

2021-03-23

1
1(1)**Styrelse/Nämnd:** Tekniska utskottet**Dag, tid:** 2021-03-23, kl. 09:30**Plats:** Sammanträdesrum Gillet**Övrigt:** Deltagande även via Netpublicator Video Meet

Ärenden:	Dnr:	Sida:
Beslutsärenden		
1 Val av justerare		
2 Parkeringsautomater i centrala Värnamo	TU.2019.121	2 - 5
Beredningsärenden		
3 Granskning av förening som har erhållit föreningsbidrag 2020	TU.2020.170	
4 Skrivelse från Värnamo GIK om nedsättning av hyra på grund av pandemin	TU.2021.41	6 - 8
5 Förslag till åtgärder för hastighet och trafiksäkerhet på Lagastigen	TU.2020.53	9 - 24
6 Källsortering i kommunala verksamheter	TU.2020.23	25 - 28
7 Rivning av VA-anläggningar	TU.2021.48	29
Informationsärenden		
8 Midsommarfirande i Apladalen 2021	TU.2021.38	30
9 Förvaltningschefen informerar		
10 Övrig information		31
11 Övrigt		

Gottlieb Granberg
OrdförandeMaria Grimstål
Sekreterare

Parkeringsautomater i centrala Värnamo

Ärendebeskrivning

Tekniska förvaltningen har fått i uppdrag från kommunstyrelsen att, i samråd med samhällsbyggnadsförvaltningen, på kommunägda parkeringsplatser ersätta myntautomater med digital betallösning.

Ärendet behandlades av tekniska utskottet 9 mars 2021 och tekniska utskottet beslutade att överlämna ärendet till nästkommande sammanträde.

Kommunägda parkeringar på allmän platsmark är i flera fall kostnadsfri, men i centrala delarna av stadskärnan finns parkeringar som är avgiftsbelagda. På dessa avgiftsbelagda parkeringar finns myntautomater för betalning. Dessa automater har passerat sin tekniska livslängd och måste bytas ut i närtid.

Frågan om eventuell justering av parkeringsavgift hanteras i samband med att parkeringsnorm beslutas som en följd av Plan för trafik.

Mynthantering kräver resurser vad gäller arbetstid och det medför också kostnader att hantera mynt. Hantering av kontanter medför också förhöjda risker i den enskilde medarbetarens arbetsmiljö. Myntautomaterna har också vid upprepade tillfällen utsatts för vandalisering, vilket kräver kostsamma reparationer. Ett annat skäl att gå över till annat system än myntautomater är att det är allt färre personer som har mynt tillgängliga. Sammantaget är det en nödvändighet att snarast införa digital betallösning.

I dagsläget är fyra parkeringar i Värnamo stad avgiftsbelagda:

- Västra Pumparegatan (Posten/ Systembolaget) intill kvarteret Gillet
- Myntgatan (Taxi) delar av kvarteret Gåsen
- Pilgatan (Stens Stures) kvarteret Rudan
- Pilgatan (Lagagyllen) kvarteret Björnen

Tekniska förvaltningen föreslår att befintliga avgiftsbelagda parkeringar förses med digital betallösning som bygger på SMS och applikationsbaserad betaltjänst (app). Lösningen är

förhållandevis billig att införa samt att drifva och innebär ökad tillgänglighet och användarvänlighet för den stora merparten. Justering av taxa och eventuell utökning av fler avgiftsbelagda parkeringsplatser införs i takt med att ny parkeringsnorm (kommunens regelverk för hur bilparkering ska ordnas vid ny- eller ombyggnation) implementeras. Se vidare under rubrik ”Utredning”.

Beslutsförslag

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

att godkänna informationen.

Tekniska utskottet föreslår kommunstyrelsen besluta

Alternativ 1:

att befintliga avgiftsbelagda parkeringar förses med digital betallösning som bygger på SMS och applikationsbaserad betaltjänst.

Alternativ 2:

att befintliga avgiftsbelagda parkeringar förses med digital betallösning som bygger på SMS och applikationsbaserad betaltjänst samt med kortläsare för konto-/kreditkort,

att hos kommunfullmäktige ansöka om extra investeringsmedel med 400 000 kronor för den utökade investeringskostnaden för kortläsare samt

att ge tekniska förvaltningen i uppdrag att utvärdera förändrad driftkostnad ett år efter införandet och återkomma med finansieringsförslag.

Tom Bark
Gata/parkchef

Jesper du Rietz
Förvaltningschef

Utredning

Det finns inga bestämmelser i trafiklagstiftningen om vilka betalningsmedel som måste accepteras för betalning av avgiftsbelagd parkering. Beslut om hur avgift för parkering ska betalas behöver inte märkas ut med vägmärken enligt Transportstyrelsens föreskrifter, däremot ska det anges på platsen hur betalning ska ske. Det framgår av 3 kap 49 a § trafikförordningen (1998:1276) att ”Avgift ska betalas på det sätt som anges på platsen och enligt angiven taxa”.

Det finns därmed juridiskt stöd för att endast acceptera en viss form av betalning. Vad kommunen möjligen kan råka ut för är synpunkter från medborgare som är kritiska mot begränsningen av valet av betalningsmedel.

För digital betalningslösning finns ett par alternativ som förvaltningen tittat på:

A: SMS

B: SMS + app (Easy Park eller motsvarande tjänst)

C: kortläsare för konto-/ kreditkort

D: kortläsare + SMS + app

A: SMS

Den stora majoriteten av invånare har tillgång till mobiltelefon och SMS. Betalning sker via faktura (elektronisk eller pappersfaktura mot en avgift). Denna lösning innebär inga stora investeringar mer än rivning av befintliga myntautomater. Driftkostnaden beräknas bli betydligt lägre än befintligt system. Utbyggnad med fler avgiftsbelagda platser innebär ringa kostnad.

