutsättningar samt vad det skulle kosta behöver utredas vidare.



Figur 23 Karta över bilnätet i Värnamo med Uddebovägen lösningen.

8.3 Ringvägen

Om Värnamo växer mycket kan det på lång sikt behövas ytterligare ett ställe att korsa Lagan på. Det alternativ som skulle kunna vara en lösning är då en ny väg utmed järnvägen i Apladalen, mellan Ringvägen och Västermogatan. Detta är inte en optimal lösning då det kräver stort intrång i Apladalen. Dessutom finns väg 27 ganska nära och genvägen med den nya vägen blir inte jättestor. Eventuellt kan detta bli aktuellt långt fram i tiden.



Figur 25 Karta över bilnätet i Värnamo med Ringvägen.

8.4 Historiska förslag på biltrafiknät för Värnamo stad

Trafiken i Värnamo stad har diskuterats under lång tid och det finns några förslag som diskuterats genom åren som trafikplanen övervägt som alternativa lösningar men valt att inte gå vidare med. Dessa presenteras här.

Sågareliden

Ett alternativ till viaduktens nuvarande läge är en ny förbindelse mellan Västbovägen och Västra Pumparegatan alternativt Karlsdalsgatan. Problemet med en förbindelse här är att gatubredden på Västbovägen är för smal för den typen av genomfartsgata. Det är idag bara en villagata. Ett annat problem är den tillgängliga ytan i korsningen där Västbovägen ansluter till Götavägen. Det saknas utrymme för att göra en cirkulationsplats. De två alternativen på korsningar på andra sidan järnvägen vid Västra Pumparegatan eller Karlsdalsgatan har samma problem. Trafikplanen har därför valt att inte presentera denna förbindelse som en lämplig lösning.

Undergång Mosslegatan

Under 90-talet fanns en tanke om att bygga om järnvägs-korsningen på Södra övergången till en planskild korsning genom en tunnel under fastigheten norr om den befintliga korsningen. Nackdelen med den lösningen är att Mosslegatan fortsatt blir en genomfartsgata vilket den inte är utformad för. Dessutom behöver flera fastigheter köpas in så att byggnader kan rivas för att ge plats för de slänter som tunneln behöver.

8.5 Parkering i centrala Värnamo

För att få ett attraktivt och levande centrum i Värnamo stad är möjligheten att kunna parkera sitt fordon av största vikt. För att säkerställa att parkeringsbehovet uppfylls föreslår trafikplanen att en separat utredning tas fram för parkeringsfrågan i centrala Värnamo i samarbete med näringslivet. Även frågan om ett parkering- eller mobilitetshus och dess centrala placering behöver utredas. I en sådan utredning behöver även skyltningen till parkeringsplatserna ingå.

9 Trafik utanför Värnamo stad

Stora delar av trafiken rör sig utanför Värnamo stad. På dessa gator och vägar är kommunen inte väghållare men kan till viss del påverka Trafikverket och andra aktörer. När det gäller gång- och cykelvägar utanför Värnamo tätort är kommunen väghållare till stor del.

I detta kapitel hanteras både gång- och cykelvägar och övriga vägar utanför Värnamo stad. Åtgärderna som föreslås prioriteras i Åtgärdsplan för trafik.

9.1 Cykling mellan tätorter

För att det ska vara möjligt att cykla mellan kommunens tätorter behöver det finnas säkra vägar att det göra det på. Det behöver inte nödvändigtvis röra sig om fullskaliga gång- och cykelvägar. På vissa platser kan det räcka med mindre trafikerade vägar i blandtrafik eller enklare cykelleder.

Trafikplanen föreslår att en inventering genomförs av var det finns cykelbara vägar mellan tätorterna och var det saknas säker förbindelse. I projektet behöver dessa vägar tydliggöras via kommunikation så att de kan användas och eventuella brister åtgärdas. En av de viktigaste åtgärderna bedöms vara utvecklad skyltning. Projektet behöver genomföras i samarbete med Region Jönköping och Trafikverket.

