

Styrelse/Nämnd: Tekniska utskottet**Dag, tid:** 2020-06-09, kl. 13:30**Plats:** Sammanträdesrum Gillet, tekniska förvaltningen

Ärenden:	Dnr:	Sida:
Beslutsärenden		
1 Val av justerare		
Redovisning av delegationsbeslut		
2 Redovisning av delegationsbeslut	TU.2020.111	3
Beredningsärenden		
3 Ekonomisk redovisning januari-maj 2020	TU.2020.115	
4 Slutredovisning VA-ledning P12 Armaturgatan – P1, 304006	TU.2020.75	4
5 Slutredovisning Utbyte matarledning Värnamo väster projekt 304002	TU.2020.100	5
6 Slutredovisning projekt 234013 (0732) ombyggnad lokaler Barbackaskolan/Villa Villerkulla	TU.2020.104	6
7 Slutredovisning projekt 231059 Utbyggnad av lastbrygga, Hånger skola	TU.2020.105	7
8 Slutredovisning projekt 231057 Ombyggnad kontor förrådet Nydalavägen	TU.2020.106	8
9 Slutredovisning projekt 231056, Aplanaskolan Hus E - nytt pentry	TU.2020.107	9
10 Slutredovisning projekt 231064, Trapphiss Fryele förskola	TU.2020.108	10
11 Slutredovisning ny förskola i paviljong Värnamo väst, projekt 234008 (0144)	TU.2017.253	11
12 Norregårds Idrottsplats – budgetkompensation för ökade hyreskostnader	TU.2020.89	12 - 13
13 Råhults Missionsförsamling, extra bidrag.	TU.2020.86	14 - 22
14 Dannäs SK särskild prövning	TU.2020.69	23 - 34
15 Slutredovisning Förstudie vandringsleder Bor	TU.2020.113	35 - 36

2020-06-09

2
2(2)

16 Slutredovisning projekt Konsträs Gröndal 2015 TU.2020.114 37 - 38

Informationsärenden

17 VA-avdelningens externa tjänster TU.2020.112 39 - 40

18 Information om idrottsskolan TU.2020.88 41 - 43

19 Granskning av styrning och kontroll av underhållsbehovet TU.2020.51 44 - 60

20 Renovering av viadukten TU.2020.116 61 - 81

21 Plan för trafik i Värnamo kommun, remiss TU.2020.77 82 - 116

22 Förvaltningschefen informerar

23 Övrig information 117

24 Övrigt

Gottlieb Granberg
Ordförande

Marie Netz
Sekreterare

**Redovisning av delegationsbeslut - tekniska
utskottet****Redovisning av delegationsbeslut**

Här fyller systemet i kategori /

1	Förvaltningschefen; personalärenden	37-43, 2020
2.	Produktionschefen; personalärenden	-
	Upphandling av material varor och tjänster	-
3.	Fastighetschefen; personalärenden	5, 2020
	uthyrning av bostäder/lokaler	
4.	Enhetschefen; personalärenden	-
5.	Fritidschef: Personalärenden	-
	Förändrade öppettider	
6.	Ordförande: delegationsbeslut	-

Beslut

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

att godkänna redovisning av fattade delegationsbeslut under
maj 2020Marie Netz
Nämndsekreterare

Slutredovisning VA-ledning P12 Armaturgatan – P1, projekt 304006

Ärendebeskrivning

Avloppsvatten från Tännö och Bredasten pumpades via pumpstationen P12 vid Armaturgatan in till gamla reningsverket. När reningsverket lades ner krävdes ombyggnad för detta spillvatten skulle kunna pumpas vidare från pumpstationen P1 vid Ringvägen. Detta har gjorts genom att man har byggt självfallsledningar, genom detta har pumpstationen P12 kunnat läggas ner. Parallellt med spillvattenledningen har en ny vattenledning lagts ner för att få en säkrare vattenförsörjning till Bredasten och Tännö.

Projektet var budgeterat till 4 950 000 kronor.

Anvisade medel enligt följande:

KF§220, 2013	1 950 000 kr
TN§249, 2013, KF§123, 2014	3 000 000 kr

Kostnader på projektet 2013 – 2018	5 179 400 kr
------------------------------------	--------------

Underskott på projektet	229 382 kr
--------------------------------	-------------------

Underskott i projektet beror på ökade kostnader då det uppkom vissa oförutsedda förutsättningar i marken. Samt att en servis fick bytas då den var obrukbar.

Beslutsförslag

Tekniska utskottet föreslår kommunfullmäktige besluta

att godkänna slutredovisning av Slutredovisning VA-ledning
P12 Armaturgatan – P1, projekt 304006, samt

att underskottet 229 382 kr regleras i 2020 års bokslut.

Johan Virdung
Driftchef

Antti Vähäkari
VA-Chef

Slutredovisning Utbyte matarledning Värnamo väster, projekt 304002**Ärendebeskrivning**

Tekniska förvaltningen har sanerat en huvudvattenledning i Värnamo. Detta har gjorts då ledningsnätet var utslitet och hade stora brister. Saneringen har omfattat ca 500m byte av vattenledning som utförts dels genom schaktfri metod samt genom ledningsschakt.

Projektet var budgeterat till 6 miljoner kronor.

Anvisade medel enligt följande:

Kf § 18, 2016	4 000 000 kr
Samt investeringsbudget 2017	1 000 000 kr
Samt investeringsbudget 2018	1 000 000 kr

Kostnader på projektet 2016 – 2019	6 002 000 kr
------------------------------------	--------------

Underskott på projektet	2 000 kr
--------------------------------	-----------------

Underskott i projektet beror på att kostnaderna var högre än budget.

Beslutsförslag

Tekniska utskottet föreslår kommunfullmäktige besluta

- att** godkänna slutredovisning av Slutredovisning Utbyte matarledning Värnamo väster, projekt 304002, samt
- att** underskottet 2 000 kronor regleras i 2020 års bokslut.

Johan Virdung
Driftchef

Antti Vähäkari
VA-Chef

**Slutredovisning projekt 234013 (0732) ombyggnad
lokaler Borbackaskolan/Villa Villekulla****Ärendebeskrivning**

Tekniska förvaltningen har gjort mindre ombyggnader pga verksamhetsförändringar på Villa Villekulla och Borbackaskolan.

Till projektet har anvisats 25 000 kronor från oförutsedda fastighetsinvesteringar enligt Tu §34, 2015. Den totala kostnaden på projektet blev 21 040 kronor.

Beslutsförslag

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

att godkänna tekniska förvaltningens slutredovisning på ombyggnad av lokaler på Borbackaskolan/Villa Villekulla, projekt 234013 (0732) samt

att överskottet på 3 960 kronor återförs till projekt 231005 oförutsedda fastighetsinvesteringar

TEKNISKA FÖRVALTNINGEN

Claes Karlsson

Jesper du Rietz

**Slutredovisning projekt 231059 Utbyggnad av
lastbrygga, Hånger skola****Ärendebeskrivning**

Tekniska förvaltningen har gjort en utbyggnad av lastbrygga på Hånger skola.

Till projektet har anvisats 100 000 kronor från oförutsedda fastighetsinvesteringar. Den totala kostnaden för projektet blev 29 100 kronor

Beslutsförslag

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

- att** godkänna tekniska förvaltningens slutredovisning på utbyggnad av lastbrygga Hånger skola, projekt 231059 samt
- att** överskottet på 70 900 kronor återförs till projekt 231005 oförutsedda fastighetsinvesteringar

Claes Karlsson

Jesper du Rietz

**Slutredovisning projekt 231057 Ombyggnad
kontor Förrådet Nydalavägen****Ärendebeskrivning**

Tekniska förvaltningen har utfört en ombyggnad av kontor på Förrådet, Nydalavägen.

Den totala kostnaden blev 84 700 kronor, medel tas från 2020 års oförutsedda fastighetsinvesteringar, projekt 231005.

Beslutsförslag

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

- att** godkänna tekniska förvaltningens slutredovisning på ombyggnad av kontor på Förrådet, Nydalavägen, projekt 231057 samt
- att** medel tas från 2020 års oförutsedda fastighetsinvesteringar, projekt 231005

Claes Karlsson

Jesper du Rietz

**Slutredovisning projekt 231056, Apladalsskolan
Hus E - nytt pentry****Ärendebeskrivning**

Tekniska förvaltningen har byggt ett nytt pentry Apladalsskolan Hus E.

Till projektet har anvisats 150 000 kronor från oförutsedda fastighetsinvesteringar. Den totala kostnaden på projektet blev 104 300 kronor.

Beslutsförslag

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

- att** godkänna tekniska förvaltningens slutredovisning på nytt pentry i Apladalsskolan Hus E, projekt 231056 samt
- att** överskottet på 45 700 kronor återförs till projekt 231005 oförutsedda fastighetsinvesteringar

Claes Karlsson

Jesper du Rietz

Slutredovisning projekt 231064, Trapphiss Fryele förskola

Ärendebeskrivning

Tekniska förvaltningen har installerat en ny trapphiss på Fryele förskola på uppdrag av barn och utbildningsförvaltningen.

Den totala kostnaden blev 71 200 kronor, medel till projektet tas från 2020 års oförutsedda fastighetsinvesteringar, projekt 231005.

Beslutsförslag

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

- att** godkänna tekniska förvaltningens slutredovisning på ny trapphiss på Fryele förskola, projekt 231064 samt
- att** medel tas från 2020 års oförutsedda fastighetsinvesteringar, projekt 231005

Claes Karlsson

Jesper du Rietz

**Slutredovisning ny förskola i paviljong Värnamo
väst, projekt 234008 (0144)****Ärendebeskrivning**

Tekniska förvaltningen har uppfört förskolepaviljonger med 3 avdelningar på arrendemark inom sjukhusområdet i Värnamo.

Till projektet har anvisats 3 200 000 kronor enligt Kf § 131, 2018. Den totala kostnaden för projektet blev 3 403 080 kronor.

Tillkommande och fördyrade åtgärder vid etableringen enligt följande.

Anslutning VA	118 000 kr
Altan/utesov	72 000 kr
Elinstallationer	42 000 kr
Stakethyra	29 000 kr
Träd	17 000 kr
Lås lloq	17 000 kr
Summa	295 000 kr

Beslutsförslag

Tekniska förvaltningen föreslår kommunfullmäktige beslutar

att godkänna tekniska förvaltningens slutredovisning på ny förskola i paviljong Värnamo väst, projekt 234008 (0144) samt

att underskottet på 203 080 kronor regleras i 2020 års bokslut

Claes Karlsson

Jesper du Rietz

Begäran om hyreskompensation för Norregårds Idrottsplats

Ärendebeskrivning

Norregårds Idrottsplats har fått en nyuppförd servicebyggnad innehållande omklädningsrum, förråd och samlingsrum. Den nya servicebyggnaden medför att fritidsavdelningen får ökade årliga hyreskostnader med 412 464 kr från och med 2020-05-01 och ökade årliga driftskostnader med 57 950 kr.

Beslutsförslag

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

att hos kommunstyrelsen begära hyreskompensation för ökade hyres- och driftskostnader till följd av nybyggnation av servicebyggnad på Norregårds Idrottsplats. Åskandet gäller för hyreskostnader 412 464 kr samt ökade driftskostnader 57 950 kr.

Annika Rosenqvist
Handläggare

Johan Arvidsson
Fritidschef

Utredning

Norregårds Idrottsplats har under flera år haft undermålig servicebyggnad. Den gamla byggnaden bestod av baracker från början av 1980-talet som endast innehöll omklädningsrum med dusch samt toalett. En ny servicebyggnad har nu uppförts som ersätter den gamla. Total kostnad för uppförandet är 6,7 miljoner kronor. Varav kapitaltjänstkostnaden är 405 800 kronor.

Nuvarande hyreskostnader för fritidsavdelningen gällande Norregårds idrottsplats är 11 688 kr/år,

Driftskostnader för el 27 600 kr, VA 19 800 kr, lokalvård 8 500 kr. Totalt 55 900 kr.

Den nya hyreskostnader för fritidsavdelningen blir 424 152 kr/år.

Beräknade driftkostnader för el 30 000 kr, VA 25 000 kr, lokalvård 58 850 kr. Totalt 113 850 kr.

Ökade hyreskostnader är 412 464 kr.

Ökade driftskostnader är 57 950 kr.

Tekniska förvaltningen

Tekniska utskottet

Dnr: TU.2020.86

Råhults Missionsförsamling - medfinansiering

Ärendebeskrivning

Råhults missionsförsamling ansöker om medfinansiering till om- och tillbyggnad av serverings- och ungdomslokaler. Sökt bidragsbelopp är 500 000 kr.

Beslutsförslag

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

Att avslå ansökan från Råhults missionsförsamling om medfinansiering till om- och tillbyggnad av serverings- och ungdomslokaler.

Maria Grimstål
Handläggare

Johan Arvidsson
Fritidschef

Utredning

I ansökan framgår att Råhults missionsförsamling ligger 1,5 mil nordost om Värnamo och har 30 medlemmar. Föreningen bedriver barn- och ungdomsverksamhet med UV-scouterna och tonårsverksamhet. Ungefär 40 barn och unga deltar i samlingar varje vecka.

Församlingen skriver vidare i ansökan att man har beslutat att göra en om- och tillbyggnad av lokalerna. Framförallt kommer man bygga ett nytt kök samt förrådsutrymmen. En ny värmeanläggning kommer också installeras. Ett flexibelt grupprum ska byggas som bla kan nyttjas som ett sinnesrum då föreningen möter barn och ungdomar som har svårt att anpassa sig i större grupper.

Församlingen skriver att detta kommer föras för att de tror på en framtid i upptagningsområdet och behöver ändamålsenliga och fräscha lokaler som är bättre anpassade för barn- och ungdomssamlingar. Församlingen skriver att man driver den enda ungdomsverksamheten i Fryele skolas upptagningsområde. Ungdomarverksamheten är öppen för pojkar och flickor med olika etniska bakgrunder. Integrationsarbetet har blivit mer tydligt under senaste åren och med det följer nya utmaningar.

Om- och tillbyggnad är budgeterad till ca 1,5 miljoner kronor plus moms. Bidrag har sökts från Norhedsstiftelsen och församlingen ämnar att söka bidrag även från Myndigheten för stöd till trossamfund.

Råhults missionsförsamling söker och erhåller bidrag för sin verksamhet för barn och unga. För 2020 har föreningen fått bidrag för 42 barn och unga i åldern 7-20 år. Dessa har tillsammans gjort 859 deltagartillfällen. Föreningen har inte ansökt om aktivitetsbidrag för barn, unga eller vuxna med funktionsnedsättning. I genomsnitt har varje barn/ungdom varit med på 20 aktiviteter på ett år.

Riskbedömning

Det bedöms vara en viktig verksamhet som församlingen driver för barn och unga med upptagningsområdet runt Fryele skola. Det finns inte något stort utbud av aktiviteter i området, den

enda ytterligare förening som får bidrag för barn- och ungdomsverksamhet i området är Fryele Stallklubb. Verksamheten som Råhults missionsförsamling bedriver bedöms vara ganska liten med tanke på att det är ett ganska litet antal aktiva barn och unga och dessa gör inte heller så många deltagartillfällen på ett år, mindre än ett varannan vecka.

Satsningen skulle ge nya och utökade lokaler, men det finns inget i ansökan som visar på hur verksamheten därigenom skulle kunna utvecklas eller någon konkret plan för hur det arbetet ska bedrivas. Den enda satsningen som är tydligt riktad mot barn- och ungdomsverksamheten i projektet är ett rum som skulle underlätta för barn och unga som har svårt att vara i grupp. Hur rekryteringen för den målgruppen ska se ut framgår inte och i dagsläget har föreningen inte redovisat vid bidragsansökan att de har någon sådan målgrupp.

Bedömningen är att det inte är motiverat att prioritera den satsningen i fritidsavdelningens budget då den når ett väldigt begränsat antal personer och ett avslag föreslås därför.

Ansökan kan göras under hela året.

Förening	RÅHULTS MISSIONSFÖRSAMLING
----------	----------------------------

Ansökan avser följande*	Beräknad kostnad
OM - OCH TILLBYGGNAD AV	1,5 MILJONER
SERVERINGS - OCH UNGDOMSLOKALER	+ MOMS

Sökt bidragsbelopp:	500 000 KR
---------------------	------------

*Här anges endast kort beskrivning. Utförligare beskrivning samt motivering till behov av bidrag lämnas i bilaga.

Bidrag har även sökts från:	NORHEDS STIFTELSEN
	ÄMNAR SÖKA FRÅN SST

Ansökan ska vara hanterad och beslut fattat av tekniska utskottet innan föreningen påbörjar arbetet eller investeringen.

Att ovanstående uppgifter är riktiga och i enlighet med gällande riktlinjer intygas:

Råhult
Ort
Thomas Karlsson
Ordförande

25/1-20
Datum
Kassör

Thomas Karlsson

Emmy Wisth

BESÖKSADRESS
Stadshuset

E-POST
fritidsservice@varnamo.se

POSTADRESS
331 83 Värnamo

WEBBPLATS
www.varnamo.se

TELEFON
0370-37 70 00 vx

TELEFAX
0370-37 71 79

ORG NR
212000-0555

BANKGIRO
141-7195

Råhults Missionshus

Vi är en liten missionsförsamling med 30 medlemmar i Råhult 1,5 mil nordost om Värnamo. Församlingen är ansluten till Svenska Alliansmissionen och har funnits i bygden ca 100 år. Vi har små ekonomiska resurser och bedriver förutom gudstjänster barn- och ungdomsverksamhet med UV-scout och Tonårsarbete sedan många år. Vårt övergripande mål med arbetet är att sprida det kristna budskapet. Här deltar ca 40 barn och ungdomar i åldrar 6-20 år i samlingar varje vecka under terminerna. Vår verksamhet bedrivs nästan helt på frivillig bas, vi har en pastorstjänst på ca 15%.

Projektbeskrivning

Vid församlingens årsmöte i januari 2019 beslutade vi att göra en om- och tillbyggnad av våra lokaler. Det är framförallt ett nytt kök vi kommer att bygga till plus en del förrådsutrymmen. Vi kommer också att installera en ny värmeanläggning, luftvatten. Nuvarande uppvärmning är el plus en luftvärmepump i ett utrymme. Det kommer också att installeras en ventilationsanläggning och ljudisoleringsplattor i tak. Vi kommer också att bygga ett flexibel-/grupprum som vi bla ska kunna utnyttja som ett sinnesrum då vi möter barn och ungdomar som har svårt att anpassa sig i större grupper.

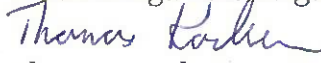
Detta gör vi för att vi tror på en framtid i vårt område, verksamheten bland ungdomarna som expanderar och vårt upptagningsområde är idag hela Fryele skolas upptagningsområde. För att ha ändamålsenliga och fräscha lokaler bättre anpassade för barn- och ungdomssamlingar så vill vi göra denna förbättring.

Vi är i dag den enda ungdomsverksamheten i Fryele skolas upptagningsområde vilket innebär en inspirerande möjlighet. Vår ungdomsverksamhet är öppen för pojkar och flickor med olika etniska bakgrunder. Under de senaste åren har integrationsarbetet blivit mer tydligt. Behovet av integrationsarbetet bland nyanlända ungdomar blir större och med det följer nya utmaningar.

Tillbyggnad och ombyggnad är budgeterad till ca 1,5 miljoner kronor plus moms och vi räknar med att påbörja arbetet i mitten/slutet av mars 2020. Målet är att vi inom ca ett år från byggstart ska vara färdiga. Till vår hjälp har vi flera lokala entreprenörer som i flera fall har anknytning till verksamheten. Projektet kommer även innebära en stor del frivilligt arbete av medlemmar i församlingen.

Eftersom vår ekonomi är begränsad söker vi medel till projektet och vore mycket tacksamma för ett bidrag till detta projekt.