B: SMS + app

Se ovan. Med app ökar användarvänligheten ytterligare och man kan ansluta flera olika fordon, betalkort och betalsätt. Detta system finns idag på flera privatägda parkeringar i centrala Värnamo.

C: kortläsare för konto-/kreditkort

Med kortläsare för konto-/ kreditkort bedöms tröskeln att gå över från myntautomat till digital betaltjänst som lägst. Om merparten har tillgång till mobiltelefon och SMS är det ytterligare fler som har tillgång till kontokort. Denna lösning innebär dock en större investering och större risk för driftsstörningar. Kostnad bedöms till cirka 100 000 kronor per

automat inklusive fiberanslutning etcetera. Alternativet innebär en betydande kostnad om kommunen önskar utöka med fler avgiftsbelagda platser. Driftkostnader bedöms som högre än nuvarande då auktoriserad reparatör, samt avtal med bank tillkommer. Den låga taxan innebär att varje korttransaktion avgiftsbeläggs från bank och kan resultera i negativt resultat för kommunen per parkerad timme.

D: kortläsare + SMS + app

Kombination av ovanstående. Det ger mycket god tillgänglighet men innebär också en större investering initialt (se alternativ C).

Övervägande om huruvida SMS-lösning +app eller SMS + app och kortläsare för konto-/kreditkort är relevant.

Det senare förslaget ger högst tillgänglighet men det första alternativet ger ändå hög tillgänglighet och innebär lägre kostnader i drift och investering för kommunen.

Sammanfattningsvis rekommenderar tekniska förvaltningen alternativ B: SMS + app (Easy Park eller motsvarande tjänst).

Ett nytt avtal har under våren 2021 upprättats med Securitas för kontroll av kommunens fyra befintliga parkeringar. Securitas har möjlighet att till befintligt avtal lägga till ytterligare tjänster i form av SMS-parkering, systemet ”Easy Park”, som redan finns på flera parkeringar i centrala Värnamo.

Att ansluta sig till detta system kostar 4 700 kronor per månad. Bevakningsbolaget ovan står då för parkeringsbevakning uppsättning och tillsyn av informationsskyltar. 95% av parkeringsanmärkningen tillfaller Värnamo kommun och 5% tillfaller bevakningsbolaget. I dagsläget kostar tillsyn, drift samt hantering av mynt mer än ovan givna förslag, som kommer innebära besparingar i tekniska förvaltningens driftsbudget.

Skrivelse från Värnamo GIK om nedsättning av hyra på grund av pandemin

Ärendebeskrivning

Styrelsen för Värnamo GIK har inkommit med en skrivelse till Värnamo kommun. De skriver att pandemin och medföljande restriktioner som Värnamo kommun har påfört Axelent Arena har gett ekonomiska påfrestningar för föreningen och medfört att anläggningen inte har kunnat nyttjas fullt ut. Föreningen anför att:

- A-lagets omklädningsrum och gymmet har inte kunnat användas under några månader. Föreningen betalar årshyra för dessa utrymmet samt kansliet och anser att ingen hyra ska debiteras efter 1 november 2020.
- Serveringsrättigheter och reklamplats har inte kunnat nyttjas. Föreningen betalar årshyra för dessa och anser att ingen hyra ska debiteras efter 1 november 2020.
- Ungdomar födda 2005 och senare har inte fått använda omklädningsrum och duschar sedan i början av januari. Föreningen hyr på timbasis och anser att en halvering av timtaxan är rimlig efter 1 januari 2021.

Fritidsavdelningen vill betona att de restriktioner som har gjorts gällande användande av anläggningar har beslutats i samråd med smittskyddsläkare för Jönköpings region samt regionens fritidschefer gemensamt i syfte att minimera smittspridningen samtidigt som ambitionen är att inskränka aktiviteter så lite som möjligt.

Värnamo GIK är en av många föreningar vars verksamhet har påverkats av pandemin. Alla föreningar som har sin verksamhet i kommundrivna anläggningar har drabbats av restriktioner såsom att inte få använda omklädningsrum och duschar samt att äldre medlemmar inte har fått använda anläggningen i perioder. Det finns andra föreningar som helårshyr sina aktivitetslokaler och som inte har kunnat nyttja dessa till fullo på grund av de begränsningar pandemin har lett till. Utöver det finns det föreningar som hyr anläggningar av privata aktörer och som inte har kunnat nyttja sina anläggningar på nästan hela 2020 på

grund av att deras medlemmar tillhör riskgrupp. Föreningar med egenägda anläggningar har i vissa fall fått ekonomiska konsekvenser av att den uthyrning som i vanliga fall ger ett tillskott till föreningen, har uteblivit under hela 2020. Det finns i Värnamo kommun nästan inte någon förening som inte har drabbats av pandemin på olika sätt, inte minst ekonomiskt. Det kan vara bra i sammanhanget att också ha i åtanke att föreningar i viss mån också har haft minskade utgifter för uteblivna cuper, resor till matcher/tävlingar och så vidare.

Om Värnamo GIK kompenseras enligt sina önskemål kommer detta medföra att i princip alla föreningar som hyr in sig i kommunens anläggningar kan komma att begära nedsättning av hyran, med ekonomiska konsekvenser för Värnamo kommun. Timtaxan i kommunens idrottsanläggningar (när föreningen hyr in sig styckvis för träning) är dessutom redan rejält subventionerad. Beslut i liknande frågor är prejudicerande och måste därför hanteras i sin helhet, det vill säga inkludera alla föreningar som fått negativa ekonomiska konsekvenser av pandemin. Tekniska förvaltningen beslutar att inte ge Värnamo GIK någon hyreskompensation med anledning av pandemin.