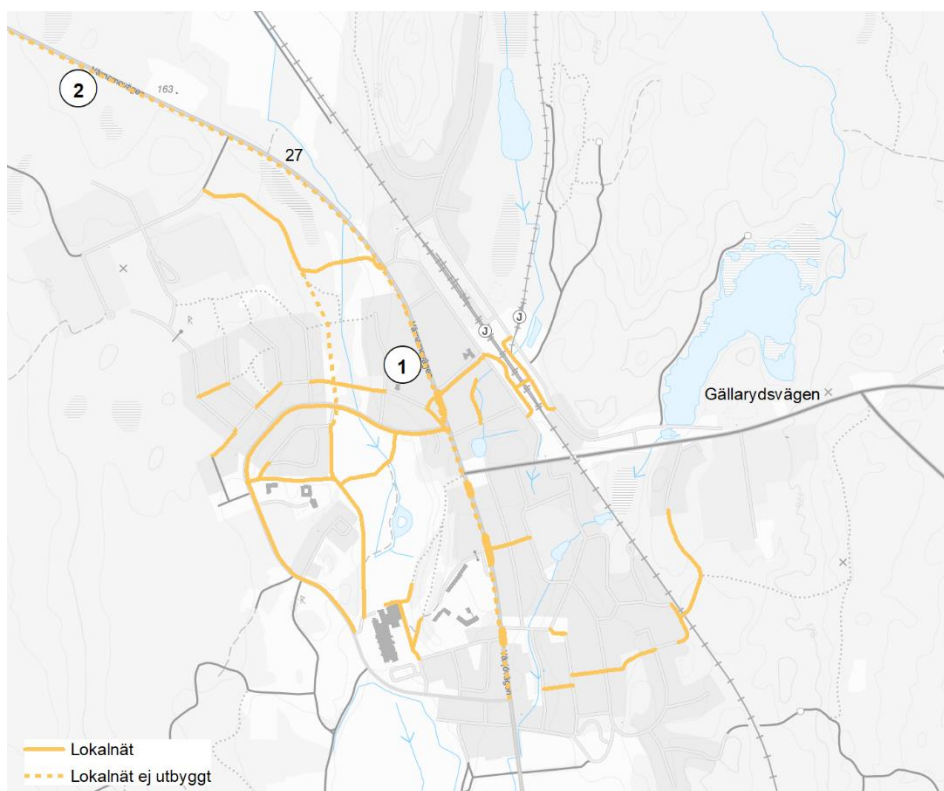


9.2 Bor

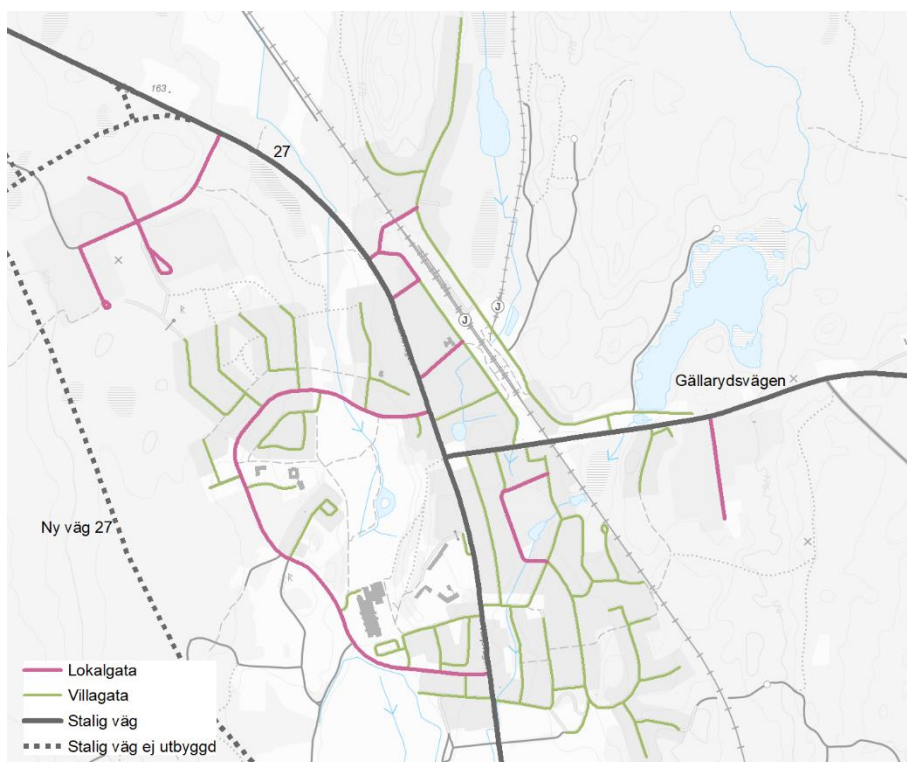
Det händer mycket när det gäller trafiken i Bor. Byggnation av förbifarten på väg 27 förväntas starta efter sommaren 2025. Detta möjliggör för en annan typ av trafik på Växjövägen i Bor som idag är väg 27, punkt 1 i kartan. Gång- och cykelväg på ena sidan av Växjövägen genom hela Bor är önskvärt.