Med vänliga hälsningar


Thomas Karlsson


Mattias Gunnarsson

Församlingsordförande

ordförande Råhults tonår

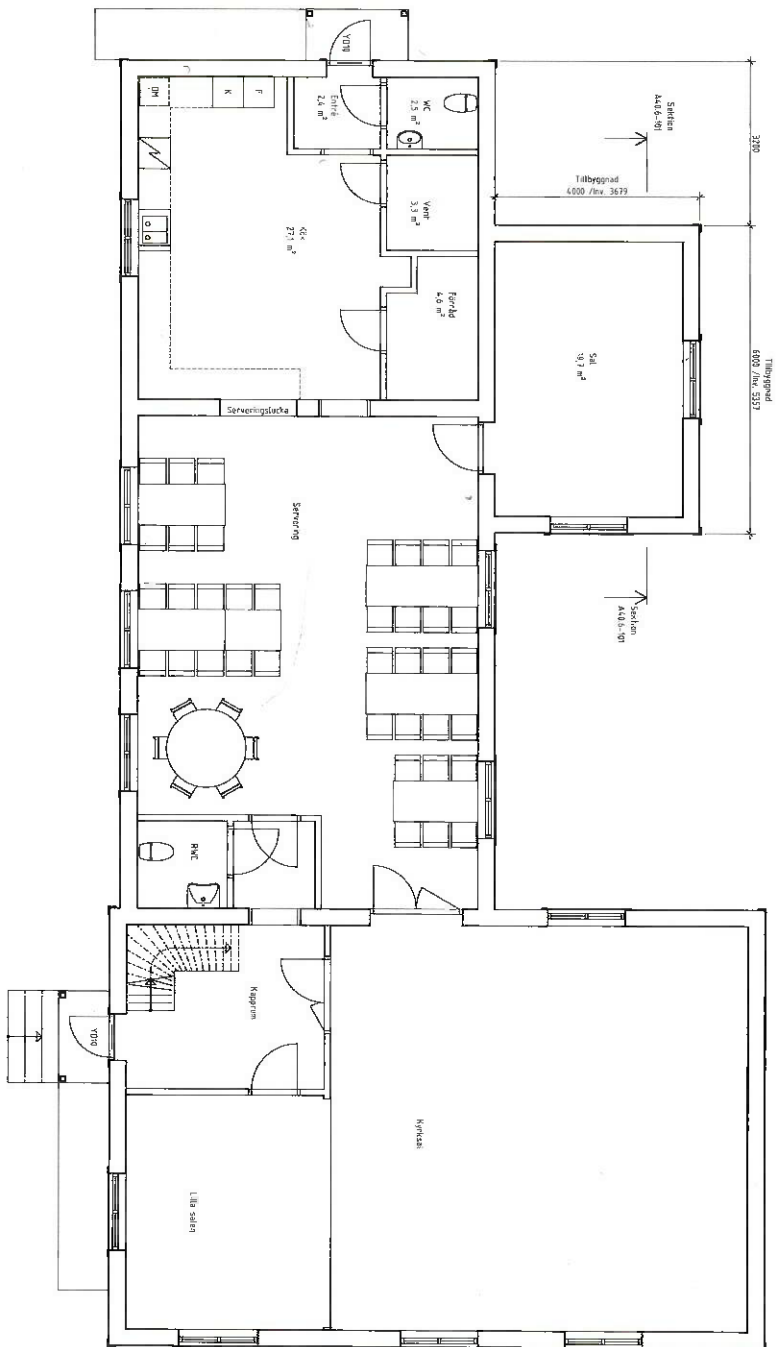
Mobil. 0705505291 Mobil. 0702210900

Råhults Missionshus Om- och tillbyggnad

Kostnadsförslag

Projektering	60000	
Plåtarbeten	30000	
Byggnadsmaterial	335000	
Arbetstimmar	175000	ca. 350 tim
Ventilation	226000	
Ljudisolering tak	27000	
VVS	225000	
Golv kök toa	16000	
Golv servering,rum	43000	
Golv förråd	5000	
Golv Maskinrum	7000	
Golv entré	6000	
Kök inredning	60000	
Spis ugn micro	20000	
Kakel	7000	
Väggar kök pärlspont, väv	5000	
Väggar toa, maskinrum, förråd, rum,		
Väv	10000	
Diskmaskin	60000	
Färg inomhus	10000	
Färg utomhus	15000	
Elinstalation	65000	
Inredning servering, rum	100000	
Övriga arbeten	20000	

	1527000	+ moms



SKALA 1:50
0 1 2 3
METER

2020-01-29

Bygglövshandling



Råhults Missionshus

Råhult 29

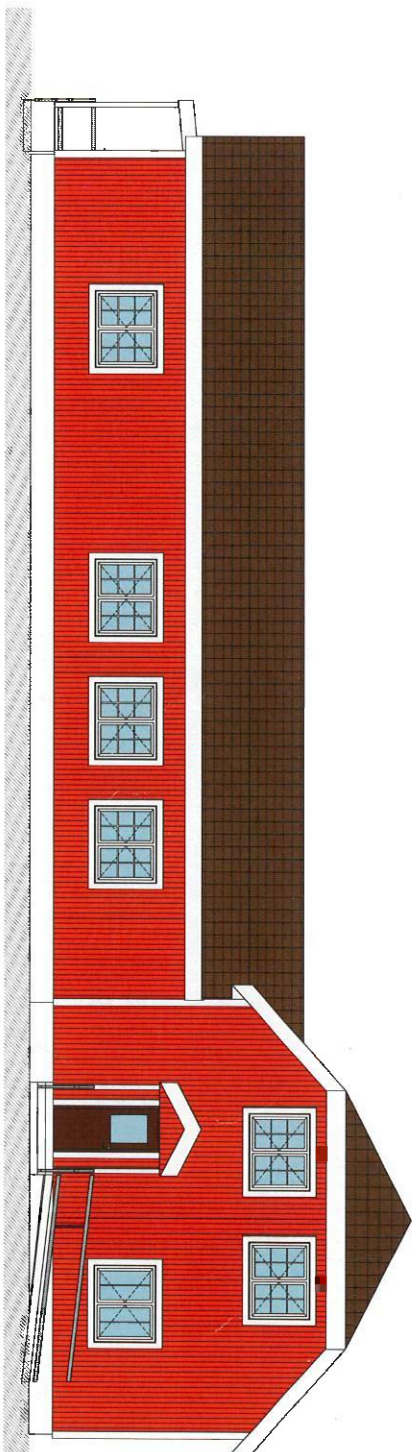
X VIAL LARSSONS BYGG AB 14 034 000 87

PROJEKTANT	YLAB LARSSONS BYGG AB
DRÖJ	JK
PROJEKTANT	EO

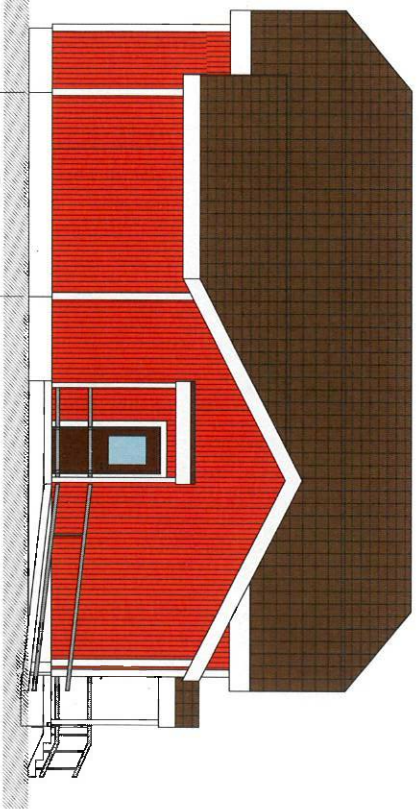
Tillbyggnad

Plan 1

A1 150 Add 1-101



Fasad mot Väst



Fasad mot Nord

2019-06-19

Bygghandling



Råhult's Missionshus

Råhult 2:9

Å. YLAB LARSSONS BYGG AB

141 030-000 87

Bygghandling

50

Tillbyggnad

Fasader

SKALA 1:50
0 1 2 3 4 5
METER

Å1 1:50
Å2 1:100
Å40-3-102

Tekniska förvaltningen

Tekniska utskottet

Dnr: TU.2020.69

Dannäs SK särskild prövning

Ärendebeskrivning

Dannäs SK har ingen regelbunden verksamhet för barn och unga och uppfyller därför inte kriterierna för att få föreningsbidrag. Tekniska utskottet kan medge undantag från de grundläggande bestämmelserna efter särskild prövning.

Beslutsförslag

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

Att för 2020 bevilja Dannäs SK ett reducerat anläggningsbidrag om 19 065 kr samt

Att avslå ansökan om grundbidrag om 500 kr då Dannäs SK inte bedriver någon verksamhet för närvarande.

Maria Grimstål
Handläggare

Johan Arvidsson
Fritidschef

Utredning

För att erhålla föreningsbidrag som en förening som bedriver regelbunden verksamhet för barn och unga ska föreningen uppfylla grundläggande bestämmelser om medlemsantal (minst 10 aktiva medlemmar i åldern 7–20 år och aktiviteter (minst 75 deltagartillfällen per år för barn och unga i åldern 7–20 år). Om föreningen inte fullt ut uppfyller dessa bestämmelser kan tekniska utskottet besluta att göra undantag från de särskilda bestämmelserna efter särskild prövning. I riktlinjerna för föreningar som bedriver regelbunden verksamhet för barn och unga står angivet ”Efter tekniska utskottets prövning kan organisation, vars verksamhet bedöms som synnerligen angelägen, erhålla bidrag om den inte helt uppfyller dessa allmänna bestämmelser. Särskild hänsyn tas till föreningar som verkar på mindre orter där utbudet av fritidsaktiviteter är begränsat.”

Dannäs SK är en fotbollsförening som har en egen anläggning i Dannäs. Anläggningen består av en fotbollsplan samt en klubbstuga med omklädningsrum och klubbrum. Det finns även en bastu som är öppen för allmänheten. Dannäs SK har vid årets ansökan om föreningsbidrag inte redovisat några medlemmar i åldern 7–20 år. Föreningen har inte redovisat några deltagartillfällen för förra året. För Dannäs SK har det senaste åren varit vissa år då föreningen har haft några juniorer som har ingått i A-laget, medan det andra år inte har funnits några juniorer i laget. 2016 ansökte föreningen om aktivitetsbidrag för 192 aktivitetstillfällen för ungdomar genomförda under år 2015.

De tidigare år som föreningen inte har uppfyllt de grundläggande bestämmelserna för att erhålla föreningsbidrag har det fattats beslut om att medge undantag för Dannäs SK då man har ansett att det är viktigt att föreningen får stöd då den verkar i en liten ort i ytterområdet av kommunen, som inte har så stort utbud av fritidsaktiviteter. Då har föreningen haft ett A-lag som har spelat seriespel och hemmamatcherna har lockat invånare som tittat på matcherna.

Under åren 2016-2018 hade Dannäs SK ett samarbete med Hånger IF. Föreningarna hade ett gemensamt seniorlag. Varannan träning och varannan hemmamatch förlades till anläggningen i Dannäs för att man skulle kunna tillgodose

utbudet för de boende i Dannäs också. Föreningarna var tvungna att registrera alla spelare under en förening pga bestämmelserna och valde då att göra det under Hånger IF som också redovisade samtliga deltagartillfällen vid bidragsansökningarna. Planen var att fortsätta det samarbetet under 2019, men spelarunderlaget var för tunt och Dannäs SK tillsammans med Hånger IF fick dra sig ur seriespelet.

Tekniska utskottet medgav 2017, 2018 och 2019 undantag från de grundläggande bestämmelserna och beviljade föreningen grundbidrag och anläggningsbidrag, trots att de inte kunde redovisa några deltagartillfällen i egen regi för medlemmar i åldern 7–20 år. Grundbidraget har varit på 500 kr och anläggningsbidraget har varit på 53 230 kr.

Föreningen skriver i sin verksamhetsberättelse för 2019 att föreningen har fortsatt att sköta om gräsplanen och övriga faciliteter i Dannäs och kommer fortsätta göra det under 2020, men något representationslag kommer inte finnas. Målsättningen framåt är att åter få fram spelarunderlag för att kunna ha ett seniorlag spelandes i seriesammanhang.

Föreningen har för 2020 ansökt om grundbidrag, vilket grundar sig på antal medlemmar mellan 7 och 20 år. Föreningen har inte uppgett att den har några medlemmar i den åldern i sin ansökan. Föreningen har också ansökt om anläggningsbidrag för en gräsplan använd för träning (normbelopp 25 000 kr) samt för omklädningsrum använd delvis under året och verksamhetslokal använd delvis under året.

Fritidsavdelningen har tagit fram uppgifter som skulle kunna ligga till grund för ett bidrag som möjliggör för föreningen att fortsätta sköta om gräsplanen, se bilaga 2. Man skulle också kunna bevilja bidrag för klubbhus med omklädningsrum som lokaler som används del av året (vilket föreningen också har ansökt om). Enligt uträkningen skulle fotbollsplanen kunna underhållas till en kostnad om 9 570 kr per år och klubbstugan skulle innebära ett bidrag om 9 495 kr per år, sammanlagt 19 065 kr, jämfört med tidigare års anläggningsbidrag om 53 230 kr.

Riskbedömning

Dannäs SK är beläget på en liten ort där det finns ett mycket begränsat utbud av fritidsaktiviteter. Om Dannäs SK beviljas ett reducerat anläggningsbidrag som gör att de kan hålla gräsplan klippt finns möjlighet för barn och ungdomar att spela fotboll på egen hand. Föreningen har som målsättning att kunna starta upp seniorlag i framtiden och om gräsplan och klubbstuga skulle förfalla är möjligheterna begränsade att kunna starta upp verksamhet igen.

Samtidigt är det inte försvarbart att bevilja fullt anläggningsbidrag till en förening som inte har någon verksamhet för närvarande. Lösningen med att bevilja ett reducerat bidrag där anläggningen ändå kan underhållas bedöms vara rimlig med tanke på att Dannäs SK är en förening på en liten ort med begränsat utbud av fritidsaktiviteter. Grundbidrag bedöms inte vara rimligt att bevilja då föreningen inte bedriver någon verksamhet och inte har angivit några medlemmar i bidragsberättigad ålder.

ANSÖKAN GRUNDBIDRAG

Tekniska förvaltningen
Fritidsavdelningen

Sista dag för ansökan är 28 februari för föreningar med verksamhet för barn och unga och 31 oktober för funktionsrätts-, pensionärsföreningar och samhällsnyttiga föreningar.

Förening <i>Dannäs SK</i>	Organisationsnummer <i>828000-4683</i>
c/o <i>Kennert Carlsson</i>	Telefon <i>0370/43213</i>
Adress <i>Marielund Dannäs</i>	E-post <i>info@dskfotboll.se</i>
Postnummer <i>33172</i>	Plusgiro
Ort <i>Forsheda</i>	Bankgiro <i>892-1868</i>
Riksorganisation <i>828000-4683</i>	Årsmötesmånad <i>Mars</i>

Antal medlemmar

Ålder	0-6	7-12	13-20	21-	Totalt
Kvinnor				<i>8</i>	<i>8</i>
Män				<i>14</i>	<i>14</i>
Totalt				<i>22</i>	<i>22</i>

Bidragsberättigade 7-20 år (Ifylls endast av föreningar med regelbunden verksamhet för barn och unga)	
--	--

Erhåller föreningen bidrag från annan kommun i GGVV-regionen?

☐ Ja

☒ Nej

Om ja, för hur många medlemmar erhåller kommunen bidrag från annan kommun? _____ st

Erhåller föreningen bidrag från annan förvaltning i Värnamo kommun?

☐ Ja

☒ Nej

Om ja, från vilken förvaltning? _____

OBS! BLANKETTEN HAR EN SIDA TILL!

BESÖKSADRESS
Stadshuset

E-POST
fritidsservice@varnamo.se

POSTADRESS
331 83 Värnamo

WEBBPLATS
www.varnamo.se

TELEFON
0370-37 70 00 vx

TELEFAX
0370-37 71 79

ORG NR
212000-0555

BANKGIRO
141-7195

Följande handlingar ska bifogas ansökan:

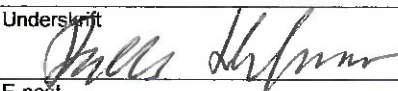
- Verksamhetsberättelse, resultat- och balansräkning samt revisionsberättelse från senast hållna årsmöte
- Policydokument för föreningar gällande alkohol, droger och likabehandling

Att ovanstående uppgifter är riktiga och i enlighet med gällande riktlinjer intygas:

22/2-20
Datum


Underskrift av föreningens ordförande

Med min namnunderskrift samtycker jag till att Värnamo kommun sparar och behandlar mina uppgifter för hantering av bidragsansökan samt för utskick av information till föreningslivet och publicering av kontaktuppgifter i föreningsregistret. **Endast de som skriver under med sin namnunderskrift kommer få föreningsutskick och finnas med i föreningsregistret.** Uppgifter hos kommunen är offentliga handlingar och kan lämnas ut på begäran. Läs mer om hur kommunen behandlar personuppgifter på www.varnamo.se/personuppgifter.

Datum 22/2-20	Underskrift 	Namnförtydligande Kennet Carlsson
Funktion i föreningen Ordförande	E-post linithacarlsson@hotmail.com	Mobilnummer 0709704265
Datum 22/2-20	Underskrift 	Namnförtydligande Anders Hafmar
Funktion i föreningen Hassör	E-post haffhafmar174@outlook.com	Mobilnummer 0706780631
Datum 22/2	Underskrift 	Namnförtydligande Pär Andersson
Funktion i föreningen Sekreterare	E-post par.andersson@ewes.se	Mobilnummer 0705986701
Datum	Underskrift	Namnförtydligande
Funktion i föreningen	E-post	Mobilnummer
Datum	Underskrift	Namnförtydligande
Funktion i föreningen	E-post	Mobilnummer



Tekniska förvaltningen
Fritidsavdelningen

ANSÖKAN ANLÄGGNINGSBIDRAG (Föreningsägda anläggningar)

Sista dag för ansökan är 28 februari.

Förening	<i>Dannäs SK</i>
Anläggningens adress	<i>Dannäs Marielund 33172 Forsheda</i>
Hyresintäkter *	

*Skall anges, ange vilka hyresintäkter som fanns föregående år, fanns inga ange med 0 kr.

A

1. Fotbollsplan gräs min 100x60 m livligt använd för träning och seriespel, A-plan	st
2. Fotbollsplan gräs min 100x60 m använd för träning	<i>1</i> st
3. Fotbollsplan gräs min 60x40 m använd för träning och 7-mannaspel	st
4. Fotbollsplan grus min 100x60 m använd för träning	st
5. Konstgräsplan min 100x60 m använd för träning och seriespel, A-plan	st
6. Fotbollsplan gräs A-plan med robotgräsklippare	st
7. Fotbollsplan gräs 11-manna för träning med robotgräsklippare	st
8. Fotbollsplan gräs 7-manna för träning och match med robotgräsklippare	st

B

1. Tennishall/tennisbana av full storlek	st
2. Tennishall/tennisbana ej full storlek	st
3. Tennisbana med grus	st
4. Tennisbana med asfalt	st

C

1. Omklädningsrum med dusch och värme använd året runt, max 200 kvm	kvm
2. Omklädningsrum med dusch och värme delvis använd under året, max 200 kvm	<i>61,9</i> kvm
3. Verksamhetslokal använd året runt, max 300 kvm	kvm
4. Verksamhetslokal delvis använd under året, max 300 kvm	<i>29,1</i> kvm

D

1. Ridhus	kvm
2. Gruspaddock	kvm
3. Tävlingsbana, minst 6 000 kvm	st

E

1a. Elljusspår	m
1b. Elljusspår med skoterhållning	m
2. Motionsslinga	m

BESÖKSADRESS
Stadshuset

E-POST
fritidsservice@varnamo.se

POSTADRESS
331 83 Värnamo

WEBBPLATS
www.varnamo.se

TELEFON
0370-37 70 00 vx

TELEFAX
0370-37 71 79

ORG NR
212000-0555

BANKGIRO
141-7195

F

1. Elbelysning fotbollsplan, minst 100 lux	st
2. Elbelysning tennisbana, minst 200 lux	st

G

Skytte skeet och trapp, antal banor	st
Skytte älg, bågskytte, antal banor	st
Skytte gevär, antal banor	st

Villkor: Banorna skall vara godkända av polis och kommunala myndigheter. Älgskyttebanan skall vara upptagen i generalplanen för länets älgskyttebanor.

H

Orienteringskarta, bidrag för utarbetande	
Slalombacken i Alandsryd	
Motocrossbanan i Stomsjö	

I

Golfbana 18-håls	st
Golfbana 9-håls	st

J

Övriga anläggningar prövas av tekniska utskottet i varje enskilt fall efter att övriga lokal- och anläggningsbidrag är utbetalt och efter utrymme i befintlig budget.

Att ovanstående uppgifter är riktiga och i enlighet med gällande riktlinjer intygas:

Dannäs 22/2 -20

Ort

Kennet Hult

Ordförande

Dannäs 22/2 -20

Datum

Jules Hult

Kassör

Årsberättelse för Dannäs SK 2019

Inför säsongen 2019 var planen att samarbetet med Hånger IF skulle fortsätta och klubbarna skulle ha ett gemensamt lag i div.6 Värnamo. Tyvärr fick vi konstatera att spelarunderlaget var för tunt och vi fick därför dra oss ur seriespelet.

Dannäs SK har under året fortsatt att sköta om gräsplanen samt övriga faciliteter i Dannäs.

Dessvärre tvingas vi konstatera att det inte kommer att bli något representationslag under 2020. Målsättningen framåt är givetvis att åter få fram spelarunderlag för att kunna ha ett seniorlag spelandes i seriesammanhang.

Dannäs SK kommer under året 2020 att fortsätta sköta om gräsytor samt klubblokal.

Dannäs 2020-02-25



Pär Andersson(sekreterare)

Kassarapport Dannäs SK 2019

Ingående saldo	79899:-
Intäkter	
Komunala bidrag	53730:-
Bingolotto	7200:-
Medlemsavgifter	2200:-
Övriga intäkter	3899:-
Summa intäkter	67029:-
Direkta kostnader	
Anmälningsavgifter	1500:-
Omkostnader plan	15441:-
Övriga kostnader	7600:-
Summa direkta kostnader	24541:-
Övriga kostnader:	
Fastighetsavgifter	23560:-
Försäkringar	10703:-
Summa kostnader	34263:-
Nettoresultat:	8225:-
Utgående Saldo	88124:-

Revisionsberättelse

Undertecknade av DSK valda revisorer får efter fullgjordt uppdrag avlämna följande berättelse.

Räkenskaperna är förda med ordning och reda och försedda med erforderliga verifikationer.

Utgående balans är 88124:-

Med ovanstående föreslår vi att:

--- styrelsen beviljas ansvarsfrihet för den tiden revisionen omfattar.