Beslutsförslag

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

att godkänna informationen samt

att delge kommunstyrelsen ärendet som information.

Johan Arvidsson
Fritidschef

Jesper du Rietz
Förvaltningschef



Värnamo GIK / Värnamo Hockey



Anmodan till Värnamo Kommun

På grund av rådande situation när det gäller pandemin och med de restriktioner som Ni har påfört Axelent Arena samt de ekonomiska påfrestningarna som det har medfört för vår verksamhet så önskar vi följande:

- Hyra betalar vi för Gymmet, A-lagets omklädningsrum och kantslitet. From 2020-11-01 har inte gymmet och A-lagets omklädningsrum används. Vi ser att Ni inte debiterar oss någon hyra from 2020-11-01.
- Vi betalar även hyra för serveringsrättigheterna i ishallen, samt kostnader för reklamplatser även här ser vi att Ni inte debiterar oss någon hyra from 2020-11-01.
- Ungdomar födda 05 och senare har tränat men inte använt omklädningsrum och duscharna sedan början av januari. Då vi inte haft full tillgång till anläggningen så ser vi att en halvering av taxorna är rimlig, from 2021-01-01.

Dessa förhållande hoppas vi kan råda tills pandemin är över och vi kan utnyttja anläggningen fullt ut.

Värnamo Hockeys styrelse 2021-03-08

Besöksadress:

Axelent Arena,
Ouchterlonygatan 9,
331 31 Värnamo

Postadress:

Box 325
331 23 Värnamo

Telefon:

0370-120 21

E-post:

info@vgik.nu

Bankgiro:

485-2992

Org.nr:

828000-6001

Föreningsnr:

04492-22

Hemsida: www.varnamohockey.se

Förslag till åtgärder för hastighet och trafiksäkerhet på Lagastigen

Ärendebeskrivning

I augusti 2019 fick samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att med hjälp av NTF, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, se över trafiksituationen på Lagastigen i Värnamo. Översynen resulterade i en rapport.

Samhällsbyggnadsförvaltningen inkom med skrivelse 16 mars 2020 till samhällsbyggnadsnämnden, som beslutade att skicka rapporten till barn- och utbildningsnämnden och tekniska utskottet. Tekniska utskottet beslutade 7 april 2020 att ge tekniska förvaltningen i uppdrag att återkomma med beslutsförslag.

Lagastigen är en huvudled in till Värnamo centrum och sedan viadukten stängdes har belastningen ökat på Lagastigen. På grund av detta har man redan gjort några trafiksäkerhetsåtgärder för att underlätta trafikflödet på Lagastigen. I den fördjupade översiktsplanen pekas Lagastigen ut som huvudcykelled och huvudbilled.

Idag finns det en grundskola, Enehagens skola, och ett gymnasium, Finnvedens Gymnasium, utmed Lagastigen. Trafiken runt skolor är ett växande problem i och med att allt fler barn, oavsett avstånd till skolan, blir skjutsade av sina föräldrar. Trafiksituationen runt skolorna blir ofta kaotisk och farlig för barnen.

I takt med att Värnamo kommun växer och att fler skall samsas på samma ytor är det viktigt att aktivt ta ställning för att barn ska få en säkrare och mer hälsosam skolväg. Forskning visar att barn som tar sig till skolan på egen hand blir mer självständiga och att barn som skjutsas till skolan mår sämre. Därför bör Värnamo kommun uppmuntra till andra sätt att ta sig till skolan än med bil.

Historiskt sett har Lagastigen byggts om många gånger och gatubelysningen har tyvärr inte anpassats till alla ändringar. Idag finns det obelysta övergångsställen och gatubelysning med dåliga armaturer på Lagastigen. Det nya övergångsstället vid Enehagens skola byggdes färdigt våren 2020. Det är många som

passerar över Lagastigen just där på grund av skolorna som ligger där. Många cyklister passerar också över vägen där. Det är inte förbjudet för de som cyklar att korsa en väg på ett övergångsställe. Om man kliver av cykeln och leder den gäller samma regler som för gående. En cyklande som ändå korsar en väg på ett övergångsställe har alltid väjningsplikt både mot gående och mot fordon på vägen. Det här är en regel som oftast glöms bort av cyklister. Det finns skyltar som kan påminna cyklister om reglerna som gäller på ett övergångsställe och övergångsstället bör förses med sådana skyltar.

Tekniska förvaltningen har efter utredning kommit fram att många åtgärder som lyfts upp i rapporten redan är åtgärdade. Tekniska förvaltningens förslag på ytterligare åtgärder:

1. Byta ut gatubelysning och på vissa ställen flytta på belysningsstolparna, framför allt vid övergångställena. Belysningen behöver kompletteras med 19 nya stolpar, byte till LED-armaturer, 72 stycken samt specialarmaturer för fem spotlights.
2. Sätta upp skyltar som påminner cyklister om reglerna som gäller på ett övergångsställe.

Kostnaderna för åtgärderna beräknas till sammanlagt 740 000 kronor enligt uppställning nedan.

Etapp	Åtgärder	Kostnad
1.	Gatubelysning	730 000 kr
2.	Nya skyltar till cyklister på övergångspassage vid Enehagens skola.	10 000 kr

Det bedöms som viktigt att investeringen kan komma igång så snart som möjligt, varför önskemålet är att kommunfullmäktige beviljar extra medel för planerade åtgärder för att öka trafiksäkerheten utmed Lagastigen.