Att kunna cykla från Bor till Värnamo är en självklarhet, punkt 2 i kartan. Sträckan är cirka en mil vilket är en rimlig sträcka att cykla både med vanlig cykel och elcykel. I samband med de ombyggnationer som Trafikverket genomför ska kommunen verka för att det blir så säkert som möjligt för oskyddade trafikanter på sträckan. Målet är att separera cykel- och motortrafik.

Cykelnätet och bilnätet presenteras i bilderna nedan. En mer detaljerad karta över näten finns i bilaga 3 och 4.



Figur 26 Karta över cykelnätet i Bor.

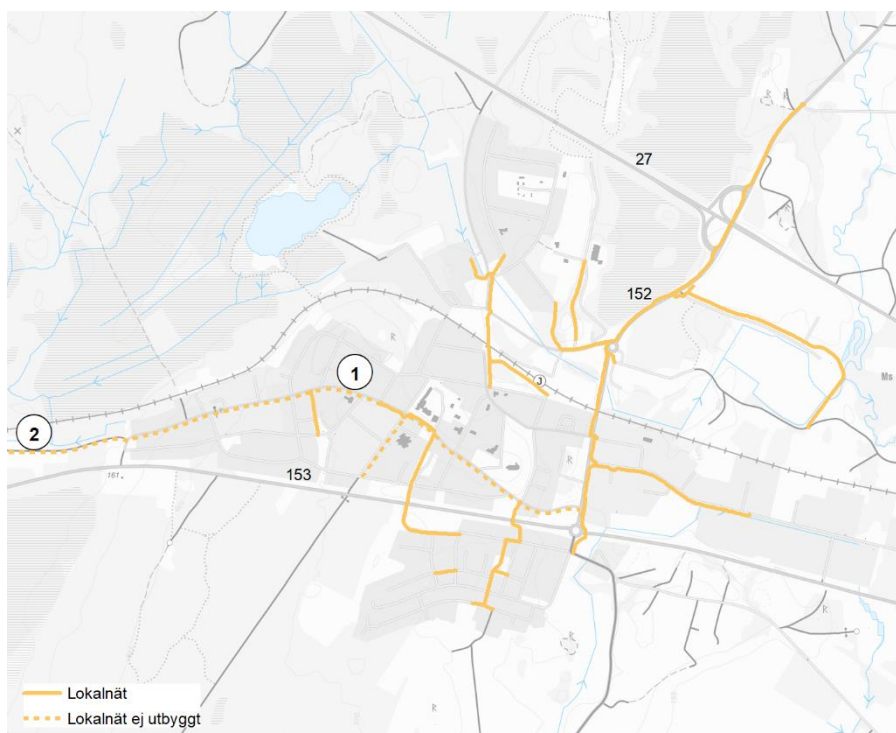


Figur 27 Karta över bilnätet i Bor.