Dannäs 20-02-22



Andreas Carlsson



Kim Persson

From: Lars Grahn
Sent: Mon, 18 May 2020 13:51:37 +0200
To: Maria Grimstål
Subject: Dannäs SK

BRUKSGRÄSMATTA

Definition: Betecknar gräsytor i parker, bostadsområden, skolor m.m. som primärt är avsedda för och som ska tåla att användas för vistelse, lek, bollspel, m.m. De ska ha ett vårdat utseende. Höjd 4-10cm

Yta:

Gräsklippning / Putsning

Klippning av gräsytor med för ändamålet lämplig maskin. Utförs var 10:e dag- 1ggr/v.v, (v17-40) + 2 ggr (lövtugg efter v. 40). Gräset får inte klippas kortare än 40 mm. Putsning, var annan gång med början vid andra klippningen, med maskin runt byggnader, markutrustning, staket stolpar etc. och längs kanter och slänter där gräsklippare inte kommer fram. Runt träd måste putsning ske med största försiktighet så att ringbarkning inte uppstår.

Klippning 19ggr/säsong 2tim/gången 85kr/tim

2ggr lövtugg 2tim/gången 85kr/tim

Gödsel 2ggr/år 3500kr

Driftkostnader för maskiner som används för att sköta fotbollsplanen 2500kr

Med Vänliga Hälsningar

Lars Grahn

Enhetschef

Tekniska Förvaltningen/Arenaservice

Värnamo kommun 331 83 Värnamo

Besöksadress: Värnamo Sporthall

Telefon direkt: 0370-37 79 83

Telefon Kontaktcenter 0370-37 70 00

E-post: lars.grahn@varnamo.se

www.varnamo.se



Slutredovisning - Förstudie vandringsleder Bor

Ärendebeskrivning

Sveriges Naturskyddsförenings (SNF) lokalavdelning har inom ramen för ett Lokalt naturvårdsprojekt (LONA) tillsammans med Värnamo kommun genomfört en förstudie av om förutsättningar funnits för vandrings och cykelleder med utgångspunkt från Bor.

För att stärka möjligheterna för kommuninnevånarna att förlägga dagsutflykter i naturen inom kommunens gränser, samt för att öka kommunens möjligheter att utvecklas till en destination för naturturism, har en förstudie genomförts med fokus på rundvandringar och cykelleder med utgångspunkt från Bors station.

Förstudien visar på ypperliga möjligheter för vandring och cykling med fokus på vacker, spännande natur med stor omväxling. Sträckningarna som identifierats passerar också en mångfald av kulturobjekt.

Fritidsavdelningen önskade vintern 2017-18 starta arbetet med att realisera två vandringsleder.

Höгатågsrundan som går åt sydväst till Flårens strand. Mål och slut vid stationen. Sträcka 17 km.

Reservatsrundan som går norr om samhället över Lundsbo naturreservat och Rusarebo naturreservat. Mål och slut vid stationen. Sträcka 12 km.

Efter dialog fann Fritidsavdelningen att den tänkta sträckningen av Höгатågsrundan inte accepterades av alla berörda markägare. En förestående omläggning av väg 27 samt var övergångar för gående kommer att placeras bör också inväntas innan ett eventuellt arbete med skapandet av leden fortsätter.

Gällande Reservatsrundan bedömer Fritidsavdelningen att förutsättningar finns för byggnation, vilket kommer att beaktas i framtida utveckling av infrastrukturen för friluftsliv i kommunen.

Tekniska förvaltningen

Tekniska utskottet

Dnr: TU.2020.113

Förstudien var budgeterad till 155 000 kr.

Finansiering

Naturvårdsverket genom Lokala Naturvårds Projekt (LONA). 77 500 kr

Finansiering SNF genom ideellt arbete värde 80 000 kr

Kostnaderna översteg under perioden 1712-1912 intäkterna med 5087 kr

Underskott i projektet 5087 kr

Beslutsförslag

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

att godkänna slutredovisning Slutredovisning - Förstudie vandringsleder Bor
Samt

att underskottet 5087 kr regleras i 2020 års bokslut.

Johan Arvidsson
Fritidschef

Joakim Norgren
Projektledare

Slutredovisning projekt konstgräs Gröndal 2015

Ärendebeskrivning

Tekniska förvaltningen har bytt konstgräset på Gröndals fotbollsplan. Projektet har inneburit att vi lagt ett nytt konstgräs med fyllningsmaterial. Arbetet som utfördes var delvis ett garantiärende där utföraren PEAB inte påfört ett underlag i enlighet med beställningen. Ytan upplevdes som mkt hård av nyttjarna med skador som följd. Gräset byttes efter 7 år i stället för rekommenderade 10 år. Efter bytet har påtalade skadeproblem för nyttjare upphört.

Inom ramen för projektet har följande åtgärder genomförts.

- Byte av konstgräs och fyllning.
- Byte av och flytt av staket i planens norra ända.
- Uppföra två nya skjutgrindar för passage av fordon.
- Nya spelar bås.
- Ny ljudanläggning.
- Ny resultattavla.
- Inköp av en isolerad container för förvaring av föreningsutrustning.
- Inköp av en container för förvaring av utrustning för drift.
- Uppsättning av skyltställningar för reklam.
- Ny skyddssarg av regler i nederkant av omgivande staket.

Projektet var budgeterat till 2 700 000 kronor.

Anvisade medel enligt följande:

KF§171 150827	2 700 000 kr
---------------	--------------

Kostnader på projektet 2015 - 2019	2 762 709 kr
------------------------------------	--------------

Underskott i projektet	62 709 kr
------------------------	-----------

Underskottet i projektet beror på att vi utökade projektet med att göra separata skylthållare för Värnamo Södras sponsorsskyltar i stället för att de sattes på staketet vilket föranlett att staketet gått sönder i hård vind.

Beslutsförslag

Tekniska utskottet föreslår Kommunfullmäktige besluta

att godkänna Slutredovisning projekt konstgräs Gröndal 2015, samt

Tekniska förvaltningen

Tekniska utskottet

Dnr: TU.2020.114

att underskottet 62 709 kr regleras i 2020 års bokslut

Johan Arvidsson
Fritidschef

Jesper du Rietz
Förvaltningschef

VA-avdelningens externa tjänster

Ärendebeskrivning

VA-avdelningen har ett uppdrag att se till att allmänt vatten och avlopp fungerar så bra som möjligt. Dock utför VA uppdrag som inte ska finansieras av VA-taxan. Dessa tjänster ska betalas av den som ger uppdraget åt VA.

1. Lakvattenrening från Stomsjö deponi.
2. Avledning av dagvatten från allmän platsmark.
3. Brandvatten för räddningstjänst.

Lakvattenrening:

VA-kollektivet renar lakvatten från Stomsjö deponi i Påslunds reningsverk. Denna tjänst ska VA-kollektivet ha betalt för enligt VA-taxan för förbrukningsavgifter. Förbrukningsavgiften är 12,22 kr/m³. Det är inte skäligt att VA-verksamheten ska stå för kostnader som uppstår i en annan verksamhet enligt Lagen om allmänna vattentjänster (LAV 2006:412). Deponiverksamheten är avgiftsskyldig för de tjänster VA-kollektivet utför åt dem enligt LAV 2006:412 § 24 samt §25.

2017 renades ca 88 000m³.

2018 renades ca 84 000 m³

2019 renades ca 129 000 m³

Det innebär en kostnad mellan 1 000 tkr och 1 500 tkr per år för att rena lakvatten på Påslunds reningsverk.

Avledning av dagvatten från allmän platsmark:

VA-kollektivet tillser att dagvatten avleds från allmän platsmark, det vill säga större vägar, gator, genomfartsleder, torg och parker där dagvatten avleds. Allmän platsmark definieras enligt följande: Allmän mark som överskrider det lokala områdets behov av dagvattenavledning. Enligt Lagen om allmänna vattentjänster (LAV 2006:412) §27 *skall* den som ansvarar för allmän platsmark betala en avgift om bortledning

Tekniska förvaltningen

Tekniska utskottet

Dnr: TU.2020.112

av dagvatten från den allmänna platsmarken med hänsyn till skyddet för människors hälsa och miljön.

Mindre lokalgator såsom villagator belastar ej allmän platsmarkhållare då fastighetsägarna betalar en avgift för Dagvatten gata.

Brukningsavgiften för allmänplatsmarkhållare är enligt VA-taxan för år 2020 0,95 kr/m² år.

Den totala ytan för allmän platsmarkhållare är ca 500 000 m² i Värnamo kommun vilket motsvarar en årlig avgift om 475 tkr.

Brandvatten för räddningstjänst

VA-kollektivet får idag ett tillskott från skattekollektivet på 500 tkr för brandvatten för räddningstjänst. Denna summa har varit oförändrad i minst 10 år.

För att kunna täcka kostnaderna som VA har för brandvatten behöver denna summa räknas upp till ca 600 tkr. I tjänsten ingår brandposter och dess drift och underhåll, elström till uppvärmda brandposter, uppdimensionering av ledningsnät, kapitaltjänstkostnader, vatten m.m.

I drift och underhåll av brandposter ingår följande:

- Samtliga brandposter läns pumpas varje år inför vintern så de inte ska frysa sönder.
- Utbyte av brandposter då de ej längre fungerar.
- Skyltning av brandposter.
- Utbyte av betäckningar
- Snöröjning vid behov.
- Laga läckande brandposter.

Beslutsförslag

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

att godkänna informationen.

Antti Vähäkari
VA-Chef

Jesper du Rietz
Förvaltningschef

Tekniska förvaltningen

Tekniska utskottet

Dnr: TU.2020.88

Information om idrottsskolan

Ärendebeskrivning

Idrottsskolan har genomförts under hösten 2019 och under våren 2020. Enligt rutinerna ska tekniska utskottet få information efter genomförd idrottsskola.

Beslutsförslag

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

Att godkänna informationen

Maja Stenviken
Handläggare

Johan Arvidsson
Fritidschef

Utredning

Idrottsskolan har genomförts under höstterminen 2019 och vårterminen 2020. Idrottsskolan är ett samarbete mellan Värnamo kommun och RF SISU Småland. Fritidsavdelningen har det övergripande ansvaret och RF-SISU Småland går in och hjälper till med föreläsare.

Idrottsskolan är ett koncept där en målgrupp inbjuds att testa på olika idrotter. Alla i målgruppen blir inbjudna att delta under höstens eller vårens Idrottsskola. För att erbjuda fler barn möjligheten till att delta kan barnen endast vara anmälda till antingen hösten eller vårens Idrottsskola. Idrottsskolan hålls till en låg kostnad så att ingen utesluts på grund av ekonomiska skäl. Målsättningen med Idrottsskolan är att barnen ska se bredden av idrotten och prova sig fram. Idrottsskolan ska bygga på lek och ge allsidig träning. Det ska väcka ett intresse för fysisk aktivitet.

Målgruppen HT 2019 och VT 2020 var alla barn i årskurs två. Inbjudan skickades hem till samtliga elever i den valda årskursen. Idrottsskolan kostar 150 kronor och då ingår, T-shirt, vattenflaska samt ett diplom. Vid kickoff och avslutning fikar vi ihop med barn och föräldrar. Det var 48 barn som anmälde sitt intresse, vi hade 46 barn som slutförde Idrottsskolan 23 på hösten och 23 på våren.

Under hösten hade Värnamo simsällskap, Värnamo Taekwondo, Wernamo ju-jutsuklubb, Värnamo brottarklubb och Värnamo tennisklubb två tillfällen var att visa upp sin idrott. Under våren hade Värnamo bågskytteklubb, Wernamo ju-jutsuklubb, Drillflickorna och OK Stigen två tillfällen att visa upp sin idrott. På grund av rådande omständigheter med Covid-19 fick Värnamo Tennisklubb ställa in sina två tillfällen under våren. De idrotter barnen fick prova bestämdes utifrån föreningarnas intresse att vara med.

Idrottsskolan inleddes under både hösten och våren med en kickoff där barnen erhöll sin vattenflaska och T-shirt. Under kickoffen höll Ulf Öller från RF-SISU Småland en föreläsning om barns idrottande medan barnen sysselsattes med annat. Vid sista tillfället fick alla barnen diplom och tillsammans fikade vi. Föräldrarna och deltagande förening fick svara på en enkät efter Idrottsskolans avslut.

Föreningarna tyckte att informationen om Idrottsskolan var bra och var nöjda med den kickoff som startade Idrottsskolan. De som har behövt stöd från Fritidsservice har fått den hjälp de har önskat. Alla föreningar har svarat att de kan tänka sig att vara med på Idrottsskolan igen nästa år.

Det är 34 föräldrar som har besvarat föräldraenkäten. Majoriteten är mycket nöjda med informationen om Idrottsskolan samt uppskattande kickoffen. De upplever att Idrottsskolan har hjälpt till att bredda deras barns intresse för Idrott, ”min x har börjat på drill tack vare Idrottsskolan”. Det varierar mycket vilka idrotter barnen uppskattade. I det stora hela var alla idrotter uppskattade. Många tyckte att idrotterna genomfördes på ett bra och professionellt sätt. En incident skedde under Ju-jutsun, men efter kontakt med deras ledare så deltog fler ledare vid andra tillfället. Under vårterminens sista idrott fick endast föräldrarna hämta och lämna därför har de svårt att uttala sig om orienteringen då den avslutade vårens Idrottsskola. Det var högre närvaro under höstens Idrottsskola än under vårens, detta kan kopplas ihop med problematiken kring Covid-19. Några kommentarer: Orientering: ”jätteroligt, vårt barn kan tänka sig att fortsätta. Tennis: ”utmaning på uppvärmningen och tränaren såg alla barnen”, taekwondo, huvudtränaren är pedagogisk och gjorde massor med roliga övningar”.

Av de som har besvarat sista frågan rekommenderar alla Idrottsskolan för andra föräldrar, ”fantastisk chans att prova på olika idrotter innan man bestämmer sig, stort tack”.

Granskning av styrning och kontroll av underhållsbehovet

Ärendebeskrivning

EY (Ernst & Young AB) har på uppdrag av Värnamo kommuns revisorer genomfört rubricerad granskning. Revisorerna har överlämnat revisionsrapporten till kommunstyrelsen/tekniska utskottet för yttrande. Skriftligt svar på de rekommendationer som framgår av revisionsrapporten ska lämnas senast den 24 juni 2020.

Tekniska utskottet gav förvaltningen i uppdrag att återkomma med beslutsförslag. Tekniska förvaltningen har ej kunnat ge ett samlat och genomarbetat beslutsförslag för beredning inom given tidsram. Förvaltningen föreslår att Tekniska utskottet beslutar om att begära förlängd svarstid. Då ärendet ska beredas samt beslutas dels i Tekniska utskottet, dels i Kommunstyrelsen föreslås att svarstiden förlängs till 30 september 2020.

Beslutsförslag

Tekniska utskottet föreslår kommunstyrelsen besluta

att hos kommunrevisionen begära förlängd svarstid på rapporten ”Granskning av styrning och kontroll av underhållsbehovet” till den 30 september 2020.

Claes Karlsson
Fastighetschef

Jesper du Rietz
Förvaltningschef

**Värnamo Kommun
Kommunrevisionen**

24 mars 2020

Till:

**Kommunstyrelsen/
Tekniska utskottet**

För kännedom till:

Kommunfullmäktige

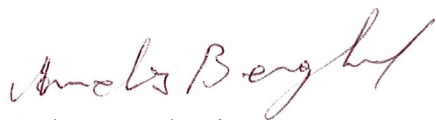
Granskning av styrning och kontroll av underhållsbehovet

EY har på vårt uppdrag biträtt i rubricerad granskning.

På revisionsmöte den 24 mars 2020 har vi i egenskap av revisorer fått en genomgång av revisionsrapporten från EY.

Härmed överlämnar vi revisionsrapporten till kommunstyrelsen/tekniska utskottet för yttrande. Kommunrevisionen önskar skriftligt svar på de rekommendationer som framgår av revisionsrapporten senast den 24 juni 2020.

Värnamo som ovan



Anders Berglund
Revisionens ordförande



Lennart Swerlander
Vice ordförande

Värnamo kommun

Granskning av styrning och kontroll av
underhållsbehovet



Innehåll

Sammanfattning	3
1. Inledning	4
1.1. Bakgrund	4
1.2. Syfte och revisionsfrågor	4
1.3. Genomförande och ansvarig nämnd/bolag	4
1.4. Revisionskriterier	4
2. Granskningsresultat	5
2.1. Organisation	5
2.2. Kommunens fastighetsbestånd	5
2.3. Styrning	6
2.4. Underhållsplaner	8
2.5. Kommunikation med hyresgäster	10
2.6. Uppföljning	10
3. Sammanfattning och rekommendationer	12
Bilaga 1 - Källförteckning	15

Sammanfattning

EY har på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Värnamo kommun granskat styrning och kontroll av underhållsbehovet. Syfte var att bedöma om Kommunstyrelsen/Tekniska utskottet har en tillfredsställande styrning, uppföljning och intern kontroll av underhållsbehoven i de lokaler som kommunen bedriver verksamhet i.

Kommunen har ett betydande fastighetsbestånd och det är viktigt att kunna säkerställa dessa tillgångars värde. Det bedrivs en mängd olika verksamheter i dessa fastigheter, såsom skolor, förskolor, äldreboenden, förvaltningslokaler m.m. och det är viktigt att lokalerna underhålls sett ur ett verksamhetsmässigt perspektiv. Om inte tillräckliga medel avsätts för underhåll kan det leda till ett uppdämt underhållsbehov som ackumuleras och som även kan leda till vissa investeringar måste tidigareläggas. Det är av stor vikt att styrning och uppföljning av underhållet fungerar på ett systematiskt och väl fungerande sätt.

Vår sammanfattande bedömning är att kommunstyrelsen/tekniska utskottet kan stärka sin styrning, uppföljning och interna kontroll avseende underhållsbehovet i kommunens fastigheter. Det är positivt att det finns en fastställd budget för såväl planerat underhåll som för felavhjälpande (akut underhåll) samt att skillnaden mellan dessa är tydligt definierad.

Den återrapportering/uppföljning som sker i samband med årsbokslutet och delårsbokslutet bedömer vi kan utvecklas. Redovisningen kan med fördel omfatta en mer detaljerad redovisning av vilka underhållsinsatser som har genomförts i jämförelse med beslutad budget samt vilka underhållsåtgärder som fått senareläggas. Det är väsentligt att kommunstyrelsen/tekniska utskottet får information om det totala underhållsbehovet för kommunens fastigheter, både på kort och lång sikt.

Rekommendationer

Utifrån granskningsresultatet rekommenderar vi kommunstyrelsen/tekniska utskottet följande:

- ▶ Fastställ en rutin/riktlinje som anger hur prioritering av underhållsåtgärder ska ske.
- ▶ Uppdatera gränsdragningslistan och överväg om det finns behov av att tydliggöra ansvaret mellan hyresvärd och hyresgäst. Kommunera gränsdragningslistan med berörda parter.
- ▶ Utveckla den uppföljning/återrapportering som sker till kommunstyrelsen/tekniska utskottet avseende utförda underhållsåtgärder, senarelagda underhållsåtgärder och det totala underhållsbehovet.
- ▶ Säkerställ att fastighetssystemet Pondus Pro implementeras fullt ut så att det finns en uppdaterad underhållsplan för kommunens fastigheter. Underhållsplanen är utgångspunkten vid planering och prioritering av underhållsinsatser.
- ▶ Överväg att genomföra kundnöjdhetsundersökningar med viss frekvens för att fånga upp hyresgästernas upplevelser och service kring lokalerna.

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Brister i underhåll utgör en risk för kapitalförstörelse och därmed försämrad hushållning av gemensamma resurser. Kommunens fastigheter kräver såväl löpande som periodiskt underhåll för att bevara sitt värde och sin funktion. Om underhållsnivån är otillräcklig kan detta leda till ett uppdämt behov av underhållsåtgärder som ackumuleras samt att investeringsbehovet måste tidigareläggas. Ytterligare konsekvenser är att fastigheterna får en försämrad standard och funktion. Det finns även en risk att eftersatt underhåll medför akuta underhållsåtgärder och tillfälliga lösningar vilket medför ökade kostnader för kommunen.

Enligt kommunstyrelsens reglemente framgår att det är styrelsen som har ägandeansvar för kommunens fasta och lösa egendom inom styrelsens ansvarsområde och det är styrelsen som svarar för den på kommunen ankommande byggverksamheten och fastighetsförvaltning, utförande av ny-, om- och tillbyggnader av fastigheter för kommunens räkning. Enligt uppgift har kommunen en underhållsbudget på ca 5 mnkr i driftbudget och ca 14 mnkr i investeringsbudget för fastigheter.

1.2. Syfte och revisionsfrågor

Granskningens syfte är att bedöma om Kommunstyrelsen/Tekniska utskottet har en tillfredsställande styrning, uppföljning och intern kontroll av underhållsbehoven i de fastigheter/lokaler som kommunen bedriver verksamhet i.

I granskningen besvaras följande revisionsfrågor:

- ▶ Finns det en tydlig styrning och uppföljning gällande underhåll av kommunens fastigheter?
- ▶ Har det antagits någon målsättning eller policy för styrningen och kontrollen av kommunens fastigheter?
- ▶ Finns det en tydlighet avseende ansvar och befogenheter gällande underhållsbehovet?
- ▶ Finns det ändamålsenliga och långsiktiga underhållsplaner för kommunens fastigheter?
- ▶ Hur sker kommunikationen mellan tekniska förvaltningen och hyresgästerna?
 - Görs det uppföljning av hyresgästernas nöjdhet med lokalerna?

1.3. Genomförande och ansvarig nämnd/bolag

Granskningen avser kommunstyrelsen/tekniska utskottet och har genomförts genom dokumentstudier samt genom intervjuer med utvalda nyckelpersoner. Samtliga intervjuade funktioner och granskade dokument framgår av bilaga 1.