Tekniska förvaltningen

Tekniska utskottet

Dnr: TU.2020.53

Beslutsförslag

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

att godkänna föreslagna åtgärder

Tekniska utskottet föreslår kommunstyrelsen

att hos kommunfullmäktige ansöka om extra investeringsmedel med 740 000 kronor för att förbättra gatubelysningen och göra tillägg i trafikskyltningen på LagastigenAnita Zukanovic
ProjektledareJesper du Rietz
Förvaltningschef

Samhällsbyggnadsnämnden

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Madelene Tradefelt
Telefon: 0370-37 71 78 (direkt)
E-post: madelene.tradefelt@varnamo.se

Tjänsteskrivelse

Trafiksäkehetsanalys Lagastigen

Dnr: 19.2187.512

Bakgrund

I augusti 2019 fick samhällsbyggnadsförvaltningen på egen begäran i uppdrag att med hjälp av NTF se över trafiksituationen på Lagastigen.

Bedömning

NTF har gjort en trafiksäkerhetsanalys och lämnat över rapporten till samhällsbyggnadsförvaltningen. I rapporten kan man läsa om vikten av hastighetssäkrande och hastighetsdämpande åtgärder, underhåll av gc vägar och även beteendepåverkan. Enligt NTF är beteendepåverkan en stor del och de har flera konkreta tips om hur vi kan arbeta vidare med detta. Samhällsbyggnadsförvaltningen bedömer därför att flera förvaltningar bör ta del av rapporten och öppnar upp för eventuella samarbeten över förvaltningarna.

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden föreslås besluta

att godkänna informationen samt

att skicka rapporten till barn-och utbildningsnämnden och tekniska utskottet.

Madelene Tradefelt
Handläggare



RAPPORT

ANALYS AV TRAFIKMILJÖ LAGASTIGEN VÄRNAMO KOMMUN

Rapporten sammanställd av:

NTF Jönköping
Östra Storgatan 106
553 21 Jönköping

Telefon: 036-16 25 51
E-post: jonkoping@ntf.se
jonkoping.ntf.se

Innehållsförteckning	Sida
1. Sammanfattning	3-4
2. Inledning	
2.1 Utredningsområde	5
2.2 Uppdragbeskrivning	5
2.3 Metod	5
3. Analys och Förslag	
3.1 Olyckstatistik	6
3.2 Flödesmätning Lagastigen	7
3.3 Åtgärdsförslag hastigheter	8-10
3.4 Oskyddade trafikanter	10-11
3.5 Säker skolväg	11
3.6 Åtgärdsförslag säker skolväg	12-13

1. Sammanfattning

Trafikproblem går inte alltid att lösa med fysiska och/eller tekniska trafiklösningar. Om förenklingar för biltrafiken in i områden prioriteras kommer bilen fortsätta vara ett smidigt och attraktivt alternativ, vilket gör att fler väljer bilen istället för alternativa färd sätt. Möjligen kan en kortsiktig förbättring ske, men efterhand så kommer biltrafiken och de problem den för med sig att återigen uppstå, och de tidigare gjorda förändringarna kommer inte vara tillräckliga. Det blir således en ond spiral där fler och fler åtgärder kommer att krävas.

Det handlar istället om att göra trafikmiljön tydligare för att öka trafiksäkerheten och att uppmuntra och motivera andra färdmedel som inte bidrar till försämrade trafiksäkerhet, och som inte är lika utrymmeskrävande.

För att förbättra trafikmiljön som helhet bör kommunen jobba för att minska biltrafiken. Detta ställer krav på förutsättningarna för att resa med andra färdmedel och utformningen av trafikmiljön så att det blir säkert att färdas som oskyddad trafikant.

Bland de föreslagna åtgärderna finns ett antal förbättringar av skolvägarna som framförallt syftar på att göra dessa säkrare för elever att gå eller cykla på, men även för att få fler föräldrar att gå eller cykla tillsammans med sina barn.

De åtgärder som är kopplade till trafiken runt skolområdet är framförallt att arbeta med åtgärder för att få fler att cykla eller gå till skolan. För att detta ska fungera krävs det åtgärder för de oskyddade trafikanterna främst säkra passager i anslutning till skolområdet. Här bör man prioritera säkra GC-vägar med förstärkta passager i anslutning till korsningar.

Prioriterade åtgärdsförslag

- Hastighetssäkrad GCM-passage med anslutning från Skolgatan över Lagastigen.



- Genomföra åtgärder för att säkra trafikmiljön på de 3 platser som utmärker sig i olycksstatistiken. Till exempel hastighetssäkrade passager, samt att se över cirkulationsplatserna i anslutning till Lagastigen. En skyltad hastighetssänkning kan krävas för att

säkerhetsställa cirkulationsplatsens funktion. Låg hastighet, företrädesvis 30 km/h är en hastighet som enligt forskning skapar ett bra samspel mellan motorfordonsförare och oskyddade trafikanter.

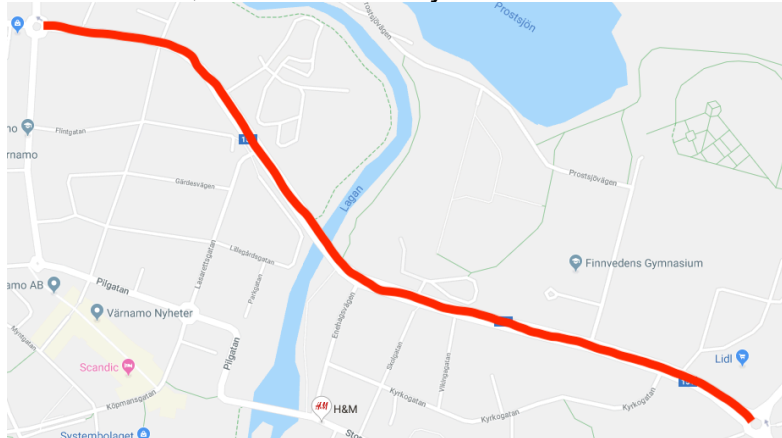
- Separering av de olika trafikslagen. Kan till exempel handla om mittseparering på gång- och cykelvägarna, samt räcke mellan gång- och cykelvägarna och bilvägen.
- Se över belysningen på de passager där man har störst flöden av oskyddade trafikanter.
- Se över möjligheten att placera digitala hastighetsdisplayer på strategiska punkter på Lagastigen, för att på så sätt reducera hastighetsöverträdelser.
- Arbeta kontinuerligt med beteendepåverkan för ökad trafiksäkerhet. Acceptansen och förståelsen för trafiksäkerhet har en tendens att förminskas när olyckorna blir färre. Kommunen bör därför fortsätta samt utveckla sitt arbete med de "mjuka trafikfrågorna" för att på så sätt skapa en fortsatt acceptans, förståelse och respekt i trafiken bland allmänheten.