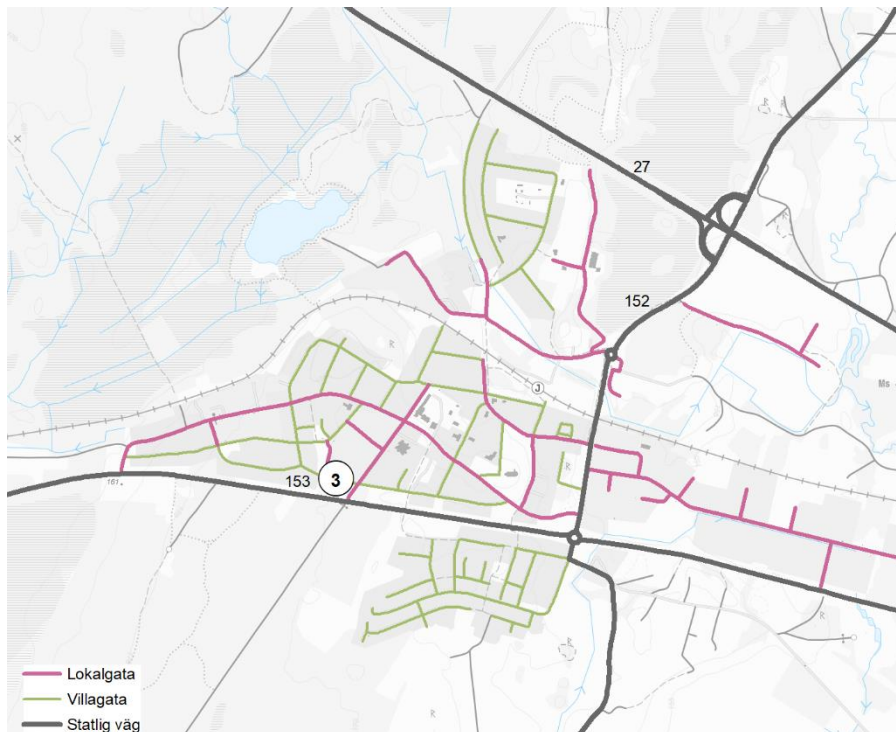
9.3 Bredaryd

I Bredaryd föreslås en ombyggnation av Lundavägen så att gång- och cykelväg kan anläggas utmed sträckan, punkt 1 i kartan. Den tunga trafiken bör också ledas bort från Lundavägen på sträckan mellan Västra vägen och Östra vägen. I stället bör den tunga trafiken ledas ner till väg 153 via Västra vägen. Utformningen av korsningen väg 153 och Västra vägen behöver ses över så att den blir lättare att använda för den tunga trafiken, punkt 3 i kartan. Samtidigt behöver den delen av Lundavägen bli lite mindre attraktiv för den tunga trafiken. Detta behöver ske i dialog med Trafikverket. Möjligheten att ta sig till Annebergssjön och dess badplats med cykel behöver ses över, punkt 2 i kartan.

Cykelnätet och bilnätet presenteras i bilderna nedan. En mer detaljerad karta över näten finns i bilaga 5 och 6.



Figur 28 Karta över cykelnätet i Bredaryd.