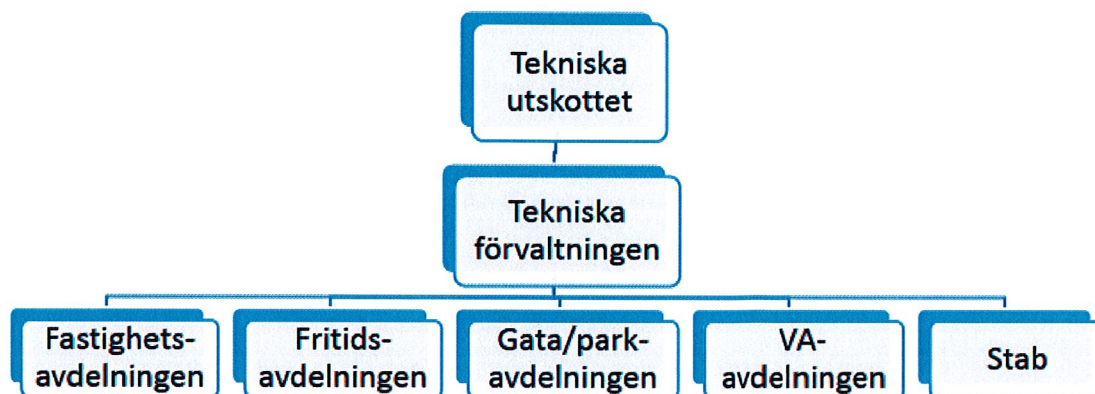
1.4. Revisionskriterier

I denna granskning utgörs de huvudsakliga revisionskriterierna av:

- ▶ Kommunallagen
- ▶ Riktlinjer, rutiner och policies antagna av kommunfullmäktige

2. Granskningsresultat

2.1. Organisation



Tekniska förvaltningen leds av en förvaltningschef och består av en stab och fyra avdelningar. Fastighetsavdelningen består i sin tur av en fastighetschef och är uppdelad i tre geografiska områden; centrum, väster och öster. Varje geografiskt område leds av en förvaltare/verksamhetsledare som bl.a. ansvarar för att:

- ▶ förvalta fastigheter
- ▶ identifiera fastighetsunderhåll
- ▶ kostnadsuppskatta identifierat fastighetsunderhåll
- ▶ prioritera identifierat fastighetsunderhåll tillsammans med fastighetschef
- ▶ arbeta fram en periodisk underhållsplan

2.2. Kommunens fastighetsbestånd

Kommunens fastighetsbestånd består bl.a. av skolor, förskolor, äldreboenden, fritidsanläggningar m.m. Fastighetsavdelningen har upprättat ett excel dokument¹, där följande redovisas:

- ▶ vilka fastigheter som kommunen förvaltar
- ▶ vilket område fastigheten är belägen
- ▶ vem som är ansvarig verksamhetsledare/förvaltare
- ▶ vilken förvaltning som är hyresgäst

I dokumentet redovisas även bruttoarean², boarean³ och lokalarean⁴:

- ▶ Bruttoarea: 196 215,7 kvadratmeter
- ▶ Boarea: 194 192,9 kvadratmeter
- ▶ Lokalarea: 148 092 ,0 kvadratmeter

¹ Exceldokument är daterat i januari 2020

² Bruttoarean är summan av alla våningsplans area och begränsas av de omslutande byggnadsdelarnas utsida, enligt tolkning, i vissa delar med schablonvärden.

³ Boarea är den yta i ett hus som är användningsbar för boende.

⁴ Lokalarea är de utrymmen inrättade för annat ändamål än boende, sidofunktioner till boende, byggnadens drift eller allmän kommunikation, enligt tolkning, i vissa delar med schablonvärden.

2.3. Styrning

2.3.1. Kommunstyrelsens och tekniska utskottets reglemente

I reglementet antaget av kommunfullmäktige 2019-02-28, framgår att styrelsen ansvarar för den på kommunen ankommande byggverksamheten och fastighetsförvaltning, utförande av ny-, om- och tillbyggnader av fastigheter för kommunens räkning.

2.3.2. Budget

I investeringsbudget 2019 samt investeringsplan 2020-2023 finns budget för planerat fastighetsunderhåll.

Planerat fastighetsunderhåll avser de underhåll som överstiger 0,5 prisbasbelopp (23 250 kr 2019). Dessa underhåll syftar till att återskapa objektens ursprungliga funktion och beskaffenhet. Dessa medel ska inte användas till lokalanpassningar, standardförbättringar eller ombyggnader. Därutöver ingår inte heller invändig målning, utan det betraktas som driftskostnad.

I tabellen nedan redovisas budgeten (mnkr) för planerat fastighetsunderhåll för åren 2019 till 2023.

	2019	2020	2021	2022	2023
Planerat fastighetsunderhåll	14	14,2	14,6	15	16
Reinvesteringar					

Kommunstyrelsen beslutade om att tekniska utskottet fick en utökning på 4 mnkr per år från och med 2019 och framåt med anledning av ett ökat behov av planerat fastighetsunderhåll (reinvesteringar) i större fritidsanläggningar och skolor samt att investeringar vid Finnvedens Gymnasium och stadshuset blev senarelagda.

I tabellen nedan redovisas hur budgeten (mnkr) 2019 för planerat fastighetsunderhåll är fördelade per geografiskt område:

Område	Planerat fastighetsunderhåll Reinvesteringar
Centrum	6,69
Väster	3,67
Öster	3,73
Totalt	14,09

Utöver budgeten för planerat fastighetsunderhåll som redovisas ovan finns även en driftbudget för fastighetsunderhåll. I driftbudgeten ingår:

Planerat fastighetsunderhåll <0,5 prisbasbelopp som avser de planerade underhållsåtgärder med längre periodicitet än 1 år. Fastighetsunderhållet ska understiga 0,5 basbelopp (23 250 kr 2019). Här ingår även invändig målning på befintliga målade ytskikt.

Felavhjälpande underhåll som avser underhållsåtgärder som är oförutsedda och ej planerade.

I tabellen nedan redovisas hur budgeten (mnkr) 2019 för planerat fastighetsunderhåll som understiger 0,5 prisbasbelopp och felavhjälpande underhåll är fördelade per geografiskt område:

Område	Planerat fastighetsunderhåll <0,5 prisbasbelopp	Felavhjälpande underhåll
Centrum	1	1
Väster	0,83	0,83
Öster	0,67	0,67
Totalt	2,5	2,5

2.3.1. Mål och policys

Kommunstyrelsen/tekniska utskottet har inte fastställt någon detaljerad målnivå för underhållet av kommunens fastigheter. Det finns inte heller några fastställda policys/riktlinjer för hur styrning och uppföljning av underhållsbehovet ska ske.

I tekniska utskottets verksamhetsplan 2019 finns ett utskottsmål som kan kopplas till underhåll av fastigheter:

- Tillhandahålla attraktiva lokaler till den kommunala verksamheten.

Det framgår att utskottsmålet uppnås genom att verksamhetsmålet för fastighetsavdelningen uppnås. I tabellen nedan presenteras verksamhetsmålet med tillhörande indikatorer:

	Nuläge:	Målnivåer:			
Verksamhetsmål	2017	2018	2019	2020	2021
Optimera drift och underhåll av fastigheter	I hög grad uppfyllt	Bättre			
Indikator					
- Underhållsplaner finns och är reviderade – Grad					
- Underhållsplaner följs – Grad					
- Skötselplaner finns och är reviderade – Grad					
- Skötselplaner följs – Grad					
- Felavhjälpande underhåll - Antal, styck, bättre än tidigare					
- Driftlarm - Antal, styck, bättre än tidigare					

För verksamhetsmålet noteras att det saknas målnivå för 2019. Vid intervjuer framgår att målnivån är att 2019 ska vara "bättre" än föregående år. Utfallet från föregående år bedömdes som i hög grad uppfyllt, ytterligare information framgick inte. Uppföljning av målet redovisas i samband med årsredovisningen.

2.3.2. Definition av underhåll

Fastighetsavdelningens definition av "underhåll" är att bibehålla fastigheternas skick och värde. Det finns en så kallad "gränsdragningslista" från 2005 framtagen av fastighetsavdelningen som tydliggör hyresvärdens respektive hyresgästernas ansvar och vem som står för kostnaden avseende bl.a. underhåll/nyinvestering. Vid intervjuer framgår att gränsdragningslistan inte är helt uppdaterad.

Vid intervjuerna framkommer att det finns skillnader i hur gränsdragningen mellan underhåll och förbättringsåtgärder ska ske mellan förvaltningarna.

Barn- och utbildningsförvaltningen uppger att utgångspunkten för diskussioner kring underhåll görs utifrån gränsdragningslistan, men det finns ett behov av att lyfta och aktualisera listan igen för att tydliggöra gränsdragningen.

Omsorgsförvaltningen upplever att gränsdragningen mellan underhåll och förbättringsåtgärder inte är tydligt definierade. Exempelvis lyfts att det finns gråzoner vad som räknas som underhåll och önskade förbättringsåtgärder samt vem som ska stå för kostnaderna.

Serviceförvaltningen upplever att det finns en tydlig gränsdragning mellan underhåll och förbättringsåtgärder. Det finns beskrivningar för hur ansvarsfördelningen ser ut gällande service, underhåll eller byte av maskiner.

Arbetsmarknadsenheten uppger att gränsdragningarna inte fullt ut är definierade, men att överenskommelse nås genom kommunikation mellan båda parterna.

Tekniska förvaltningen (fritid) uppger att gränsdragningen är tydlig utifrån det avtal som finns mellan fastighetsavdelningen och fritidsavdelningen. I avtalet framgår bl.a. att fritidsavdelningen finansierar målning av invändiga ytskikt, golv och tak själva och därmed fått en reducerad internhyresprissättning.

2.4. Underhållsplaner

2.4.1. Identifiering av underhållsbehov

Behovet av fastighetsunderhåll identifieras bl.a. genom verksamhetsledarna/förvaltarnas löpande besök i verksamheterna och information från fastighetsskötarna och verksamheterna. Därutöver sker även årliga möten mellan fastighetsavdelningen och kommunens olika verksamheter/hyresgäster. Vid dessa mötena deltar fastighetschef, fastighetsförvaltare/verksamhetsledare och verksamhetschefer samt andra relevanta personer från de olika verksamheterna.

2.4.2. Fastighetssystemet Pondus Pro

Fastighetsavdelningen använder fastighetssystemet Pondus Pro för planering av fastighetsunderhåll. Vid granskningens genomförande är inte kommunens samtliga fastigheter inregistrerade i systemet. I fastighetssystemet finns uppgifter avseende fastighet, vilken typ av planerat underhåll som avses (invändigt, utvändigt, installation, mark m.m.), specificerad åtgärd och beräknad underhållskostnad per år (2020-2025).

Vid granskningstillfället sker viss planering av fastighetsunderhåll även genom excel listor. Vi har tagit del av tre excel listor för varje geografiskt område, sammantaget finns cirka 200 åtgärder. För varje åtgärd presenteras bl.a. vilket underhåll som ska utföras för vilken fastighet och den uppskattade kostnaden. Vi noterar att excel listorna har olika utformning.

Enligt uppgift pågår ett arbete med att all hantering av fastighetsunderhåll ska ske i fastighetssystemet Pondus Pro, dock finns i dagsläget ingen tidsplan för när detta ska vara klart.

2.4.3. Prioritering

Det finns ingen fastställd rutin/riktlinje för hur prioritering av underhållsåtgärder ska ske. Enligt uppgift sker prioritering bland de identifierande underhållsåtgärder av fastighetschef tillsammans med förvaltarna/verksamhetsledarna. Följande prioriteringsordning används enligt uppgift:

1. Yttertak, fasader, tekniska installationer och lagkrav
2. Ytskikt
3. Inre underhåll

Kommunstyrelsen/tekniska utskottet får ingen information om vilka underhållsåtgärder som prioriteras, dvs. hur underhållsbudgeten ska fördelas. Berörda verksamheter uppges få information om de underhållsåtgärder som planeras att genomföras på de fastigheter där de bedriver sin verksamhet. Vid intervjuerna framkommer att identifierade underhållsinsatser kan behöva senareläggas bl.a. på grund av att budgeten inte räcker till. I dessa fall tas underhållsinsatserna inte bort utan flyttas fram till nästkommande år.

2.4.4. Periodisk underhållsplan

När prioriteringar av underhållsåtgärder är gjorda ansvarar fastighetschef tillsammans med förvaltare/verksamhetsledare för att arbeta fram en periodisk underhållsplan. Periodisk underhållsplan finns för varje geografiskt område.

I den periodiska underhållsplanen, som avser perioden 2020-2025, redovisas vilka fastighetsunderhållsåtgärder som ska utföras, när de ska utföras och till vilken kostnad underhållet uppskattas till. I tabellen nedan redovisas de totala uppskattade kostnaderna för det planerade underhållet för åren 2020- 2025. För de kommande åren kommer flera underhåll av mer omfattande karaktär att genomföras. Exempelvis är det planerat att 50-års renoveringar ska genomföras. 50- års renoveringar är av mer omfattande karaktär där bl.a. underhåll av tak, fönster, fasad ingår.

Belopp i mnkr	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Planerat underhåll	12,9	4,1	5,9	25,1	0,08	8,3

Vid intervjuer framkommer att den periodiska underhållsplanen är ett levande dokument som revideras under året. Det framkommer att inga underhållsåtgärder tas bort från planen, utan att de senareläggs. När väsentliga underhållsåtgärder behöver senareläggas kommuniceras det inte till tekniska utskottet, däremot kommuniceras det till berörd förvaltning.

2.4.5. Lokalvård

Lokalvård ingår inte i grundhyresavtalen och hyresgästerna har möjlighet att själva välja vilket städavtal de vill ingå. Vid intervjuer framgår att 80 % av ytan städas i intern regi och 20 % i extern regi. Om det förekommer avvikelser i städningen, exempelvis att slitage beror på felaktiga städmetoder uppmärksammas detta av fastighetsavdelningen i samband med de regelbundna besöken av kommunens fastigheter och vid kommunikationen med hyresgäster.

2.5. Kommunikation med hyresgäster

Vid intervjuerna framkommer att kommunikationen med hyresgästerna bl.a. sker i samband med de årliga fastighetsplaneringsmötena samt vid behov av hjälp/felanmälan. Serviceförvaltningens måltidschef och förvaltningschef träffar årligen fastighetschef för att revidera byggplan. Därutöver sker möten mellan fastighetsförvaltare tillsammans med representanter från måltidsservice för att identifiera underhållsbehov som finns tre gånger per år.

Flertalet av förvaltningarna/avdelningarna upplever att kommunikationen med fastighetsavdelningen är väl fungerande och att återkoppling ges vid förändringar av planerat underhåll. Barn- och utbildningsförvaltningen lyfter behovet av en tidsplan för fastighetsunderhåll och återkoppling avseende felanmälan och fastighetservice.

Det sker ingen systematisk uppföljning av hyresgästernas nöjdhet genom exempelvis en kundnöjdhetsundersökning.

2.6. Uppföljning

Det finns inga rutiner för en systematisk uppföljning av underhållet av kommunens fastigheter. Enligt uppgift genomför respektive förvaltare/verksamhetsledare tillsammans med förvaltningsekonom månadsavstämningar på projektnivå av det ekonomiska utfallet av det underhåll som ska utföras. Vid avvikelser kommuniceras det till fastighetschefen.

Återrapporteringen sker i samband med årsbokslutet och delårsbokslutet där den totala budgeten och det totala utfallet redovisas. Det finns ingen detaljerad redovisning av vilka underhållsinsatser som har genomförts under året. I kommunens delårsrapport 2019 redovisades följande:

Belopp i mnkr	Budget 2019	Prognos 2019	Avvikelse	Bokslut 2018
Planerat fastighetsunderhåll (investeringar)	13,8	14	-0,2	9,2

Planerat underhåll/Investering

I kommunens årsredovisningar 2016- 2018 redovisas budget, utfall och avvikelse för planerat fastighetsunderhåll som ingår i investeringsbudgeten, enligt tabell nedan:

Belopp i mnkr	2016	2017	2018
Budget	6,3	10,2	10,1
Utfall	6,3	10,2	9,2
Avvikelse	0	0	0,9

I erhållet underlag från fastighetsavdelningen framgår budget inkl. ombudgtering (budget från föregående år), utfall och avvikelse för planerat fastighetsunderhåll som ingår i investeringsbudgeten, enligt tabellen nedan:

Planerat fastighetsunderhåll				
Belopp i mnkr	2016	2017	2018	2019
Budget inkl. ombudegtering	10	14,0	14,0	14,1
Ombudgteringen				
Utfall	6,2	10,6	13,8	15,1
Avvikelse	3,8	3,2	0,2	-1,0

Drift

I tabellen nedan redovisas budget, utfall och avvikelser för planerat fastighetsunderhåll som understiger 0,5 prisbasbelopp och felavhjälpande underhåll för åren 2016- 2019.

Planerat fastighetsunderhåll <0,5 prisbasbelopp				
Belopp i mnkr	2016	2017	2018	2019
Budget	1,8	3,0	2,8	2,5
Utfall	2,4	2,9	1,8	1,9
Avvikelse	-0,6	-0,1	1	1,6

Felavhjälpande underhåll				
Belopp i mnkr	2016	2017	2018	2019
Budget	4,2	3,0	2,8	2,5
Utfall	2,7	3,4	3,1	3,4
Avvikelse	1,5	-0,4	0,4	-0,9

Det framgår att utförda underhållsinsatser redovisas till tekniska utskottet på förekommen anledning. Vid genomgång av tekniska utskottets protokoll 2019 finns ingen information om att fastighetsunderhåll har behandlats av utskottet.

I tekniska utskottets internkontrollplan 2019 finns inget kontrollmoment som berör fastighetsunderhåll.

3. Sammanfattning och rekommendationer

I nedanstående tabell ger vi kortfattade svar på granskningens revisionsfrågor. Bedömningen av respektive fråga följer följande färgskala:

Uppfyllt
Delvis uppfyllt
Ej uppfyllt



Revisionsfrågor	Svar
► Finns det en tydlig styrning och uppföljning gällande underhåll av kommunens fastigheter?	Delvis. Det finns en fastställd budget för såväl planerat underhåll som för löpande underhåll och skillnaden mellan dessa är tydligt definierade. Organisation och ansvar avseende fastighetsunderhåll inom tekniska förvaltningen bedöms som fungerande och tydligt. I dagsläget finns inte det totala underhållsbehovet samlat på ett ställe, dvs. fastighetssystemet Pondus Pro är inte fullständigt uppdaterat med samtliga fastigheter och det samlade underhållsbehovet för perioden 2020-2025. Viss hantering sker genom manuella excel listor. Återrapportering sker enbart i samband med delårsbokslut och årsbokslut och innehåller enbart uppgifter om totalt utfall i jämförelse med budget. Vår bedömning är att uppföljningen kan utvecklas i flera delar och innehålla en mer detaljerad redovisning över utförda underhållsåtgärder och det bör även ske en återrapportering till kommunstyrelsen/tekniska utskottet gällande de underhållsåtgärder som får omprioriteras/senareläggs.
► Har det antagits någon målsättning eller policy för styrningen och kontrollen av kommunens fastigheter?	Nej. Det finns ingen fastställd målsättning eller policy/riktlinje avseende hur prioritering av underhållsåtgärder ska ske. Det finns däremot ett förankrat arbetssätt inom fastighetsavdelningen som innebär att prioritering sker enligt följande: 1. Yttertak, fasader, tekniska installationer och lagkrav 2. Ytskikt 3. Inre underhåll

► Finns det en tydlighet avseende ansvar och befogenheter gällande underhållsbehovet?	Som nämns ovan så finns det ingen fastställd riktlinje för hur prioritering av underhållsåtgärder ska ske. Det finns en gränsdragningslista från 2005 som tydliggör hyresvärdens respektive hyresgästens ansvar och vem som ska stå för kostnaden avseende underhåll/investering. Vid intervjuer med ett antal förvaltningar som är hyresgäster framkommer önskemål om att gränsdragningslistan ska uppdateras och tydliggöras. Det finns ett arbetssätt inom fastighetsavdelningen avseende att identifiera, kostnadsuppskatta och prioritera vilka underhållsbehov som finns i kommunens fastigheter. Däremot är det en brist att fastighetssystemet inte används fullt ut i verksamheten.
► Finns det ändamålsenliga och långsiktiga underhållsplaner för kommunens fastigheter?	Vid granskningens genomförande är inte fastighetssystemet Pondus Pro uppdaterat med kommunens samtliga fastigheter och identifierade underhållsåtgärder per år (2020-2025). Viss hantering av underhållsplaner sker genom manuellt, via excellistor.
► Hur sker kommunikationen mellan tekniska förvaltningen och hyresgästerna? ○ Görs det uppföljning av hyresgästernas nöjdhet med lokalerna?	Kommunikationen med hyresgästerna sker bl.a. i samband med årliga fastighetsplaneringsmöten samt vid behov i samband med hjälp/felanmälan. Flertalet av förvaltningarna/avdelningarna upplever att kommunikationen med fastighetsavdelningen är välfungerande och att återkoppling ges vid förändringar av planerat underhåll. Barn- och utbildningsförvaltningen lyfter behovet av en tidsplan för fastighetsunderhåll och återkoppling avseende felanmälan och fastighetsservice Fastighetsavdelningen genomför inga kundnöjdhetsundersökningar.

Kommunen har ett betydande fastighetsbestånd och det är viktigt att kunna säkerställa dessa tillgångars värde. Det bedrivs en mängd olika verksamheter i dessa fastigheter, såsom skolor, förskolor, äldreboenden, förvaltningslokaler m.m. och det är viktigt att lokalerna underhålls sett ur ett verksamhetsmässigt perspektiv. Om inte tillräckliga medel avsätts för underhåll kan det leda till ett uppdämt underhållsbehov som ackumuleras och som även kan leda till vissa investeringar måste tidigareläggas. Det är av stor vikt att styrning och uppföljning av underhållet fungerar på ett systematiskt och väl fungerande sätt.