2. Inledning

2.1 Utredningsområde

Sträckan som utreds i denna rapport är Lagastigen i Värnamo. (Se röd markering i kartbild)

Sträckan är en viktig genomfartsled för Värnamo kommun där tung trafik, kollektivtrafik, biltrafik och oskyddade trafikanter skall samsas om utrymmet.



2.2 Uppdragsbeskrivning

Uppdraget NTF Jönköping ska genomföra är:

- Hur kan vi göra Lagastigen säkrare för våra oskyddade trafikanter?
- Säkrare passager och skolväg
- Problem med höga hastigheter, vad kan göras?

2.3 Metod

I ett inledande möte med Värnamo kommun har målpunkter och begränsningar diskuterats. Utifrån det underlag som har tillhandahållits från Värnamo kommun har analysen gjorts. Tillvägagångssättet har varit att genomföra studier på plats på sträckan. Dels genom att analysera flödesmätningar som har gjorts på sträckan. Också genom studier på plats under morgontrafiken och eftermiddagstrafiken då det är mest blandtrafik på platsen för att kartlägga förutsättningarna för de oskyddade trafikanterna.

Begreppsdefinitioner i texten:

GC-väg=Gång- och cykelväg

GCM-passage=Gång-, cykel- och mopedpassage

ÅDT=Årsdygnstrafik

MM=Mobility Management

3.2 Nulägesanalys av hastigheter på Lagastigen

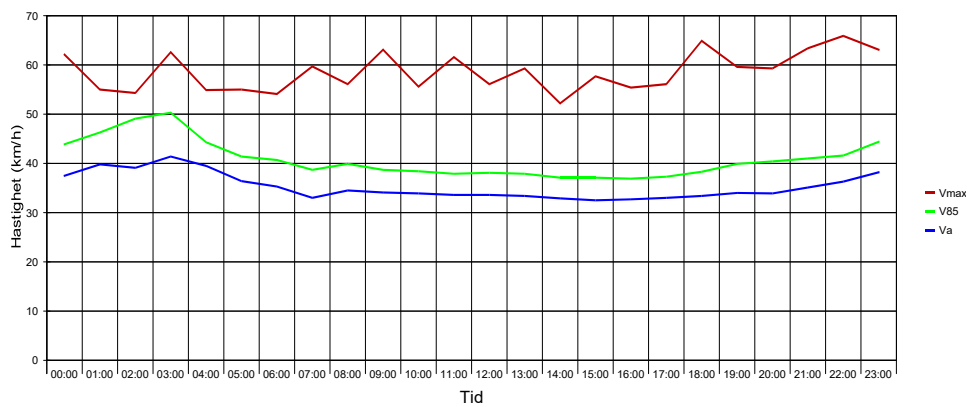
Under vecka 45 genomfördes en flödesmätning på lagastigen i syfte att få information kring hastigheter och trafikflöden. Under denna vecka var det dels ett vägarbete som pågick vid infarten till skolområdet, samt att en hastighetsdisplay var placerad vid samma ställe. Detta kan ha haft inverkan på mätresultatet.

Mätutrustningen var placerad på en belysningsstolpe i höjd med Vikingagatan och mätte trafik i bägge färdriktningarna.

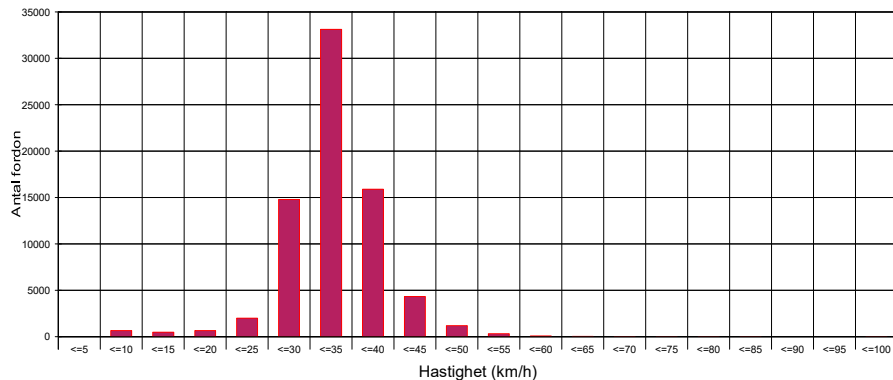
Hastigheter:

Genomsnittshastigheten under mätperioden var 34 km/h, 85-percentilen 39 km/h och högsta uppmätta hastighet var 100 km/h.