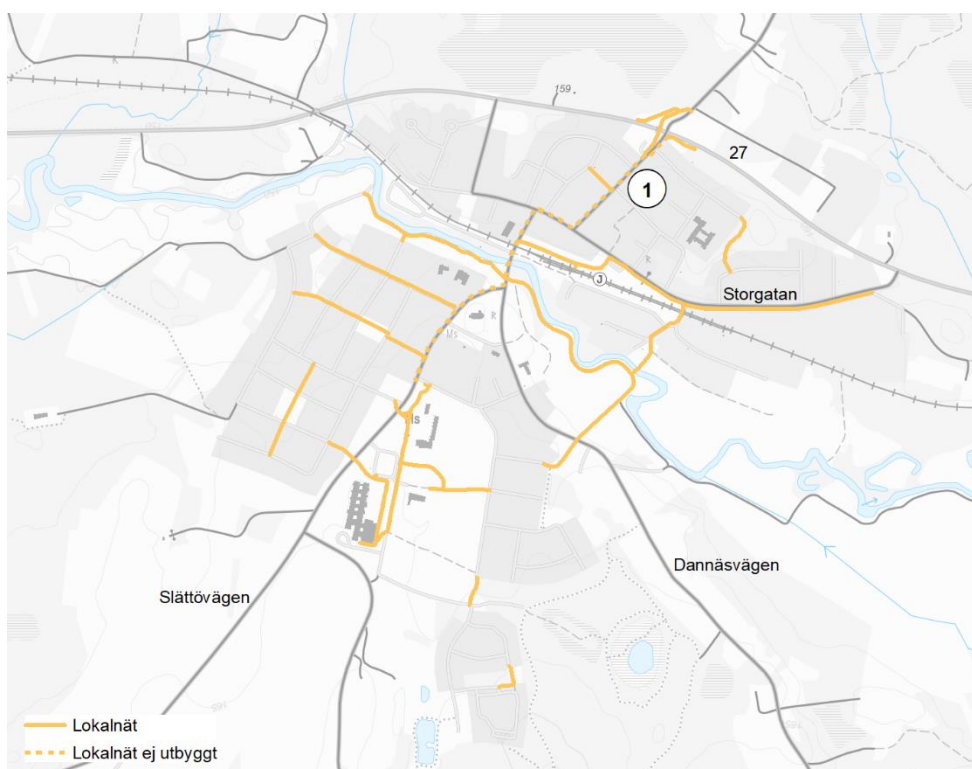
Figur 29 Karta över bilnätet i Bredaryd.

9.4 Forsheda

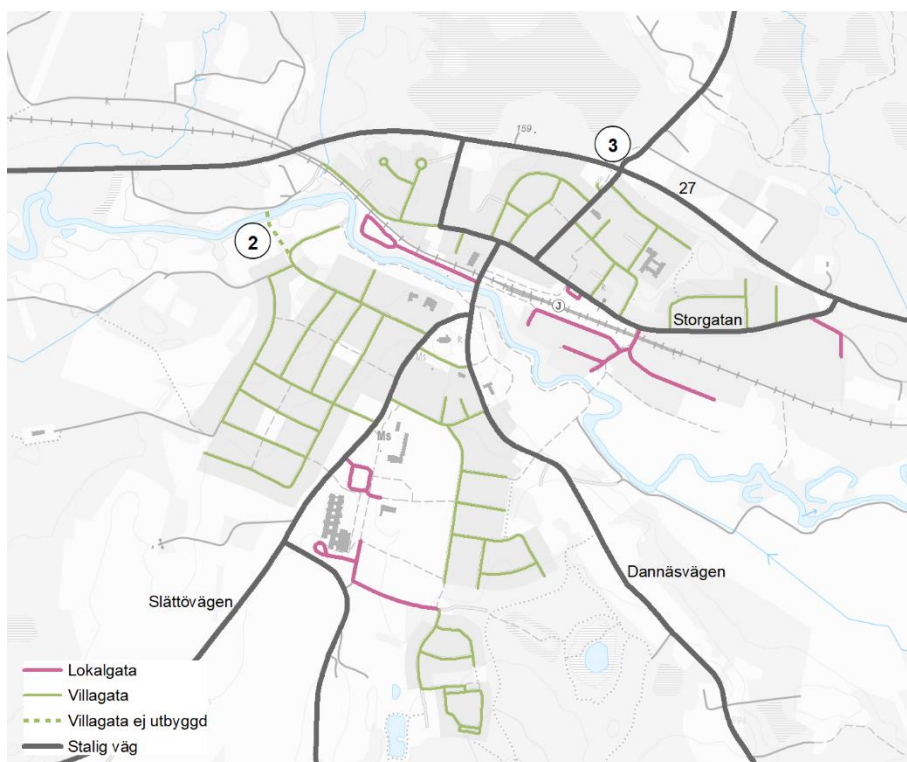
I Forsheda måste man kunna ta sig från busshållplatsen på väg 27 genom samhället till skolan på ett säkert sätt, punkt 1 i kartan. Trafikplanen föreslår att gång- och cykelväg anläggs på sträckan i samarbete med Trafikverket. På sträckan behöver järnvägs korsningen särskilt beaktas. Säkerheten för oskyddade trafikanter i den plankorsningen behöver säkerställas.