Vår sammanfattande bedömning är att kommunstyrelsen/tekniska utskottet kan stärka sin styrning, uppföljning och interna kontroll avseende underhållsbehovet i kommunens fastigheter. Det är positivt att det finns en fastställd budget för såväl planerat underhåll som för felavhjälpande (akut underhåll) samt att skillnaden mellan dessa är tydligt definierad.

Den återrapportering/uppföljning som sker i samband med årsbokslutet och delårsbokslutet bedömer vi kan utvecklas. Redovisningen kan med fördel omfatta en mer detaljerad redovisning av vilka underhållsinsatser som har genomförts i jämförelse med beslutad budget samt vilka underhållsåtgärder som fått senareläggas. Det är väsentligt att kommunstyrelsen/tekniska utskottet får information om det totala underhållsbehovet för kommunens fastigheter, både på kort och lång sikt.

Rekommendationer

Utifrån granskningsresultatet rekommenderar vi kommunstyrelsen/tekniska utskottet följande:

- ▶ Fastställ en rutin/riktlinje som anger hur prioritering av underhållsåtgärder ska ske.
- ▶ Uppdatera gränsdragningslistan och överväg om det finns behov av att tydliggöra ansvaret mellan hyresvärd och hyresgäst. Kommunicera gränsdragningslistan med berörda parter.
- ▶ Utveckla den uppföljning/återrapportering som sker till kommunstyrelsen/tekniska utskottet avseende utförda underhållsåtgärder, senarelagda underhållsåtgärder och det totala underhållsbehovet.
- ▶ Säkerställ att fastighetssystemet Pondus Pro implementeras fullt ut så att det finns en uppdaterad underhållsplan för kommunens fastigheter. Underhållsplanen är utgångspunkten vid planering och prioritering av underhållsinsatser.
- ▶ Överväg att genomföra kundnöjdhetsundersökningar med viss frekvens för att fånga upp hyresgästernas upplevelser och service kring lokalerna.

Värnamo den 24 mars 2020

EY

Ulrika Stränge
Certifierad kommunal revisor

Emelie Duong
Verksamhetsrevisor

Bilaga 1 - Källförteckning

Intervjuade funktioner

- ▶ Fastighetschef
- ▶ 3 st förvaltare/verksamhetsutvecklare
- ▶ Skriftliga frågor har ställts till företrädare för barn- och utbildningsförvaltningen, serviceförvaltningen, tekniska förvaltningen, omsorgsförvaltningen samt arbetsmarknadsenheten inom kommunledningsförvaltningen

Dokument

- ▶ Årsredovisning 2016, 2017, 2018
- ▶ Delårsrapport 2019
- ▶ Budget 2019 underhåll
- ▶ Fastighetsförvaltning objektlista 2019
- ▶ Tekniska utskottets verksamhetsplan 2019- 2021
- ▶ Investeringsbudget 2019-2023
- ▶ Planerat underhåll 2019 centrum, väst och öst
- ▶ Planerat underhåll, drift 2016, 2017, 2018
- ▶ Löpande underhåll, drift, 2016, 2017, 2018

Renovering av viadukten

Ärendebeskrivning

Viadukten byggdes på trettioalet och det finns behov av en omfattande renovering.

Renovering kan göras i olika ambitionsnivåer, dels med ambitionen om begränsad förlängning av livstid, dels med betydligt längre förlängning.

En avvägd insats för att öka livstiden begränsat bör göras inom snar framtid för att bibehålla handlingsfriheten för senare beslut.

Besiktning genomfördes 2016 vilken pekar på behovet av livstidsförlängande åtgärder på Viadukten. Betong har lossnat så att armering är blottlagd med följderna att det blir rostangrepp. Åtgärderna kan göras ca 2021. Åtgärderna bedöms förlänga Viaduktens livslängd med ca 10-15 år.

En huvudinspektion genomfördes maj 2020, se bilagor; huvudinspektion och inspektionsprotokoll.

Beslutsförslag

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta

att godkänna informationen

Marcus Berggren
Gata/parkchef

Jesper du Rietz
Förvaltningschef

Huvudinspektion

- 1 Objekt:** Äldre bro från 1930 talet, som sträcker sig över järnväg, vägar och GC-vägar intill järnvägsstation och bibliotek.
- 2 Aktivitet/syfte:** Genomföra dels en huvudinspektion enligt Trafikverkets normer för broinspektion
- 3 Tid/plats:** 2020-05-20 på plats i Värnamo, samt utvärdering under påföljande vecka i Kristianstad.
- 4 Deltagare:** Mårten Hernbrandt, sakkunnig bro och betong
Bo Brickling, broinspektör.

Kristianstad 2020-05-20

Mårten Hernbrandt
Sandahls Entreprenad
0733-707 490

SANDAHLS ENTREPRENAD

Vybilder:



Vy mot syd



Vy mot nord

SANDAHLS ENTREPRENAD

Speditörvägen 1
Box 625
331 26 Värnamo

Telefon: 0370-51 60 00



Vy mot öst



Vy mot väst

SANDAHLS ENTREPRENAD

Speditörvägen 1
Box 625
331 26 Värnamo

Telefon: 0370-51 60 00

Inspektionsprotokoll

Skada	Konstruktionselement	Material	Skadety	Orsak	TK	Aktivitet	Foto	Kommentar
1	Räcke	Stål	Korrosion	Miljöpåverkan	1	Ommålning	01	
2	Kantbalk	Arm btg	Spjälkning	Miljöpåverkan och påkörning	1	Btg rep	02	
3	Räckesinfästning	Oarm btg	Bristande best	Byggfel	1	Btg rep	03	
4	Balkar	Arm bet	Sprickor	Belastning	2+	Kolfiberförstärkning	04-06	0,5 mm
5	Balkar	Armeringsstål	Korrosion	Miljöpåverkan	2+	Blästring/betg rep	07-13	Akut bör skrotas omg
6	Platta	Armeringsstål	Korrosion	Miljöpåverkan	2+	Blästring/betg rep	14-20	Akut bör skrotas omg
7	Grundavlopp	Stål	Korrosion	Miljöpåverkan	1	Utbyte	21-22	
8	Lager	Stål	Korrosion	Miljöpåverkan	1	Blästring/ommålning	23	
9	Pelarfot	Armeringsstål	Korrosion	Miljöpåverkan	2	Btg rep	24-25	
10	Vingmur	Arm btg	Rörelse	Belastning	2	Översyn	26	
11	Platta	Arm btg	Läckage	Miljöpåverkan				Torr 2020
12	Kantbalk	Arm btg	Sprickor	Belastning	1	Översyn	27-29	0,05-0,1 mm 27 st mellan två pelare

SANDAHLS ENTREPRENAD

Speditörvägen 1
Box 625
331 26 Värnamo

Telefon: 0370-51 60 00

Bilaga till inspektionsprotokoll, 2020-05-20

I inspektionsprotokollet är varje skada bedömd med en tillståndsklass (TK). Kriterierna för val av tillståndsklass är följande.

Det funktionella tillståndet beskrivs med hjälp av tillståndsklasser.

Följande tillståndsklasser förekommer.

3 Bristfällig funktion vid inspektionstillfället

2 Bristfällig funktion inom 3 år

1 Bristfällig funktion inom 10 år

0 Bristfällig funktion bortom 10 år

Det funktionella tillståndet bedöms utifrån

- konstruktionsdelens eller konstruktionselementets funktionella egenskap
- de vid projekteringen ställda funktionskraven
- det aktuella och tidigare uppmätta mätvärdena
- förväntad framtida nedbrytning

för det skadade konstruktionselementet.

Foto:



Foto 1 Skada 1



Foto 2 Skada 1

SANDAHLS ENTREPRENAD

Speditörvägen 1
Box 625
331 26 Värnamo

Telefon: 0370-51 60 00



Foto 3 Skada 3



Foto 4 Skada 4

SANDAHLS ENTREPRENAD

Speditörvägen 1
Box 625
331 26 Värnamo

Telefon: 0370-51 60 00



Foto 5 Skada 4

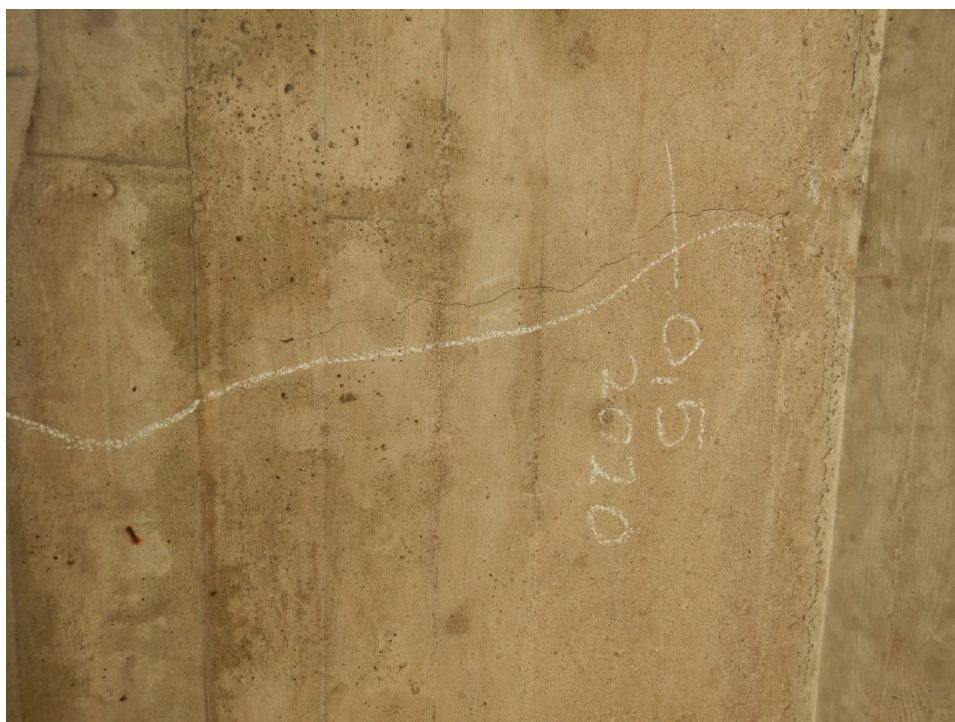


Foto 6 Skada 4

SANDAHLS ENTREPRENAD

Speditörvägen 1
Box 625
331 26 Värnamo

Telefon: 0370-51 60 00



Foto 7 Skada 5



Foto 8 Skada 5

SANDAHLS ENTREPRENAD

Speditörvägen 1
Box 625
331 26 Värnamo

Telefon: 0370-51 60 00



Foto 9 Skada 5

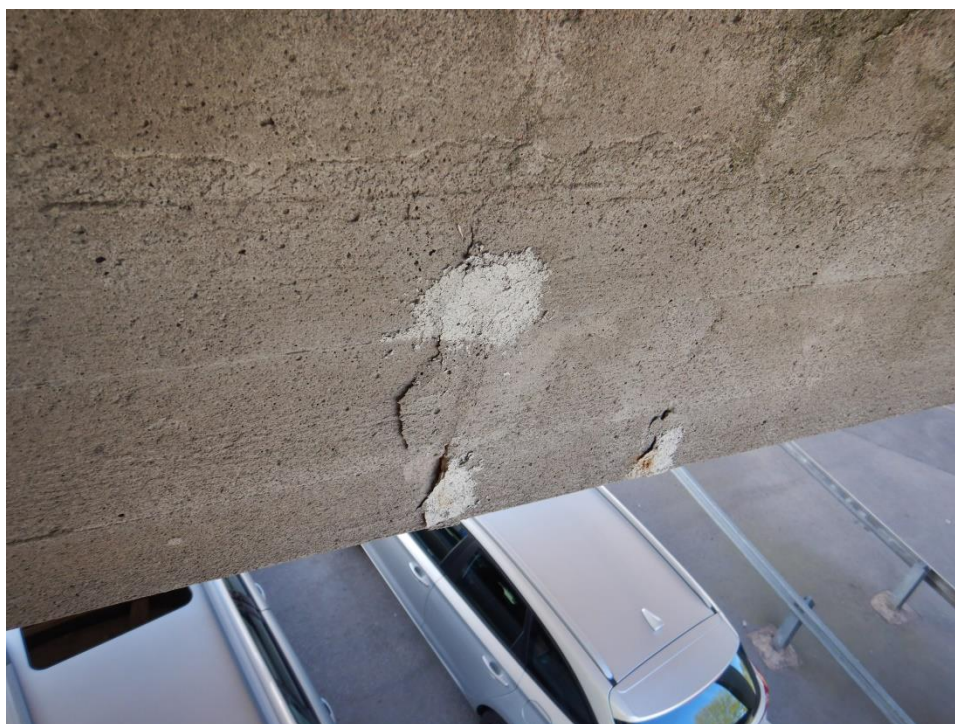


Foto 10 Skada 5

SANDAHLS ENTREPRENAD

Speditörvägen 1
Box 625
331 26 Värnamo

Telefon: 0370-51 60 00



Foto 11 Skada 5



Foto 12 Skada 5

SANDAHLS ENTREPRENAD

Speditörvägen 1
Box 625
331 26 Värnamo

Telefon: 0370-51 60 00



Foto 13 Skada 5



Foto 14 Skada 6

SANDAHLS ENTREPRENAD

Speditörvägen 1
Box 625
331 26 Värnamo

Telefon: 0370-51 60 00



Foto 15 Skada 6



Foto 16 Skada 6

SANDAHLS ENTREPRENAD

Speditörvägen 1
Box 625
331 26 Värnamo

Telefon: 0370-51 60 00

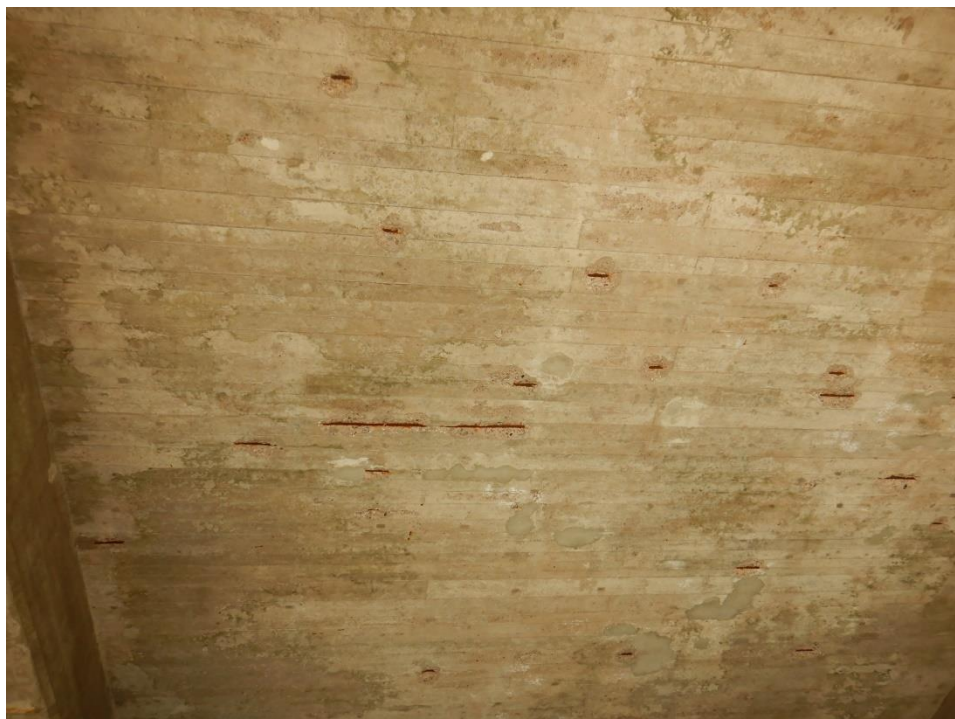


Foto 17 Skada 6



Foto 18 Skada 6

SANDAHLS ENTREPRENAD

Speditörvägen 1
Box 625
331 26 Värnamo

Telefon: 0370-51 60 00



Foto 19 Skada 6



Foto 20 Skada 6

SANDAHLS ENTREPRENAD

Speditörvägen 1
Box 625
331 26 Värnamo

Telefon: 0370-51 60 00



Foto 21 Skada 7



Foto 22 Skada 7

SANDAHLS ENTREPRENAD

Speditörvägen 1
Box 625
331 26 Värnamo

Telefon: 0370-51 60 00



Foto 23 Skada 8



Foto 24 Skada 9

SANDAHLS ENTREPRENAD

Speditörvägen 1
Box 625
331 26 Värnamo

Telefon: 0370-51 60 00



Foto 25 Skada 9



Foto 26 Skada 10

SANDAHLS ENTREPRENAD

Speditörvägen 1
Box 625
331 26 Värnamo

Telefon: 0370-51 60 00



Foto 27 Skada 12



Foto 28 Skada 12

SANDAHLS ENTREPRENAD

Speditörvägen 1
Box 625
331 26 Värnamo

Telefon: 0370-51 60 00



Foto 29

Skada 12

SANDAHLS ENTREPRENAD

Speditörvägen 1
Box 625
331 26 Värnamo

Telefon: 0370-51 60 00

Remissutlåtande Plan för Trafik i Värnamo kommun

Ärendebeskrivning

Samhällsbyggnadsförvaltningen har fått i uppdrag att ta fram ett strategiskt dokument där kommunen slår fast inriktningen gällande trafikens omställning och utveckling i kommunen, Plan för trafik i Värnamo kommun. Planen är utskickad för remissutlåtande internt och externt.

Tekniska förvaltningen ämnar inkomma med förslag till remissutlåtande för beslut i Tekniska utskottet men har ej kunnat ge ett samlat och genomarbetat beslutsförslag inom given tidsram.

Tekniska förvaltningen föreslår att Tekniska utskottet beslutar om att begära förlängd svarstid på remissutlåtande till nästkommande sammanträdesdatum 18 augusti 2020.

Beslutsförslag

Tekniska utskottet föreslår besluta

att godkänna informationen

att begära förlängd svarstid för remissutlåtande

Marcus Berggren
Gataparkchef

Jesper du Rietz
Förvaltningschef

ALLMÄN INFORMATION

PLAN FÖR TRAFIK i Värnamo kommun.

REMISS

Plan för trafik i Värnamo kommun är ett strategiskt dokument där kommunen slår fast inriktningen gällande trafikens omställning och utveckling i kommunen. Planen har en bred syn på trafiken men är tydlig med att de hållbara trafikslagen behöver prioriteras för att Värnamo kommun ska kunna växa till 40 000 invånare. Planens inriktning utgår från vad Samhällsbyggnadsförvaltningen fick i uppdrag att arbeta fram 2014. Plan för trafik går därför på vad Fossilfriutredningen uttryckt och klargör därmed Värnamo kommuns åtaganden för att uppnå minskningarna av växthusgaser från transportsektorn.

Planen har i huvudsak arbetats fram av tjänstemän på Samhällsbyggnadsförvaltningen, tekniska förvaltningen och kommunledningsförvaltningen. Berörda nämnders presidier har även varit engagerade på flera möten under begreppet ”den röda tråden”. Dessa mötenas syfte har varit att skapa en förståelse av vilka åtaganden Värnamo kommun står inför och hur dessa hänger samman med Översiktsplanen Mitt Värnamo 2035 samt arbetet med den nu pågående fördjupningen av översiktsplanen för Värnamo stad. Planen innehåller inga konkreta åtgärder och har därför inte heller någon budget eller tidplan, vilka kommer att konkretiseras i efterföljande åtgärdsplaner.

Remissinstanser, allmänhet och andra intressenter inbjuds att ta del av planen och lämna in synpunkter genom att främst hämta hem handlingarna på kommunens webbplats www.varnamo.se, sök efter Plan för trafik i Värnamo kommun. Handlingarna finns även att ta del av i Stadshusets foajé.