Hastigheter under mätperioden. (Vmax=maxhastighet, V85=85-percentil, Va=Genomsnittshastighet)



Hastighetsprofil



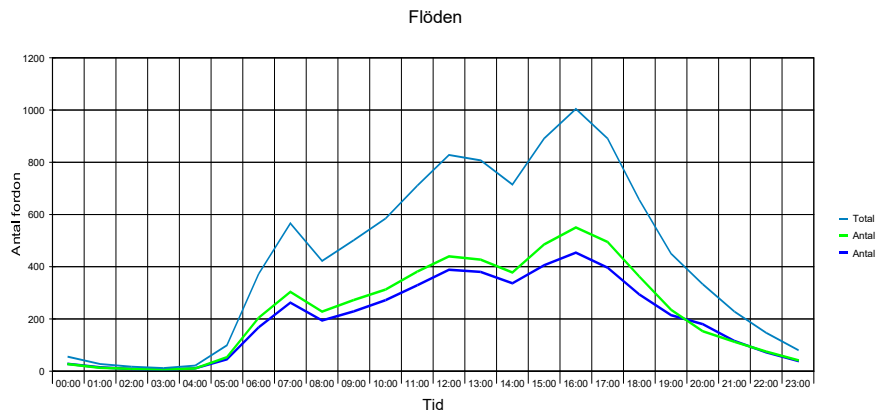
Flöden:

Totalt så registrerades 73,659 fordon under mätperioden.

Mest trafik har man mellan 16,00-17,00 då det passerar ca 1000 fordon/h.

Under morgonen då det är mycket barn och unga i rörelse är det ca 600 fordon/h.

ÅDT är 10 528 fordon.



3.3 Åtgärdsförslag hastigheter

Hastigheten är en av de viktigaste faktorerna som styr trafiksäkerheten, både när det gäller olycksrisk och skaderisk. Hastighet påverkar såväl sannolikheten att bli inblandad i en olycka som hur allvarliga skador man får vid en eventuell olycka. Vid ökade hastigheter ökar dessutom bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp kraftigt utan att väsentliga tidsvinster görs.

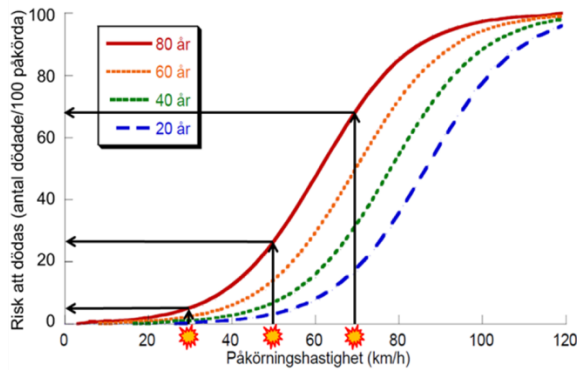
Hastighet och olycksrisk

Betydelsen av hastighet för olycksrisken beror främst på att den påverkar den sammanlagda stoppsträckan som består av reaktionssträcka och bromssträcka. Vid en hastighet i 30 km/tim hinner man stanna för ett hinder som befinner sig på cirka 12 meters avstånd. Kör man istället 50 km/tim kommer man att kollidera med hindret i 50 km/tim eftersom man inte ens hunnit börja bromsa.

Hastighet och skaderisk

Sambandet mellan kollisionshastighet och risken att skadas bygger på människokroppens biologiska tolerans mot yttre våld. Vid en kollision, när trafikanten sitter i ett skyddat fordon, fortsätter kroppen i fordonets rörelseriktning tills den slår i interiör, fångas upp av bälte eller krockkudde, eller kastas ut och träffar föremål utanför bilen. Dessutom förflyttar sig kroppens inre organ i samma hastighet tills de träffar på kroppens skelettdelar, och i denna inre kollision kan mycket allvarliga skador uppstå.

Den energi som kroppen har under färd kallas rörelseenergi. Krockvåldet, det vill säga kraften som uppstår när rörelseenergin omvandlas, utvecklas vid plötsliga stopp och vid de plötsliga accelerationer som en mindre personbil kan utsättas för i kollision med ett större fordon.



Oskyddade har högre skaderisk

Studier av olika kollisionshastigheter i olyckor mellan bil och gående visar att det är fem gånger högre risk att den gående omkommer om den blir påkörd i 50 km/tim än i 30 km/tim. Risken att dödas är också betydligt högre för äldre gående än för yngre, vilket gäller alla äldre oskyddade trafikanter på grund av en skörare kropp.

Trafikanter som kör för fort

Målet år 2020 är att minst 80 procent av trafikarbetet ska ligga inom gällande hastighetsgräns, både på det statliga och kommunala vägnätet. År 2018 var andelen trafikarbete inom hastighetsgräns 45 procent på det statliga vägnätet och 66 procent på det kommunala vägnätet.

På det kommunala vägnätet med hastighetsbegränsning 40 km/tim körde 53 procent av trafiken inom gällande hastighetsgräns år 2018. På gator med 50 km/tim var det 66 procent som höll hastighetsgränsen, på gator med 60 km/tim var det 80 procent och på gator med 70 km/tim var det 79 procent. Hastighetsefterlevnaden är därmed lägst på gator med 40 km/tim. Sett till alla hastighetsgränser år 2018 var andel inom hastighetsgräns 65 procent för personbilar, 74 procent för buss och lastbil och 87 procent för lastbilar med släp.

Sänkta hastigheter räddar liv

Hastighetsgränsen på vägarna sätts efter vägens säkerhetsstandard, tillsammans med hänsyn till faktorer som miljö, tillgänglighet och regional utveckling (till exempel arbetspendling). Om alla håller hastighetsgränserna kan många liv räddas varje år. I genomsnitt räddas 15 liv per sänkt km/tim i genomsnittlig reshastighet.

Gupp och andra hastighetsdämpande fysiska åtgärder

Andra åtgärder för sänkt hastighet är hastighetsdämpande fysiska åtgärder i vägen på sträckor där det är extra viktigt att hastigheten är låg, till exempel där det finns många oskyddade trafikanter, vid övergångsställen eller andra gång- och cykelpassager. Det kan vara olika typer av gupp, sidoförflyttningar och avsmalningar. Hastighetsdämpande åtgärder ska vara utformade och placerade så att de inte medför en ökad olycks- och skaderisk. Att bygga om en korsningspunkt till cirkulationsplats leder till sänkt hastighet och lägre olycksrisk.