I dagsläget finns bara en väg att korsa järnvägen och Lagan i Forsheda. För att minska känsligheten i det föreslås en ny bro över Lagan, punkt 2 i kartan, från Kyrkogatan. I korsningen där Fänestadsvägen ansluter till väg 27 behöver trafiksäkerheten ses över då det sedan 2005 skett 9 trafikolyckor på platsen, punkt 3 i kartan, enligt STRADA.

Cykelnätet och bilnätet presenteras i bilderna nedan. En mer detaljerad karta över näten finns i bilaga 7 och 8.



Figur 30 Karta över cykelnätet i Forsheda.



Figur 31 Karta över bilnätet i Forsheda.

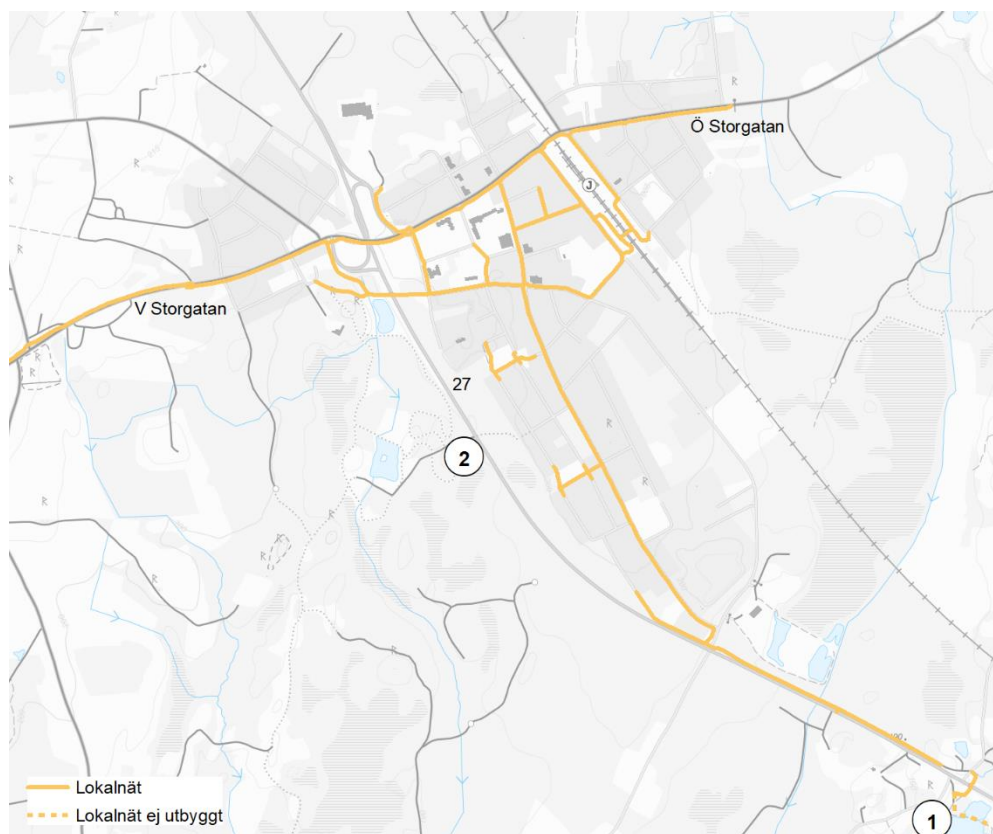
9.5 Rydaholm