REMISSSTID: 1 maj 2020 - 30 juni 2020

Synpunkter på planförslaget lämnas i skriftlig form **senast 30 juni 2020** till någon av nedanstående adresser:

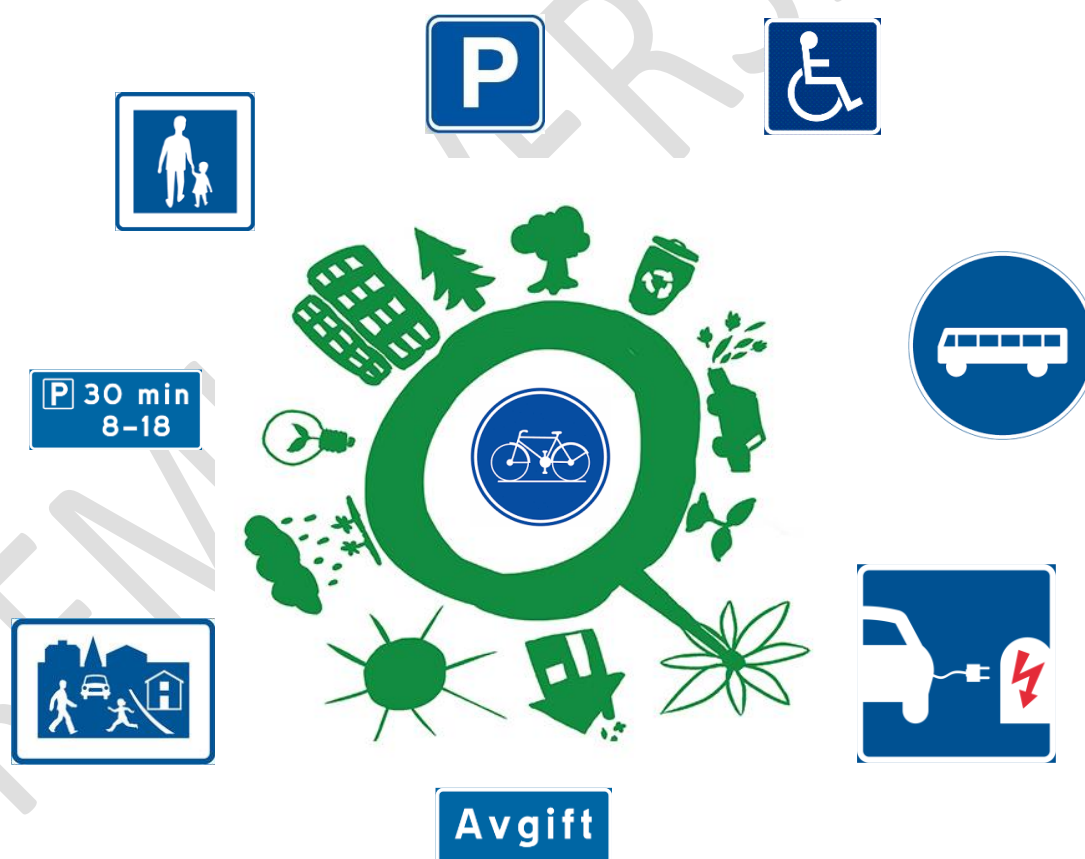
- Värnamo kommun
Samhällsbyggnadsförvaltningen
Plan- och byggavdelningen
331 83 Värnamo

- e-postadress: samhallsbyggnad@varnamo.se

Frågor och upplysningar, kontakta Peter Gustavsson, tel. 0370-37 77 86.

april 2020
SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Plan för trafik i Värnamo kommun för ett långsiktigt hållbart trafiksystem!



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.

Fastställt av: Kommunfullmäktige

Datum: 2020-xx-xx, § xxx

Dokumentet gäller från: 20xx-xx-xx

Dokumentet gäller för: Kommunstyrelsen och kommunens nämnder och utskott

Dokumentansvarig: Trafikplanerare på Samhällsbyggnadsförvaltningen

Innehållsförteckning

Begreppsförtydliganden	5
Sammanfattning	7
Inledning	8
Syfte	9
Avgränsningar	9
Genomförande	9
Motiv för ett långsiktigt balanserat trafiksystem	10
Agenda 2030	10
Fossilfrihet på väg	10
Klimatpolitiska ramverket	10
Hållbar utveckling	10
Transporternas påverkan	11
Trafik skapar arbetstillfällen	12
Transporter påverkar miljön	13
Vad är koldioxid	13
Bilnehavet påverkar stadsplaneringen	14
Mycket är redan förberett	14
Avgörande beslut kring vägval	15
Nuläget i och kring Värnamo	16
Genomförda utredningar	17
Trafikutredningen för Värnamo Stad	17
Omvärldsanalys Värnamo kommun	17
Värnamo kommuns vägtrafikinfrastruktur	17
Bilberoende och bilnehav hänger ihop	18
Trafiken i Värnamo stad	18
Resvanor	18
Resvaneundersökning	19
Resor totalt i Värnamo kommun	20
Så lyckas vi med omställningen	21
Utnyttja befintlig trafikinfrastruktur bättre	21
Stråk och noder	21
Stråk	21

Noder	22
Skapa ett transportsystem som främjar hållbart resande	22
Öka kunskapen om att hållbart resande löser flera utmaningar	22
Arbeta med beteendeförändrande åtgärder	23
Effektivisera transporterna.....	23
Utnyttja digitaliseringens möjligheter	23
Miljözoner påverkar framtidens trafiksystem	24
Miljöklasser.....	24
Skapa bästa möjliga förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik	24
Teknikutvecklingen behöver bidra med energieffektivisering och förnybara drivmedel	24
Vi behöver möta ett förändrat klimat	25
Trafikstrategisk helhetssyn	25
Vi måste planera för ökad andel hållbara resor	25
Plan-, Exploatering- och Lovgivningsprocesserna	26
Ställningstaganden	27
Värnamo kommuns övergripande ställningstaganden för en omställning till ett hållbart trafiksystem	27
Ställningstaganden gång- och cykeltrafik.....	28
Ställningstaganden regional kollektivtrafik	29
Ställningstaganden lokal kollektivtrafik.....	29
Ställningstaganden central kollektivtrafik.....	29
Ställningstaganden biltrafik.....	30
Ställningstaganden godstrafik	30
Ställningstaganden stråk och noder	31
Ställningstaganden beteendepåverkande åtgärder	31
Planens ekonomiska konsekvenser	32
Planens sociala konsekvenser	32
Ansvarig	32
Uppföljning	32
Referenser	32
Revidering.....	33

Begreppsförtydliganden

Följande begrepp är till för betraktaren när denne tar del av *Plan för trafik i Värnamo kommun* och andra närbesläktade planer/dokument.

Fossilfriutredningen:

I regeringens proposition Fossilfrihet på väg SOU 2013:84 redogörs för den "långsiktiga prioriteringen" att Sverige 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen samt för visionen att Sverige 2050 ska ha en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning utan nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären.

Balanserat trafiksystem:

Samspel mellan gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik samt gods- och utryckningstrafiken. Tillsammans skapar dessa det trafiksystem vi lever i och med. Utifrån en attraktiv stad som är tillgänglig för alla så måste flödesbehoven vara överordnade ett enskilt trafikslags intresse.

Transportsnålt:

Transportsnål samhällsplanering innebär att bebyggelse förtätas och redan exploaterad mark tas i anspråk för att få ett mer transporteffektivt och därmed energisnålare samhälle. Transporteffektivt innebär att trafikarbetet (den sträcka som fordonen sammanlagt färdas) med energiintensiva motoriserade transporter med personbil, lastbil och flyg ovillkorligen måste minska.

Restidskvot:

Är ett mått på hur konkurrenskraftig de hållbara trafikslagen är i förhållande till bilen som färd sätt utifrån restid. En restidskvot på mindre än 1,5 (restid med hållbara trafikslag/restid med bil) anses vara acceptabel. Det finns ett starkt samband mellan färdmedelsandelar och restidskvoter.

ÅDT:

Årsdygnstrafik är det under ett år genomsnittliga trafikflödet per dygn mätt som fordon per dygn.

Förtättnings- och omvandlingsområden

Med förtättningsområden menas ytor inom befintlig bebyggelse som kan bebyggas tätare och/eller högre. Med omvandlingsområden menas områden med befintlig typ av bebyggelse som kan omvandlas till annan typ av ändamålsenlig bebyggelse. Ett verksamhetsområde kan exempelvis omvandlas till bostadsområde.

Max belastad timme:

Trafikbelastningen är inte jämnt spridd över hela dygnet utan mer koncentrerad under vissa timmar.

Vanligtvis är detta under de tider då vi reser till- och från arbete och sysselsättning.

10 % av ÅDT ger en bra bild över den timme som den mest belastade. Är ÅDT 10000 fordon har vi en gång på morgon och eftermiddagen en maxbelastande timma 1000 fordon i den aktuella mätpunkten.

Totalkapacitet:

Fordon/timme, varje trafikplats kapacitet att hantera trafikbelastning

Parkeringsnorm:

En parkeringsnorm är en kommuns regelverk för hur bilparkering ska ordnas vid ny- eller ombyggnation.

Huvudcykelstråk: Är den högsta klassificeringen/standarden på stadens separerade cykelvägnät. Detta avspeglas på cykelbanans bredd, prioritet mot andra trafikslag, belysning, trygghet, genhet (rakaste vägen) och höga kriterier för drift & underhåll. Bredder på minst 5 meter är eftersträfvansvärt.

Cykelstråk: Är normalstandard på stadens övriga separerade cykelvägnät. Skillnaderna mot huvudcykelstråken är framförallt bredd och prioritet mot andra trafikslag.

Cykelpassage: Del av väg som är avsedd för cyklande för att korsa en körbana eller cykelbana som kan anges med vägmarkering. Cyklande har väjningsplikt mot förare. Förare som närmar sig en obehagad cykelpassage ska anpassa hastigheten för att undvika fara för cyklister.

Cykelöverfart: Del av väg som är avsedd för cyklande för att korsa en körbana eller cykelbana som anges med vägmarkering och vägmärke. Trafikmiljön ska vara utformad så att fordon ej överskrider 30 km/h. Förare har väjningsplikt mot cyklande som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten. Cyklande som kommer in på cykelöverfart från cykelbana ska ta hänsyn till avståndet och hastigheten hos fordonen som närmar sig överfarten.

Genhetsknot: Genhetsknot är förhållandet mellan cyklistens verkliga väg och avståndet fågelvägen. Ju mindre skillnad mellan dessa, desto lägre genhetsknot och bättre för cyklisten.

Restidsknot: Beskriver förhållandet av restiden mellan två färdmedel, i detta fall cykel och bil (Restid med cykel/Restid med bil).

Gångstråk: Är ett tydligt utpekade stråk där gående är högst prioriterade. Bra gångstråk kräver förutsättningar för hög trygghet vilket oftast handlar om, separerad från övriga trafikslag, rätt belysning och bra siktforutsättningar tillsammans med höga kriterier för drift & underhåll.

Genhet/gent: Den närmsta vägen mellan start- och målpunkt.

Omstigningspunkt och bytesnod: Olika transportslag möts i en punkt där syftet är att öka/stärka andelen hållbara resor genom att förenkla bytet mellan olika trafikslag.

Intermodalitet: Användandet av flera trafikslag under en och samma resa. T. ex. att cykla till tågstationen och sedan åka tåg till målpunkten.

Kollektivtrafik: Kollektivtrafik innebär passagerartrafik som är tillgänglig för allmänheten. Rådigheten över kollektivtrafikens trafikutbud i Värnamo kommun ligger på Jönköpings Länstrafik och Länstrafiken i Kronoberg. I viss utsträckning bedrivs kollektivtrafiken genom Värnamo kommun av kommersiella aktörer.

Mobility management (MM): Begreppet är ett koncept för beteendepåverkan inom transportområdet och ett komplement till mera traditionell trafikplanering. På svenska är Mobility Management mjuka åtgärder för att påverka resan innan den har börjat.

Fyrstegsprincipen:

Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Varje enskilt steg i fyrstegsprincipen täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transporter och av vår infrastruktur.



Källa: Trafikverket

Sammanfattning

Transportsektorn bidrar till klimatförändringar som är en av vår tids största utmaningar. Av de totala koldioxidutsläppen i Sverige kommer omkring 30 procent från vägtransportsektorn¹ (lastbilar, bussar, bilar och motorcyklar). Dessa utsläpp bidrar till växthuseffekten, vilket Sverige i internationella styrdokument tydligt ställt sig bakom att kraftigt minska. Detta innebär att varje individ redan nu behöver förändra sitt sätt att resa/transportera sig. För att detta ska vara möjligt måste kommunerna anpassa transportsystemet genom att radikalt förbättra förutsättningarna för gång- och cykel och i samverkan med Länstrafiken öka kollektivtrafikens attraktivitet. Ökningen av godstrafik på väg måste bromsas och i större omfattning flyttas över till järnväg. En annan del i att minska transporternas negativa konsekvenser är att resa mindre och/eller samåka i större omfattning. Värnamo kommun vill också värna om en levande landsbygd där bilen i framtiden kommer utgöra det dominerande färdmedlet.

De ställningstagandena som finns i Plan för trafik bygger på den forskning som visar att hälften av alla personresor är så korta att de oftast kan ersättas med gång, cykel eller kollektivtrafik. Vi vet också att män åker mer bil än kvinnor och att förutsättningarna stärks för bättre integration, upplevd säkerhet och en levande stadskärna om fler använder sig av de hållbara trafikslagen. Utmaningarna i att ställa om våra resor och transporter ligger dels i teknikutveckling och dels i beteendeförändringar, eftersom transporternas negativa konsekvenser måste minska oavsett vart vi bor.

Teknikutvecklingens åtaganden är omfattande och handlar bland annat om att få fram förnybara energislag och få till mer energieffektiva transporter. Men för att klara omställningen mot ett hållbart samhälle måste även transportarbetet minska med 12% fram till 2030 och 18% fram till 2050², jämfört med basåret 2010. Sedan 2010 har varken teknikutvecklingen eller beteendeförändringar varit tillräckliga för att ligga i fas med delmålen.

Plan för Trafik i Värnamo kommun har på uppdrag från tidigare Miljö- och stadsbyggnadsnämnden arbetats fram för att ge ställningstaganden för hållbara, trygga, jämlika och jämställda möjligheter att pendla till arbete, skola och fritidsaktiviteter. Plan för trafik i Värnamo kommun är den fastställda Översiktsplanens förlängda arm gällande ställningsantaganden på trafikområdet.

Ställningstagandena i Plan för trafik bygger på stråk- och nodtänk där grunden NÄRHET, TÄTHET och TILLGÄNGLIGHET utgör förutsättningar som behövs för att minska bilberoendet samt öka andelen hållbara resor. Avsteg från denna princip försämrar märkbart förutsättningarna att klara de krav på minskade utsläpp som målet innebär. Det blir därför extra viktigt att exploaterings- och lovgivningsprocesserna går i linje med uppsatta ställningstaganden och att politik tillsammans med marknaden är restriktiva i avvikelser i Plan för trafik i Värnamo kommuns ställningstaganden. Tillsammans måste vi styra mot ett långsiktigt hållbart Värnamo kommun utifrån den uttalade och ansvarsfulla ambitionen som uttrycks i Värnamo kommuns Översiktsplan och som tydligt pekar på viljan att ligga i omställningsarbetets framkant.

Omställningen till ett hållbart trafiksystem³, med minskad miljöpåverkan, utgår från

- Energieffektiva och fossilfria fordon – i huvudsak genom styrmedel och teknisk utveckling
- Högre andel förnybara drivmedel – i huvudsak genom styrmedel och teknisk utveckling
- Ett mer transporteffektivt samhälle – i huvudsak genom planmonopolet och ökad digitalisering

¹ Naturvårdsverket

² Fossilfriutredningen

³ Naturvårdsverket

Inledning

Person- och godstransporterna har under lång tid ökat. Samtidigt blir allt fler överens om dess negativa miljöpåverkan då transporternas energislag i huvudsak består av fossila bränslen. Transportsektorn står för nästan en tredjedel av växthusgasutsläppen där den dominerande delen kommer från vägtrafiken. Trots god insikt och vetskap går inte omställningen i den takt som krävs för att nå mål och delmål fram till 2045.

För att klara fastställda mål måste de totala biltransporterna minska med 12% fram till 2030 och 18% till 2050 jämfört 2010. Per capita blir minskningen ca 32% till 2050 om man räknar med den prognosticerade befolkningsökningen. Det handlar alltså om antalet fordonskilometer som till 2030 ska minska med 12% i absoluta tal från 2010. Räknar man sedan om det per individ behöver varje person generera 32% färre fordonskilometer 2050. Transportsektorn behöver, i snabbare takt, minska sin energianvändning och snabbast möjligt övergå till förnybara energislag.

Med en tydlig samhällsplanering, som utgår från långsiktig hållbarhet, finns stora möjligheter att minska transportsektorns negativa miljö- och energipåverkan. Hållbart resande ger även förutsättningar för bättre integration, tryggare och säkrare utemiljöer, ökad jämställd- och jämlikhet samt ökar utvecklingspotentialen i centrum- och tätortkärnor. Begreppet ”transportsnål samhällsplanering” innebär att bebyggelse förtätas och att befintlig infrastruktur utnyttjas bättre. Detta skapar bättre förutsättningar för fler kan gå, cykla eller åka kollektivt mellan olika punkter men minskar samtidigt utrymmet och förutsättningarna för resor med bil inom de centralaste delarna. Alternativen till person- och varutransporter behöver styrmedel genom både samhällsplanering och att det befintliga transportsystemet använder premiering och reglering för att uppnå önskat resultat.

Plan för trafik i Värnamo kommun är en ”trafikstrategi” som understryker strategiska ställningstaganden för ett hållbart trafiksystem utifrån Värnamo kommuns vision, Värnamo den mänskliga tillväxtkommunen - 40 000 invånare 2035. Plan för trafik i Värnamo kommun ska ge förutsättningar att långsiktigt planera omställningsarbetet och därigenom ligga till grund för kommunens återkommande verksamhets- och investeringsplan. Plan för trafik i Värnamo kommun ska ses som ett redskap inom detaljplanering, bygglov och genomförande för att göra nödvändiga prioriteringar och avvägningar. Plan för trafik i Värnamo kommun är utarbetad utifrån beslutet i Miljö- och stadsbyggnadsnämnden 2014 och därefter beslutad och antagen i Värnamo kommuns fullmäktige.

Bilen är, och kommer även framöver, att vara en viktig del för en levande landsbygd då alternativen där är mer begränsade samtidigt som bilens konsekvenser är störst i tätorterna. Bilen ska användas för de resor där den faktiskt behövs och inte för resor som kan ersättas, av flertalet, med andra trafikslag. Det finns en stor potential att minska bilåkandet eftersom resor inom tätorter i upp till fyra fall av fem är kortare än 3–4 km. All ny infrastruktur som stärker biltrafikens kapacitet och framkomlighet ger ökad trafik. Det mest framgångsrika sättet att ge de som behöver köra bil bättre förutsättningar är att få fler av dem som inte behöver köra bil att istället resa med de hållbara trafikslagen.

Syfte

Värnamo kommun uttrycker tydligt i sin antagna Översiktsplan, från 2019, angelägenheten av ett långsiktigt balanserat transportsystem. För att dessa högt uppsatta ambitioner krävs bl.a. en tydlig och målmedveten samhällsplanering där Plan för trafik i Värnamo kommun förtydligar samhällsplaneringens åtaganden så att målen om minskade växthusgasutsläpp kan uppnås.

Plan för trafik i Värnamo kommun ska ge politiker och tjänstepersoner goda förutsättningar att internt öka kunskap och förståelsen så att ställningstagandena ligger till grund i kommunens planering, exploatering och lagivning för ett långsiktigt hållbart trafiksystem.

Plan för trafik i Värnamo kommun ska stödja samhällsplaneringens inriktning i diskussioner och samverkan med bl.a. exploatörer, medborgare, Trafikverket, Länsstyrelsen, Region Jönköpings Län och Trafikmyndigheterna i berörda grannregioner samt utgöra de grundläggande ”spelreglerna” för ett långsiktigt balanserat trafiksystem.

Plan för trafik i Värnamo kommun ska peka ut riktningen för kommunens långsiktiga trafikstrategiska arbete så att hållbara, trygga, jämlika och jämställda möjligheter att pendla till arbete, skola och fritidsaktiviteter möjliggörs. Trots enorma krav på teknisk utveckling, främst kring energislag och energieffektivitet, inom transportsektorn är forskarna eniga om att trafikarbetet därtill måste minska så att målet om ett fossilfritt Sverige kan uppnås.

Avgränsningar

Plan för trafik i Värnamo kommun omfattar inte flygtrafik, båttrafik, inte friluftsliv eller turism och inte heller digital infrastruktur såsom bredband, fiber och laddinfrastruktur. Planen omfattar hela Värnamo kommun men det är framförallt Värnamo stad och kommunens tätorter som utgör grunden i planens uttryck och ställningstaganden.

Genomförande

Plan för trafik i Värnamo kommun är delvis framtagen enligt TRAST-metodiken. TRAST står för trafik för en attraktiv stad och är en handbok framtagen av Trafikverket. Inriktningen handlar om att skapa en övergripande bild av transportsystemet idag och vilka utmaningar som finns kopplat till den framtida trafikens utveckling. Merparten av arbetet har genomförts av tjänstepersoner på Samhällsbyggnadsförvaltningen med hjälp av Tekniska förvaltningen och Kommunledningsförvaltningen.

Motiv för ett långsiktigt balanserat trafiksystem

Klimatförändringarna är en av vår tids största utmaningar. De ökade utsläppen av växthusgaser leder till en global uppvärmning och måste kraftigt begränsas för att inte leda till allvarliga konsekvenser för ekosystem, vattentillgång, matproduktion, mänsklig säkerhet och hälsa. Utsläppen kommer främst av sättet vi utvinner, omvandlar och använder fossil energi genom förbränning av kol, olja och naturgas. Världens ledare har enats om ett globalt klimatavtal och nationellt har Sverige bestämt att senast år 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. För att nå dessa mål måste vi även lokalt öka omställningstakten gällande vår energianvändning inom främst transporter och byggande. Plan för trafik i Värnamo kommun förtydligar därför de ställningstaganden som beslutats i Översiktsplanen och den fördjupningen av översiktsplanen för Värnamo stad.

Agenda 2030

2015 antog världens ledare "Agenda 2030 för en hållbar utveckling" och dess 17 globala mål, som knyter samman ambitionerna om en social, ekonomisk och miljömässigt hållbar utveckling. 2016 trädde det globala klimatavtalet Parisavtalet ikraft vilket i grunden handlar om att minska utsläppen av växthusgaser, samt att stödja de som drabbas av klimatförändringarnas effekter.

Fossilfrihet på väg

För att få ned transportsektorns klimatpåverkande utsläpp krävs både energieffektivare fordon, ökad eldrift, biodrivmedel och andra hållbara bränslealternativ. Dessutom måste samhällsplaneringen minska transportbehovet på det stora hela genom hållbar stadsplanering. År 2030 ska utsläppen från transportsektorn vara minst 70 procent lägre jämfört med år 2010 och andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång vara minst 30%. (Källa Betänkande av Utredningen om fossilfri fordonstrafik, SOU 2013:84)

Klimatpolitiska ramverket

Riksdagen har antagit ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige som innehåller nya klimatmål, en klimatlag och ett klimatpolitiskt råd. Ramverket ska skapa ordning och reda i klimatpolitiken och baseras på en överenskommelse inom den parlamentariska miljömålsberedningen. Klimatmålens syfte är att inspirera till ett strukturerat miljöarbete och att bidra till genomförandet av den ekologiska dimensionen av de 16 globala hållbarhetsmålen.