Även digitala hastighetsskyltar har god effekt på hastighetsefterlevnaden.

3.4 Oskyddade trafikanter

Drift och underhåll av prioriterade GC-vägar

Att underhålla gång- och cykelvägar bättre från lösgrus, gropar och ojämnheter är en av de viktigaste åtgärderna för att skapa en trygg och säker cykling i Värnamo. Det är viktigt att drift och underhåll sker med god kvalitet på främst de gång- och cykelvägar som anses vara prioriterade stråk. Med god kvalitet avses här bland annat prioriterad vinterväghållning, barmarksunderhåll, sikt- och framkomlighetsröjning och grus- och lövsopning. En stor andel av cyklisters singelolyckor beror på bristande drift och underhåll.

Det är också viktigt med kontroll och uppföljning av genomförda drift- och underhållsåtgärder, oavsett om de har utförts av interna eller externa aktörer.

Säkra GCM-passager

Säkra gång-, cykel- och mopedpassager är en av grundstenarna för trafiksäkerhet inom tätort. Förutom att förbättra säkerhet, upplevd trygghet och tillgänglighet, kan säkra passager även påverka valet av färdstätt.

Enligt Trafikverkets djupstudier omkommer mellan 10 och 20 personer varje år på GCM-passager i tätort. Av dessa omkommer de allra flesta på en passage som inte är hastighetsäkrad genom någon form av utformning som tvingar ner hastigheten, till exempel ett gupp. Genom att hastighetssäkra en GCM-passage halverar man risken för allvarlig skada för de fotgängare och cyklister som blir påkörda.

En gång-, cykel- och mopedpassage (GCM-passage) definieras som säker om den är planskild eller om 85 procent av bilister kör maximalt 30 km/tim. Det senare åstadkoms mest effektivt genom att ha någon form av fysiskt farthinder i anslutning till passagen.

2018 genomfördes en inventering av NTF Jönköping, på uppdrag av Värnamo kommun, gällande kommunens GCM-passager. I Värnamo kommun finns det 431 inventerade passager. Av dessa är 61 st. (14%) gröna, 88 st. (20%) gula och 282 st. (65%) röda.

På lagastigen finns det 8 st. passager varav 2 st. är gröna, 4 gula och 2 röda.



(Uttag från Arcgis online 2019-10-29)

Belysning

Belysning längs GC-vägar fyller flera behov. Dels skapar det trygghet och gör att fler människor vill röra sig i utomhusmiljö. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det viktigt att GC-trafikanter både kan upptäcka hinder på vägen, isfläckar, stenar och dylikt samt att själva synas i mörker. Av den anledningen bör ljuset fördelas så att både trafikanterna och vägen blir upplyst och man bör beakta jämnhet och ljusstyrka.

Där GC-stråk korsar Lagastigen är belysningen extra viktig, främst för att göra de oskyddade trafikanterna mer synliga för motortrafiken. Kan man då hitta en belysningsmodell som koncentrerar ljuset på själva passagen så man tydligt ser oskyddade trafikanter som passerar är det bra.

3.5 Säker skolväg

Barns skolvägar utgör idag inget stort trafiksäkerhetsproblem sett till antalet inträffade olyckor. Däremot är det ett stort problem att föräldrar inte vågar låta sina barn gå eller cykla till skolan.

Stress är också en faktor som gör att föräldrar i större utsträckning skjutsar sina barn till skolan, istället för att gå eller cykla med dom. Följden blir att barn istället skjutsas i bil, vilket ger ökad biltrafik och ökad risk kring skolorna.

Varje år genomför försäkringsbolaget IF en enkätundersökning bland landets rektorer kring trafiksituationen utanför skolor. 2018-års resultat visar att 60% av de tillfrågade anser att trafiksäkerheten är ett problem, och hela 45 % anser att föräldrar utgör den största risken. En *trygg* skolväg är när barn och vuxna upplever att det är säkert att vistas i trafiken till och från skolan. En *säker* skolväg betyder att barnen inte ska skada sig i trafiken till och från skolan. Saker som kan bidra till en säkrare och tryggare skolväg är bland annat: separerade gång- och cykelbanor, få bilar med låga hastigheter, fler som cyklar och går, säkra passager osv. Men det krävs framförallt beteendeförändrade åtgärder. Tex åtgärder som motiverar fler att gå eller cykla med sina barn till skolan.

3.6 Åtgärdsförslag Säker skolväg

MM-åtgärder (Åtgärder för att påverka och förändra beteenden)

Kommunicera säkra gång- och cykelvägar till skolan

För att uppmuntra gång och cykel som transportsätt till skolan tas en karta med rekommenderade vägar fram. Denna visar avstånd från olika upptagningsområden och den genaste vägen till skolan/förskolan. Kartan kan användas dels vid planering av området men även till att dela ut bland föräldrar för att uppmuntra en förändring.

#Minskolväg

Uppmuntra användandet av NTF:s digitala hjälpmedel #Minskolväg. Detta i syfte för att dels lyfta frågan bland både föräldrar och elever, men också för att kunna plocka fram ett underlag kring hur skolelever rör sig i området, och identifiera de stråk som bör prioriteras.

Vandrande skolbuss

Uppmuntra föräldrar att börja med "Vandrande skolbuss" Detta för att förbättra trafiksituationen vid skolor främst på morgonen.

Utökad cykelskola för barn

Nyttja koncept för cykelskola för barn minst 1 gång per läsår. Kan med fördel bedrivas på vårterminen i grundskolan.