På sikt vore det bra om väg 27 blev mötteseparerad och att det då blev en trafikplats vid den södra infarten i korsningen med Alvestavägen. I väntan på det föreslår trafikplanen ett vänstersvängskörfält på väg 27 i den korsningen, punkt 3 i kartan. Det har skett 5 olyckor på platsen sedan 2005, den senaste var 2018 enligt STRADA, vilket trafikplanen bedömer som en olycksdrabbad korsning.

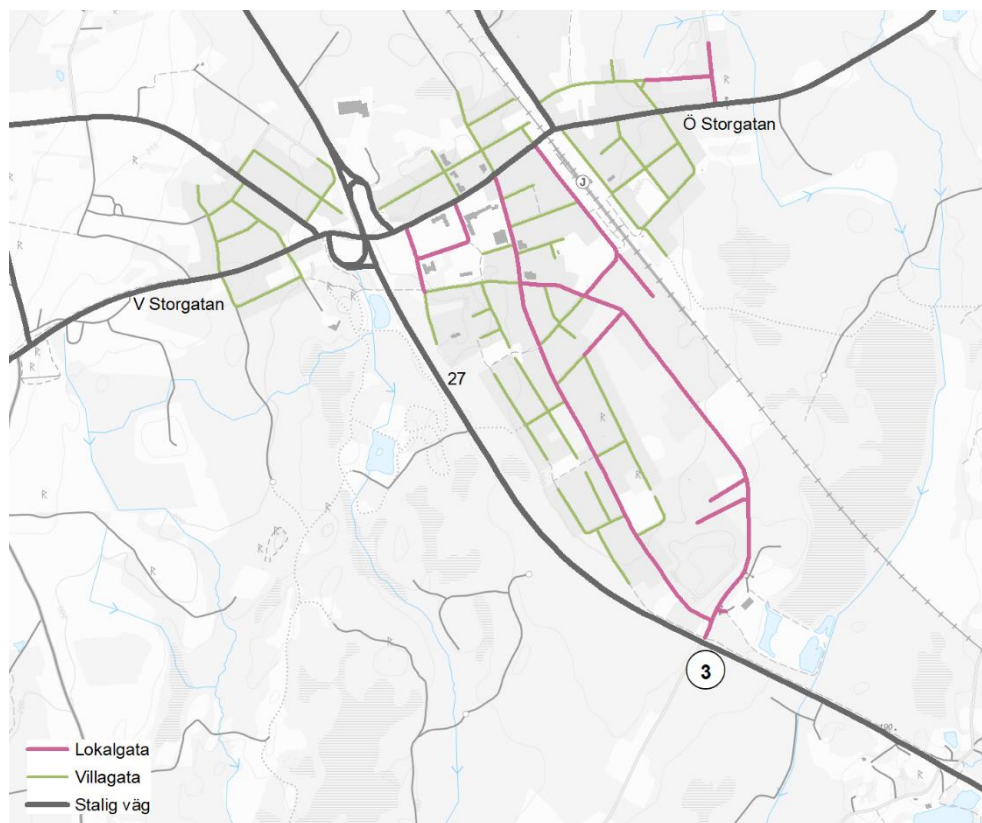
Det har framkommit önskemål om möjlighet att ta sig hela vägen fram till badplatsen med cykel. Idag är det en bro sista biten som behöver ses över. Ett alternativ kan vara att anlägga en gång- och cykelväg utmed väg 27 sista biten, punkt 1 kartan.