Hållbar utveckling

Begreppet hållbar utveckling fick internationell spridning i samband med FN-rapporten *Vår gemensamma framtid* (även kallad Brundtland rapporten) och definieras av tre dimensioner:

- Den ekologiska handlar om att hushålla med naturresurser utan att skada jordklotets ekosystem på lång sikt.
- Den sociala handlar om att bygga ett samhälle där grundläggande mänskliga rättigheter uppfylls.
- Den ekonomiska handlar om att motverka fattigdom så att alla har råd att tillgodose sina grundläggande behov i relation till jordklotets ändliga resurser, det vill säga en ekonomisk utveckling som inte medför negativa konsekvenser för varken den ekologiska eller sociala dimensionen.



Begreppet bygger på uppfattningen att den ekologiska dimensionen sätter den yttersta gränsen för vad som utgör människans handlingsutrymme och att social och ekonomisk hållbarhet är omöjlig att uppnå om dessa gränser överskrids och naturresurser överexploateras.

Transporternas påverkan

Trafiken är en följd av att transportera människor eller varor. Som trafikslag har bilen blivit en slags frihetssymbol som möjliggjort valfrihet att förflytta sig när och dit man önskat. Sedan efterkrigstiden har bilen dominerat stadsplaneringen vilket gjort att stora ytor i många fall helt dedikerats utifrån bilens behov. Ska städer utvecklas med mål om levande stadskärnor, trygghet, integration, jämställdhet, jämlikhet etc. måste andra trafikslag prioriteras högre. I Stockholm erövrades hela stadsdelar med körfält på 1950-1960 talet men som i mitten på 2010-talet omprioriterats till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

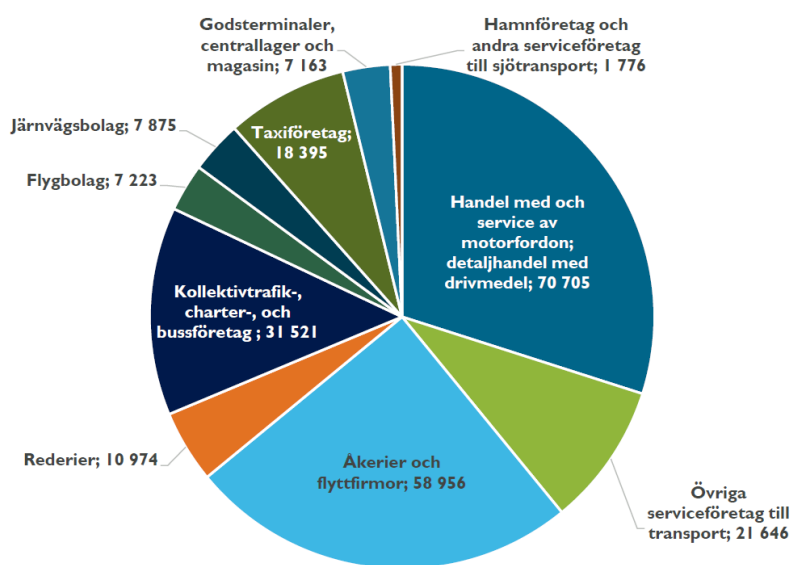


Klarabergsgatans utformning i Stockholm har förändrats från att i mitten på 1950-talet tillskapats utrymme för en 31 meter bred bilgata, se bilden överst till höger från 1969, till att de nu är prioriterade för de hållbara trafikslagen sedan 2018.

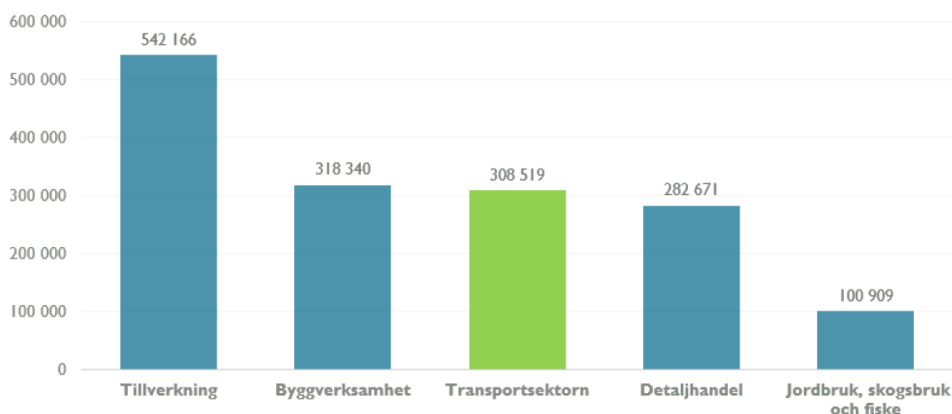
Trafik skapar arbetstillfällen

Transportnäringen har i samma takt ökat och försett allt fler med sysselsättning. Transporter, anses av många vara allt för billiga, vilket medfört att incitamenten för transporteffektivitet inte prioriterats före ökat transportarbete.

Antal anställda i transportnäringen



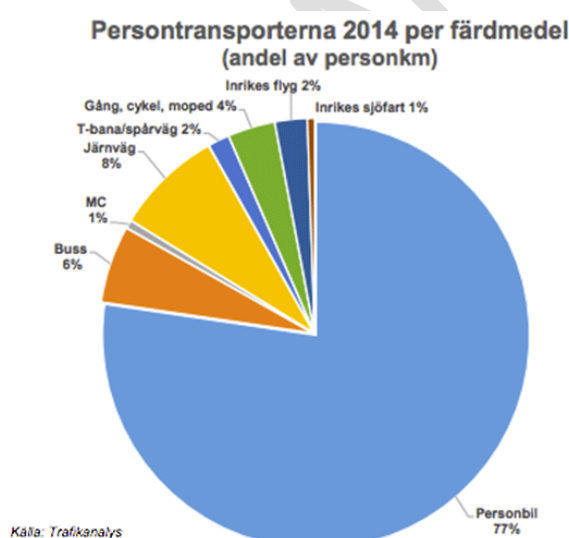
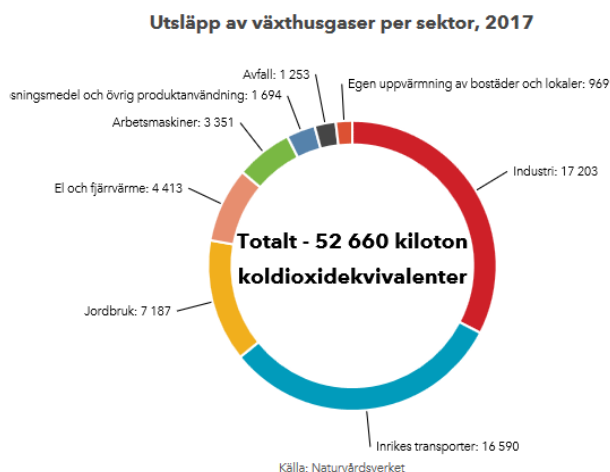
Antal förvärvsarbetande i jämförelse



Anställda inom olika delar i transportnäringen samt förvärvsarbetande i jämförelse. Källa SCB 2015

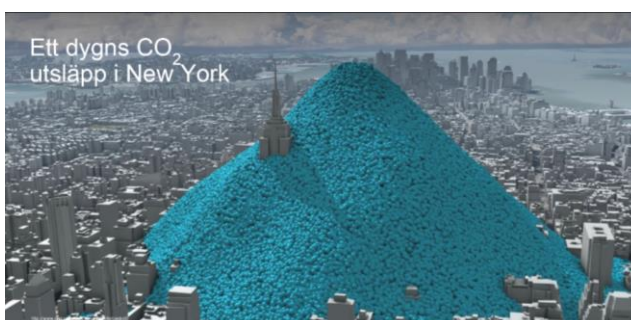
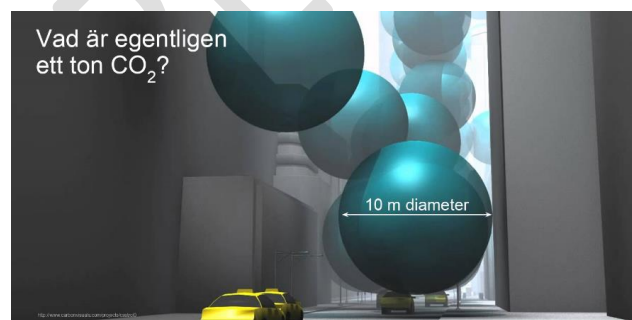
Transporter påverkar miljön

En stor utmaning i miljöarbetet är att minska transporternas negativa påverkan på klimat och miljö. De fossila bränsleslagen står för det största bidraget till växthuseffekten både i Sverige och i övriga världen. Av de totala koldioxidutsläppen i Sverige kommer cirka 30 procent från vägtransportsektorn. Luftföroreningar påverkar vår hälsa och är i svenska städer/tätorter ett stort hälsoproblem. Trafikleder skapar barriärer och påverkar landskapen för både människor och natur. För att klara omställningen räcker inte enbart en övergång till energieffektivare fordon och förnybara drivmedel utan bilresorna måste i viss utsträckning ersättas med annat transportslag.



Vad är koldioxid

Koldioxid är en giftfri gas som är färglös i normala temperaturer. Halten i atmosfären ökar och för närvarande i en takt på över två ppm per år i snitt. Vid förbränning av biomassa ökar inte halten av koldioxid i atmosfären, så länge biomassan tillåts växa upp igen och åter absorbera samma mängd koldioxid. Vid förbränning av fossila bränslen som ex. kol, petroleum, naturgas återförs kol som varit utanför kretsloppet väldigt länge. Såvida inte varje gram av återfört kol binds i ny biomassa, så ökar koldioxidhalten i atmosfären. Denna ökning leder till en ökad växthuseffekt vilket bidrar till global uppvärmning.



Om vi hade kunnat se CO₂ i vårt vardagliga temperaturspann illustrerar Scania den här bilden i sin förmedling av New Generation Scania som beskriver hur Scania kan bidra för att klara sin del i minskningen av CO₂

Bilnehavet påverkar stadsplaneringen

Biltrafiken är det mest ytkrävande transportslaget. Trafiksystem har byggts och förstärkts i omgångar vilket resulterat i ökad biltrafik. 1950 fanns det 250 000 bilar i Sverige och 1959 hade antalet fyrdubblats.

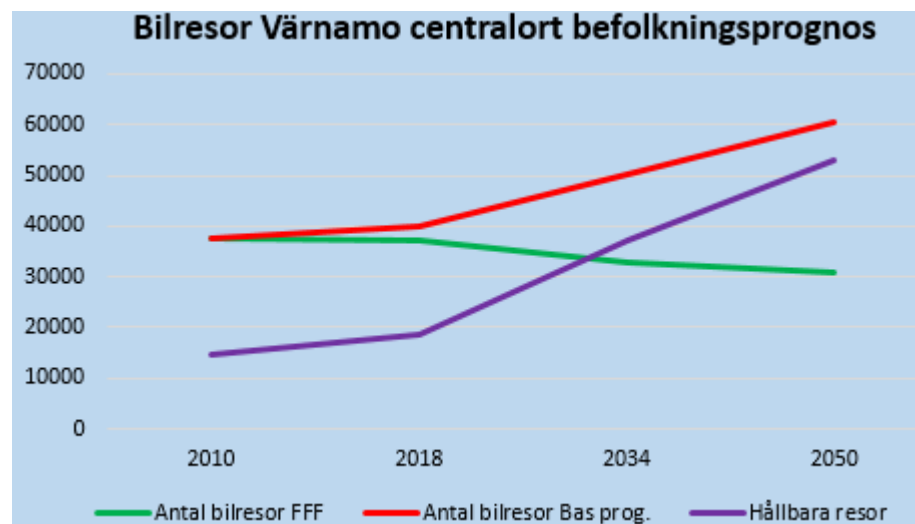
Bilnehavet styr behovet av parkeringsplatser vilket påverkar både boendeparkeringar och allmänna parkeringar. Boendeparkeringar ska lösas inom den egna fastigheten och detta ska lösas i samband med att bygglov beviljas. När det gäller allmänna parkeringar så är syftet att man ska kunna stå en kortare/begränsad tid och inte användas som boendeparkeringar eller som bilparkering för arbetspendling. All tillkommande kapacitetsstärkande trafikinfrastruktur har resulterat i att bilnehav och biltrafik ökat. För att nå målen måste trenden vändas med en tydlig och målmedveten stadsplanering.

Mycket är redan förberett

Sverige har unika förutsättningar att göra något åt koldioxidutsläppen och tjäna stort på detta ekonomiskt. Sverige rankas som ett av världens främsta länder på miljöinnovation i relation till BNP. På våra universitet bedrivs banbrytande och relevant forskning som sedan inkuberas till nya småbolag med en potentiell världsmarknad. Sverige har även naturliga förutsättningar, med långa kuster, goda vindförhållanden, lika god solinstrålning som Tyskland, stora vattendrag och mycket skog, som ger oss unika möjligheter att ansvarsfullt ta tillvara på förnybar energi. Kort sagt, det är svårt att finna något annat land i världen med bättre förutsättningar än Sverige att påbörja en snabb omställning till ett hållbart och helt fossilfritt energi-, industri- och transportsystem. Och om vi inte satsar på en snabb sådan omställning så får inte heller de innovativa bolagen en hemmamarknad i Sverige, vilket innebär att de istället får gå i konkurs eller etablera sig på andra ställen.

Avgörande beslut kring vägval

Det finns två scenarier kring framtidens trafiksystem. Ett scenario är att trafiken fortsätter öka, enligt trafikverkets *Basprognoser*, vilket kräver *prognosstyrd trafikplanering*. Detta leder till ett transport intensivare samhälle och kräver en tydlig strategi var de framtida kapacitetshöjande trafikåtgärderna skall planeras, byggas och finansieras. Det andra scenariot är, enligt *Fossilfriutredningen*, att den framtida trafiken måste ställa om till mer långsiktiga hållbara lösningar. Detta kräver en tydlig *målstyrd trafikplanering* där möjligheter ges att använda ytor effektivare och omfördela medel till de hållbara trafikslagens fördel.



Bilden illustrerar skillnaden, över tid, i Värnamo centralorts "vägtrafik" mellan **Basprognoser** och **Fossilfriutredningen**. Den **lila visar** hur antalet hållbara resor måste öka om vi ska resa lika mycket som idag.

OMSTÄLLNING

Basprognos 2040 Gods- och persontransporter

Transportarbetet ökar
med ca 30% fram till 2040



Utbredning

Trafikplanerna för
kapacitetsstärkande
åtgärder



Två ytterlighetsscenarios
medför helt olika
förutsättningar i
samhällsplaneringen

Fossilfriutredningen

Transportarbetet minskar
med 18% fram till 2050



Förtätning

Trafikplanerna för
de hållbara trafikslagen

Bilden symboliserar vägvalet som samhället ställs inför. Den stora skillnaden är att **Fossilfriutredningen** fokuserar på förtätning och hållbara trafikslag medans **Basprognosen** fokuserar på en fortsatt utbyggnad där nya och större ytor måste tas i anspråk. Basprognosen leder ofrånkomligt till mer vtkrävande trafik.

Nuläget i och kring Värnamo

I Värnamo, likt många andra städer, är bilen överlägset det vanligaste färdmedlet. Trafikslaget är flexibelt och bekvämt och på längre sträckor oftast det mest tidseffektiva.



I Jönköpings län är transportsektorn den största källan till växthusgasutsläpp och står för närmare 45 procent av de totala utsläppen inom länet. Dessutom är transportsektorn den sektor som använder mest energi och står för över 30 procent av den totala energianvändningen i länet.

För att nå målet om minskade utsläpp i transportsektorn behöver trafikarbetet med energiintensiva och utsläppstunga trafikslag som personbil, lastbil och flyg minska. Detta kan exempelvis ske med en överflyttning till mer energieffektiva färdmedel och trafikslag, genom att transporter effektiviseras, kortas eller ersätts. Det transporteffektiva samhället bidrar inte bara till låga växthusgasutsläpp utan gynnar också andra samhällsmål positivt. I länet står kollektivtrafik, cykel och gång för i genomsnitt 15 procent av resandet (under perioden 2011–2016). Detta är lägre än genomsnittet för landet som helhet. Bilresor står för i genomsnitt 84 procent av resandet under perioden 2011–2016. Bilresandet fortsätter dessutom att öka. Det finns skillnader mellan könen i hur man transporterar sig såväl nationellt som i Jönköpings län. Kvinnor som grupp går och cyklar mer samt reser mer med kollektivtrafik jämfört med gruppen män som istället reser mer med bil. Värnamo kommun har utmaningar i att barn ska få en säkrare och mer hälsosam skolväg samt uppmuntransåtgärder för andra sätt att ta sig till skolan än med bil. Det är ett växande problem att allt fler barn, oavsett avstånd till skolan, blir skjutsade av sina föräldrar. Trafiksituationen runt skolorna blir ofta kaotisk och farlig för barnen. Ofta bryter föräldrar mot trafik- och parkeringsregler för att de är stressade. Ett sådant beteende är något barnen lär sig, istället för hur de egentligen borde bete sig i trafiken. Forskning visar att barn som tar sig till skolan på egen hand blir mer självständiga och att barn som skjutsas till skolan mår sämre. En stor del av godstrafiken sker idag på vägar med långtradare. Dessa transporter är en förutsättning för näringslivet och andra verksamheters behov och skapar sysselsättning. Transportfordonen är samtidigt stora, bullrar, skapar vibrationer och genererar luftföroreningar samt bidrar till utsläppet av växthusgaser.

En viktig aspekt i att uppnå ett hållbart transportsystem är att verka för effektiviseringar av godstrafiken och för alternativ som ur miljöhänseende är mer fördelaktiga. För Värnamo kommuns del innebär det bland annat att verka för att godstrafiken i större utsträckning sker på järnväg med en utvecklad rangeringsverksamhet.

Genomförda utredningar

Trafikutredningen för Värnamo Stad

Värnamo kommun har genomfört en Trafikutredning, som redovisades i januari 2020, för Värnamo stad. Utredningen har tagits fram med hjälp av Trivector Traffic. Resultatet i trafikutredningen visar att Värnamo kommun bör arbeta med att förverkliga och förtydliga Översiktsplanens inriktning vilket i korthet innebär följande.

- Förtätning i utpekade stråk utifrån principen att närhet och täthet ger tillgänglighet.
- Betydande satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- Restriktiv parkeringsnorm för att gynna förtätning av bostäder i och längs med de utpekade stråken.
- Reglera parkeringarna inom centralorten genom avgiftsbeläggning.
- Jobba med beteendepåverkan både inom och utanför den kommunala organisationen.

Samtidigt måste Värnamo kommun vara restriktiva med

- Utökad externhandelsetablering
- Tillkommande bostadsutbyggnad där de hållbara trafikslagen ges sämre förutsättningar att ta resandeandelar.
- Ersätta markparkeringar vid förtätning med ersättningsparkeringar

Värnamo kommun ska skapa förutsättningar så att medborgarna i första hand får nära till det mesta och inte i grunden till bilen. Med fler människor i fysisk rörelse ökar trygghet, integration och jämlikhet. Förutsättningarna att förflytta sig med hållbara trafikslag ökar ju kortare resor vi planerar för våra medborgare. Ju längre ut vi kommer eller behöver ta oss blir bilen mer eller mindre omöjlig att konkurrera ut med gång, cykel och kollektivtrafik.

Omvärldsanalys Värnamo kommun

Analysföretaget Kairos Future tar i sin omvärldsanalys för Värnamo kommun från januari 2017 upp ett antal trender som påverkar Värnamo kommun. Urbaniseringen i världen, Sverige, Småland och Värnamo innebär att Värnamo stad även i fortsättningen framstår mer attraktivt än de andra orterna i kommunen. Samtidigt kommer Värnamo stad framstå som mindre attraktivt i jämförelse med de större städerna i närheten, framför allt Jönköping och Växjö. Värnamo kan däremot erbjuda småstadskvaliteter så som lugn, grönska och närhet vilket inte de större städerna kan. Kommunen behöver därför kunna hantera en befolkningstillväxt i Värnamo stad utan behöva göra avkall på småstadskvaliteterna. Hållbarhets- och klimatfrågor får större betydelse och det kommer att bli viktigare att anpassa städerna så att klimatpåverkan minskas, till exempel genom att minska användningen av fossila bränslen, gå och cykla mer samt öka kollektivtrafiken.

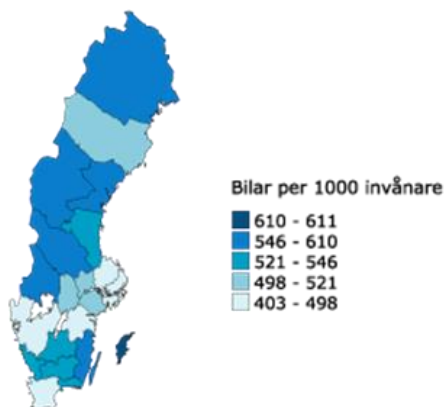
Värnamo kommuns vägtrafikinfrastruktur

Värnamo kommun är väghållare för den väginfrastruktur som främst ligger inom Värnamo stad men också delvis ute i kommunens tätorter.