Information

Riktade utskick gällande information om åtgärder intill skolan (före, under, efter)

Information i samband med föräldramöten. Genomföra resvaneundersökning bland både elever på skolan samt föräldrar. Hänvisning för biltrafik från olika områden för att fördela flöden. Göra flödesmätningar på cyklister utmed huvudstråken för att identifiera de hårdast belastade stråken.

Generell trafiksäkerhetsinformation till elever med fokus på cykel.

Källsortering i kommunala verksamheter

Ärendebeskrivning

Under 2019 har ett nytt insamlingssystem för hushållens avfall införts i kommunen. De flesta hushåll är nu anslutna till ett system för fastighetsnära insamling av sorterat avfall, som hanteras av kommunalförbundet SÅM (samverkan, återvinning, miljö). Kommunstyrelsen beslutade 4 februari 2020 Ks § 31 bland annat att ge tekniska utskottet i uppdrag att säkerställa att det finns goda möjligheter att lämna sitt sorterade avfall i anslutning till kommunägda fastigheter, samt att ge tekniska utskottet i uppdrag att i samverkan med SÅM utforma en tydlighet kring omhändertagandet av verksamheternas avfall.

Fastighetsavdelningens driftorganisation har genomfört en översyn och gjort bedömningar av vilka åtgärder som behöver genomföras på respektive fastighet. Planen är att bygga enkla, prefabricerade, miljöstationer/miljöhus i olika storlekar beroende på förutsättningar och behov. Beräknad kostnad för investeringen är 9 miljoner kronor. I investeringsbudgeten är den summan avsatt och fördelad på 3 miljoner kronor per år, 2022, 2023 och 2024.

Inför byggandet av miljöhusen, och under genomförandet, kommer samarbete med SÅM att genomföras för att utforma tydlighet kring omhändertagande av verksamheternas avfall.

Tekniska förvaltningen kommer även att arbeta med tydlig information till verksamheterna inför och under detta genomförande. I det arbetet kommer tekniska förvaltningen ta hjälp av kommunikationsenheten.

Tekniska förvaltningen

Tekniska utskottet

Dnr: TU.2020.23

Beslutsförslag

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

att godkänna informationen samt

att redovisa åtgärderna för kommunstyrelsen.

Samuel Skog
Avdelningschef Bitr.

Jesper du Rietz
Förvaltningschef

TU.2020.23

Bilaga till: Källsortering i kommunala verksamheter

Det exempel vi har tittat på är från Weland Utemiljö och heter Tellus. Det finns lite olika taklösningar och färger att välja på. Det kommer att anpassas efter fastighetens förutsättningar.

Bilderna är hämtade från <https://www.welandutemiljo.se/produkter/miljoehus-foerraad/miljohus-tellus/>





Rivning av VA-anläggningar

Ärendebeskrivning

Överföringsledningarna Värnamo-Bredaryd är färdiga. Avloppsreningsverk och vattenverk är inte längre i drift i Kärda, Forsheda och Bredaryd. VA-verken är slitna och det finns ett behov av att riva dem. Med tanke på säkerhet och miljö är det angeläget att börja riva dessa anläggningar så snart som möjligt. Rivningsinventering är gjord på samtliga anläggningar.

En ny pumpstation, P4 har byggts vid skateparken i Värnamo, varför den gamla pumpstationen, P4, vid förskolan Ängen kommer att rivas.

Följande anläggningar kommer rivas under 2021:

1. Pumpstation P4 vid förskolan Ängen rivs under sommaren 2021. Uppskattad kostnad 1 miljon kronor.
2. Kärda avloppsreningsverk, rivs under hösten 2021. Uppskattad kostnad 2,5 miljoner kronor.

Kostnaden för att riva VA-anläggningarna kommer att tas från 2020 års överskott som var 4 276 000 kronor.

Under 2022 planeras det för rivning av Forsheda avloppsreningsverk och Kärda vattenverk. För närvarande finns det funderingar på om Kärda vattenverk kan komma föreningslivet till del och diskussioner pågår.

Beslutsförslag

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

att godkänna informationen.

Antti Vähäkari
VA-Chef

Jesper du Rietz
Förvaltningschef

Midsommarfirande i Apladalen 2021

Ärendebeskrivning

Midsommarfirandet i Apladalen är Värnamo kommuns officiella midsommarfirande. Evenemanget samlar ett stort antal människor i alla åldrar. Midsommarfirandet ställdes in 2020 på grund av pandemin. Tekniska förvaltningen behöver ta ställning till om midsommarfirandet kan genomföras i år.

Att genomföra midsommarfirandet på traditionsenligt sätt i Apladalen bedöms inte vara möjligt. Pandemin är minst lika aktuell i år som förra året och vaccination av merparten av kommunens invånare har inte kommit igång än och bedöms inte vara genomförd innan midsommar. Fritidsavdelningen har varit i kontakt med Östbogillet som är de som praktiskt håller i midsommarfirandet och dessa har uppgett att de inte har någon verksamhet igång i år. Många av deras medlemmar är äldre. Att genomföra midsommarfirandet digitalt bedöms inte vara ett fullgott substitut för kommuninvånare då en viktig del av midsommarfirandet är att få en naturupplevelse i början av sommaren. Sammantaget bedömer tekniska förvaltningen att midsommarfirandet i Apladalen tyvärr behöver ställas in 2021.

Beslutsförslag

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta **att** godkänna informationen.

Dagmar Karlsson
Handläggare

Johan Arvidsson
Fritidschef

Övrig information

Ärendebeskrivning

1. Fritidschefen informerar om Talavidshallen.

Beslutsförslag

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta
att godkänna informationen.

Maria Grimstål
Handläggare

Jesper du Rietz
Förvaltningschef