I höjd med Oxelvägen har en smitväg över väg 27 uppstått. För att komma från den östra sidan till rekreationsområdet på den västra sidan korsas vägen här, punkt 2 i kartan. På sikt bör det bli en planskild gång- och cykelpassage här.

Cykelnätet och bilnätet presenteras i bilderna nedan. En mer detaljerad karta över näten finns i bilaga 9 och 10.



Figur 32 Karta över cykelnätet i Rydaholm.



Figur 33 Karta över bilnätet i Rydaholm.

10 Tung trafik

Transporter är viktiga på många sätt och de behöver kunna nå sina målpunkter på ett smidigt och säkert sätt. Den tunga trafiken som inte har målpunkter i Värnamo stad bör däremot köra runt och inte genom staden. Trafikplanen föreslår ett förbud mot genomfart för tung trafik i Värnamo stad.

11 Säkra skolvägar

För att få en bild av trafiksituationer runt kommunens låg- och mellanstadieskolor har NTF anlitats för att analysera detta. Rapporten i sin helhet finns i bilaga 11. Enkelt sammanfattat kan sägas att cirka 25 procent, det vill säga vart fjärde barn, blir skjutsat med bil till skolan. Drygt 40 procent av eleverna tar sig till skolan genom att gå eller cykla. Resterande åker skolskjuts.

Kommunen behöver arbeta med beteendeförändrande åtgärder riktade mot elever och föräldrar för att få fler barn att gå eller cykla till skolan. Utöver det behöver några åtgärder genomföras i den fysiska miljön för att öka trafiksäkerheten vid några av skolorna.

12 Beteendepåverkande kampanjer

För att öka andelen hållbara resor kommer det, utöver förbättringsåtgärder i den fysiska miljön, även behövas beteendepåverkande kampanjer. Kampanjer som ändrar vanor och bryter beteenden är det mest effektiva sättet att få fler att resa mer hållbart. Kommunen är en stor arbetsgivare och bör vara ledande i beteendepåverkande åtgärder för den egna personalen, både till och från jobbet och tjänsteresor på arbetstid. Medel bör avsättas för projekt som arbetar med beteendepåverkan som till exempel Styr framåt!

13 Mätning av trafik

För att kunna följa upp hur resvanor ändras över tid behövs kontinuerliga trafikmätningar för både cykel och biltrafik. Målet är att minst vart annat år mäta biltrafiken på de platser där vi historiskt gjort det för att följa utvecklingen. Med vilken teknik det ska göras och om kommunen har resurser till detta bör utredas. Det behöver också utredas hur mätning av cykeltrafik ska se ut i framtiden. Även den bör mätas vart annat år för att skapa ett underlag för att kunna se hur de åtgärder vi genomför påverkar resandet.

14 Förslag på vidare utredningar

Trafik är komplext och allt kan inte lösas i trafikplanen. Därför föreslår trafikplanen att vidare utredningar behöver göras inom vissa områden. Nedan följer en sammanställning.

1. Viadukten och Uddebovägen (se kap. 8.2)
2. Parkeringsutredning cykel med fokus på kommunala arbetsplatser (se kap. 4.3)
3. Parkeringsutredning bil inkl. parkerings- eller mobilitetshus (se kap. 8.5)
4. Utredning och identifiering av cykelbara vägar mellan tätorterna (se kap. 9.1)
5. Riktlinje vägvisning för cykeltrafik (se kap. 4.2)
6. Värnamo station (se kap. 6.3)
7. Trafikmätning (se kap. 13)

15 Revidering

Revidering sker löpande under varje mandatperiod och vid behov.

16 Bilagor

1. Cykelnätet i Värnamo
2. Bilnätet i Värnamo
3. Cykelnätet i Bor
4. Bilnätet i Bor
5. Cykelnätet i Bredaryd
6. Bilnätet i Bredaryd
7. Cykelnätet i Forsheda
8. Bilnätet i Forsheda
9. Cykelnätet i Rydaholm
10. Bilnätet i Rydaholm
11. Säkra skolvägar NTF:s rapport