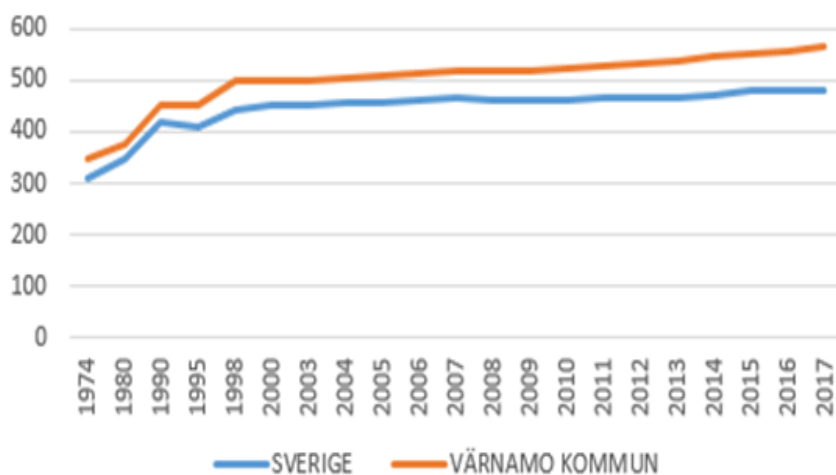
Typ av väginfrastruktur/område	Antal gator	Km	Antal Gcm-vägar	Km	Totalt antal gator & Gcm	Totalt antal km
Värnamo stad	362	119	272	92	634	211
Övriga tätorter	273	77	97	42	370	119
Totalt	635	196	369	134	1004	330

Bilberoende och bilinnehav hänger ihop

I Värnamo kommun är bilinnehavet högre än genomsnittet. Det innebär att en annan inriktning, omställning, i samhällsplaneringen krävs om målen om ett balanserat trafiksystem ska uppnås.

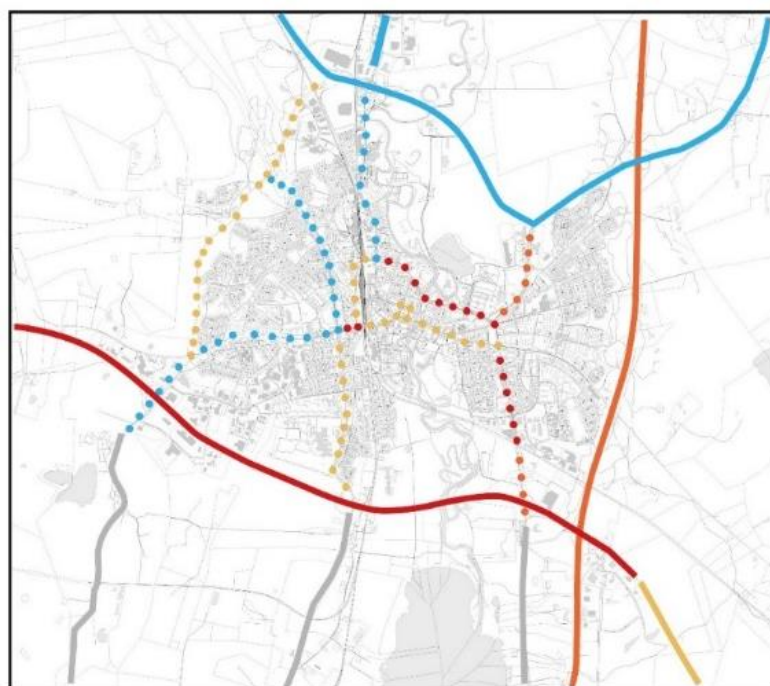


Till vänster visar personbilar per 1000 invånare 2017/2018.
T.h. personbilar/1000 invånare i Värnamo kommun 1974-2017.
Källa: SCB



Trafiken i Värnamo stad

Värnamos läge mellan E4, väg 151 och väg 27 omgärdas av god trafikinfrastruktur. Vägstandarden är övervägande bra eller till och med mycket bra och järnvägen utgör en knutpunkt mellan Jönköping/Nässjö, Halmstad, Göteborg/Borås, Alvesta/Växjö/Kalmar/Karlskrona.



— trafikverkets gator

• • • • kommunens gator

● 0 - 4000 ÅDT

● 4000 - 7000 ÅDT

● 7000 - 10.000 ÅDT

● 10.000 ÅDT -

Bilden visar de dagliga trafikmängderna i Värnamo centralort 2018.

Resvaneundersökning

En trafikstrategi bör ha tillgång till en resvaneundersökning för att ha ett tydligt utgångsläge.

Resvaneundersökningen ger svar på människors dagliga resande, vid vilka tidpunkter resorna görs, vilka färdmedel används, och vad som är syftet/ärendet för resan. Värnamo kommun har inte genomfört någon egen resvaneundersökning i närtid. 2012 genomfördes en omfattande resvaneundersökning för Blekinge, Småland och Öland. I genomförd trafikutredning för Värnamo stad har farhågor framkommit att andelen bil- och cykelresor känns osäkra.

Arbetspendling

- Omkring 60 % av alla arbets- och studieresor görs inom kommunen.
- 9 % av resorna görs till och från Gislaveds kommun, 6 % till och från Gnosjö, 6 % till och från Vaggeryd och 3 % till och från Ljungby.
- Resterande 16 % görs till övriga Sverige.

Tillgång till färdmedel

- 49 % av invånarna i Värnamo kommun har tillgång till minst två bilar medan 77 % har tillgång till minst två cyklar.
Endast 7 resp. 6 % saknar tillgång till bil eller cykel.
- 80 % av invånarna saknar tillgång till resekort i kollektivtrafiken. 5 % har periodkort, övriga har någon form av värdekort eller special kort.
- Män har något högre tillgång till bilar och cyklar medan kvinnor har något högre tillgång till kollektivtrafikkort.

Olika färdmedels andel av resandet

- I kommunen görs 72 % av resorna med bil, 12 % till fots, 13 % med cykel och 3 % med tåg och buss.
- I Värnamo tätort görs 63 % av vardagsresorna med bil, 27 % med cykel och resten, cirka 10 % till fots. Kollektivtrafikens andel av resandet inom tätorten är försumbar.
- Av arbetsresorna i kommunen upp till 5 km görs 53 % i bil, 31 % med cykel och 15 % till fots.
- Av arbetsresorna i kommunen mellan 5 och 10 km görs 77 % med bil, 15 % med cykel, 4 % med buss, 2 % till fots och 2 % med annat transportsätt (bl.a. tåg).

Attityd till förändrat bilanvändande

- 40 % av invånarna använder bil till de flesta resorna och avser fortsätta att göra det.
- 19 % av invånarna använder bil till de flesta resorna men funderar på att minska sin bilanvändning.
- 12 % av invånarna använder bil till de flesta resorna och har redan börjat ersätta bilresorna med andra färdmedel.
- 30 % använder sällan bil och tänker därför inte ändra sitt vardagliga bilresande.

Män åker mer bil än kvinnor

- Män och kvinnor cyklar ungefär lika mycket, men i övrigt är skillnaden mellan kvinnors och mäns färdmedel märkbara under såväl vardagar som helgdagar.

Resor totalt i Värnamo kommun

I följande beräkningar utgår vi från att medborgaren i snitt gör 2,8 resor/dag utifrån den fördelning som 2012 års undersökning visade. Siffran 2,8 resor/dag kommer från hur resandet ser ut i Jönköping. Det är högst sannolikt att andelen bil är betydligt högre och att detta gör att det är en lägre andel gång- och cykeltrafik. Kommuninvånarnas totala resor med kollektivtrafik är faktiska siffror redovisade av Jönköpings Länstrafik.

Kommuninvånarnas totala antal resor/år			
Centralort	Övriga tätorter	Landsbygden	Totalt/år
16 601 760	6 498 940	6 111 285	29 211 985
56,7%	22,2%	20,1%	100%

Biltrafikresor

Kommuninvånarnas totala antal bilresor/år 72% resor med utifrån resvaneundersökningen 2012			
Centralort	Övriga tätorter	Landsbygden	Totalt/år
11 953 267	4 679 237	4 400 125	21 032 629

Gång- och cykeltrafikresor

Kommuninvånarnas totala antal gång och cykelresor/år 25% med gång och cykel RVU 2012			
Centralort	Övriga tätorter	Landsbygden	Totalt/år
4 150 440	1 624 735	1 527 821	7 302 996

Kollektivtrafikresor

Kommuninvånarnas totala antal resor med kollektivtrafiken 2017				
Stadsbussarna Värnamo	Regionbussar väster	Regionbussar + tåg öster	Regionbussar norr + tåg norr/väster	Totalt
124 883 varav 0 tåg	333 606 varav 0 tåg*	186 627 varav 100 168 med tåg	102 557 varav 76 865 med tåg	747 673 varav 177 033 med tåg

*= tåg väster ut ligger med i Regionbussar norr + tåg norr/väster

Resorna med kollektivtrafiken 2017 är registrerade enligt följande			
Skolkort	Ungdoms kort	Övriga	Totalt
180 598	77 994	489 031	747 673

Antal registrerade resor med kollektivtrafiken i Värnamo kommun. Skolkort är resor till och från skola. ungdoms kort är resor där ungdomar upp till och med 19 år reser fritt i hela Jönköpings Län för 200 kr/månad. Övriga resor bedöms vara pendlingsresor för arbete och eller fritidsaktiviteter för personer över 19 år och betalas utifrån gällande taxa.

Så lyckas vi med omställningen

Genom att studera de senaste 70-80 årens stads- och samhällsplanering ser man tydligt att bilen utgjort normen i svensk stadsplanering. Omställning, i trafikperspektivet, betyder att samhället måste bli mer transporteffektivt vilket innebär att trafikarbetet (den sträcka som fordonen sammanlagt färdas) med energiintensiva motoriserade transporter med personbil, lastbil och flyg ovillkorligen måste minska.

Det behöver också, i infrastrukturella tidmätt, finnas en uthållighet i omställningen till en långsiktigt hållbar stadsinfrastruktur.

Omställningen till ett hållbart trafiksystem, med minskad miljöpåverkan, kan sägas utgå från

- Energieffektiva och fossilfria fordon – i huvudsak genom styrmedel och teknisk utveckling
- Högre andel förnybara drivmedel – i huvudsak genom styrmedel och teknisk utveckling
- Ett mer transporteffektivt samhälle – i huvudsak genom planmonopolet och ökad digitalisering

Utnyttja befintlig trafikinfrastruktur bättre

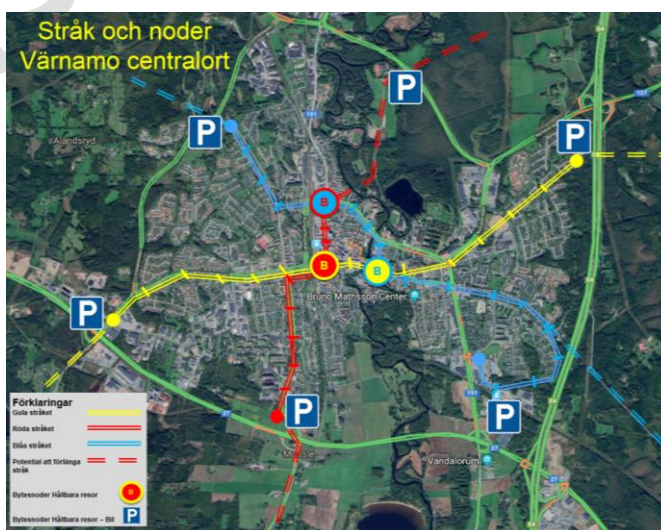
För att minska transporternas miljöpåverkan behöver befintlig transportinfrastruktur och transportsystem användas mer yt- och energieffektivt. Transportinfrastrukturen behöver styras utifrån ett ”nod- och stråktänk”, där verksamheter och bostäder bäst lokaliseras för att res- och transportmönstren ska bli så hållbara som möjligt. Att utnyttja den befintliga infrastrukturen effektivare är viktig så att fler får bättre tillgänglighet till samhällets olika funktioner och utbud. Om tätheten och närheten finns till handel, skola och arbetsplats ökar också tillgängligheten. Motsatsen, att bygga tillkommande infrastruktur som ökar vägtrafikens kapacitet och framkomlighet, leder till ökad trafik. Ett av de största hoten mot en ökad andel hållbara resor är således satsningar på att förbättra och öka kapaciteten i biltrafiksystemet.

Stråk och noder

Med noder avses knutpunkter, omstigningsplatser där det finns möjlighet att byta trafikslag, såsom parkeringar, station och hållplatser. Det är av stor betydelse att befintliga och nya noder, där bland annat tågtrafik, långfärdsbussar och regional busstrafik, effektivt ansluter till gång- och cykelvägar och lokal kollektivtrafik. Definitionen av stråk är i detta fall sträckan som tillryggaläggs mellan noder och andra målpunkter i kommunen. Dessa stråk kan utgöras av exempelvis vägar och eller järnvägar.

Stråk

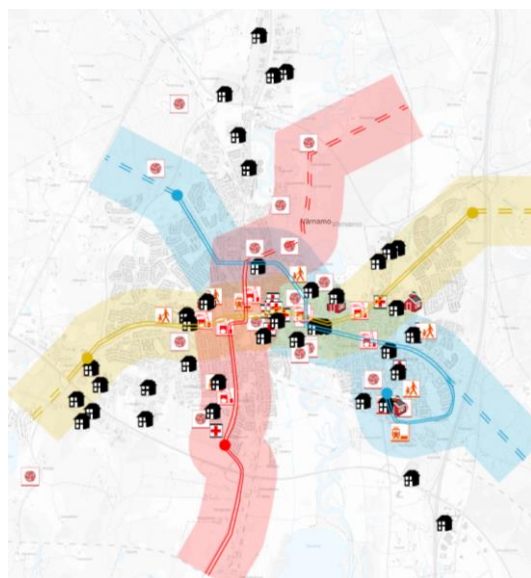
Stråk kan vara både lokala, regionala nationella och internationella. Ett stråk förbinder stora målpunkter, exempelvis mellan handel, arbetsplatser och bostadsområden. Värnamo ligger ur ett logistiskt perspektiv på en strategisk plats i en knutpunkt mellan både stora vägar och järnvägslinjer. Detta strategiska läge har stor betydelse för kommunens utveckling idag och ytterligare satsningar utmed lokala stråk skulle innebära ökad utvecklingspotential för kommunen.



Bilden visar delvis dagens stråk, på befintlig infrastruktur, i Värnamo stad men också tankar på förlängning av befintliga och/eller potentiella stråk.

Noder

Stationer och hållplatser utgör, för en hållbar utveckling, strategiska platser. De är dessutom attraktiva både för näringslivet och boende utifrån tillgänglighet till buss- och tågförbindelser. Det är viktigt att ta vara på den potential som de befintliga noderna har och utveckla dem ytterligare.



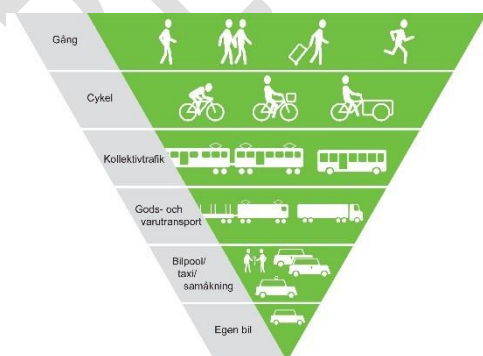
Skapa ett transportsystem som främjar hållbart resande

Exempel på hållbar stadsplanering som minskar efterfrågan på biltrafik:

- Skapas en bebyggelsestruktur som gynnar kollektivtrafiken, gång- och cykeltrafiken, minskar behovet av att ta bilen till de allra kortaste vardagsresorna. En sådan bebyggelsestruktur är starkt förknippat med förtätning i de centrala delarna med lågt parkeringstal.
- Minskas utrymmet för bilparkering på allmän plats ökar utrymmet för andra mer hållbara trafikslag. Marken kan användas till annat än trafik, exempelvis till bebyggelseförtätning, ytor för fritidsaktiviteter och grönområden.
- Reglerande åtgärder som stramare parkeringsnormer, p-avgifter, miljözoner, bilfria gator, etc.
- Säkra och trygga gång- och cykelvägar samt arbete med beteendeförändrade åtgärder minskar behovet för föräldrar att skjutsa barnen med bil till skolan och fritidsaktiviteter.
- Öka samordningen av godstransporter så minskar antalet transporter i städer och tätorter.

Öka kunskapen om att hållbart resande löser flera utmaningar

Med hållbart resande menas resandet med gång, cykel och kollektivtrafik eller att resor inte behöver genomföras i samma utsträckning som tidigare. Även en effektivare bilanvändning, i form av exempelvis bilpool eller samåkning, och i viss mån också resor med fossilbränslefria och bränslesnåla fordon kan ses som hållbart resande.



Bäst tillgänglighet för flest personer fås genom en satsning på gång-, cykel- och kollektivtrafik. Dessa trafikslag ger också upphov till minst klimatpåverkan, vilket är argument nog för att en prioritering av dessa trafikslag sker efter ordningen i den omvända pyramiden.

Traditionellt är hoppet stort, och mest bekvämt, att uttrycka en allt för stor tilltro på teknisk utveckling på transportsektorns hållbarhetsproblem. Den tekniska utvecklingen är avgörande men löser, till skillnad från hållbart resande, bara ett problem. Hållbart resande ger flera nyttor och är de mest yteffektiva transportslagen. Att bygga och prioritera de hållbara trafikslagen är därför en lönsam investering som ger ekonomiska, ekologiska och sociala vinster tillbaka. Dessa vinster visar sig ex. i bättre jämlikhet, attraktivare miljöer, jämställdhet i transportsystemet och friskare befolkning.

Några exempel på positiva effekter av att ställa om till ökat hållbart resande

- Samhällets vinster är minskade koldioxidutsläpp, minskade utsläpp av hälsopåverkande ämnen och buller, vibrationer, minskade barriäreffekter, färre olyckor och mindre trängsel.
- Bättre integration, jämställdhet, jämlikhet och trygghet.
- Individens vinster är bättre ekonomi, bättre hälsa och mindre stress.
- Företagets vinster är lägre kostnader för resor och parkeringsplatser, friskare personal och lägre kostnader för sjukskrivningar.

Med ökad andel hållbara resorna minskar klimatpåverkan från transportsektorn, stora bilkrävande ytor kan börja omfördelas och bilberoendet samt bilinnehavet kommer minska.

Utöver fysiska infrastrukturlösningar, för de hållbara trafikslagen, måste ett gediget påverkansarbete genomföras.

Arbeta med beteendeförändrande åtgärder

Beteendepåverkande åtgärder är en nödvändighet för att verka för ett långsiktigt hållbart trafiksystem. Det innebär att alla resor i stort ska prövas mot om de är nödvändiga och om de sker på ett långsiktigt hållbart sätt. Beteendeförändringar uppnås genom information, kommunikation, samarbete och marknadsföring där människor får kunskap om och möjlighet att pröva nya färd sätt. En betydelsefull del är att förändra kommunanställdas resor både i tjänsten och vid sidan om. Genom att vara en god förebild delas erfarenhet och goda exempel och på så vis bidrar till ett långsiktigt hållbart Värnamo. Arbetet med beteendepåverkande åtgärder måste genomsyra hela den kommunala samhällsplaneringen. Resurser måste till och nyckelfunktioner måste pekats ut. Detta är mycket viktigt i den s.k. genomförandefasen då kommunens fastslagna planering skall effektueras.

Effektivisera transporter

Förnybara energislag och energieffektiva transporter är förutsättningar som ovillkorligen måste till för att klara omställningen. Det är frågor som i stor utsträckning ligger utanför de kommunala ansvarsområdena även om kommunens olika vägval kan påverka. En annan del i att effektivisera transporter är att utnyttja de s.k. digitaliserade verktygen för att optimera och minska de onödiga transporter. Lite slarvigt uttryckt handlar det om transportsystemets kedja anammar de digitala verktygen för att minska transportarbetet.

Utnyttja digitaliseringens möjligheter

Vi blir allt mer uppkopplade och transportsystemet kan effektiviseras med hjälp av digitaliseringens möjligheter. Fordonstillverkarna jobbar hårt med utveckling av självkörande bilar. Sannolikt är det längre dit än de mest hängiva hoppas, men samtidigt leder dess utveckling till andra möjligheter och idéer. Vi är tidiga i utvecklingsfasen vilket gör att det är svårt att se all potential i dagsläget.

Miljözoner påverkar framtidens trafiksystem

Från år 2020 har landets kommuner möjlighet att införa ytterligare miljözoner. Anledningen till att regeringen skapar nya miljözoner är de luftföroreningar som orsakas av biltrafiken. Enligt Trafikverket dör varje år cirka 3 000 människor i förtid på grund av vägtrafikens utsläpp. I den siffran inkluderas såväl avgaser som slitagepartiklar. I flera svenska städer har lagstadgade miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskridits. På vissa gator i de större städerna har dessutom EU:s gränsvärden överskridits. Sedan tidigare finns en miljözon som reglerar tunga fordon. Den används redan i dag i åtta kommuner.

1 januari 2020 införs två nya zoner:

Miljözon 2

I miljözon 2 krävs att bensin- och dieslbilar uppfyller utsläppskraven för Euro 5 för att tillåtas. Det gäller även för elhybrider, ladd hybrider, fordonsgasbilar och E85-bilar. Även bilar som har bättre miljöprestanda får köra här, till exempel elbilar och bränslecellsbilar. 1 juli 2022 skärps kraven för dieslbilar – då tillåts endast Euro 6-bilar i miljözonen.

Miljözon 3

I miljözon 3 får endast renodlade elbilar, bränslecellsbilar och gasbilar i Euro 6 köra. För tunga fordon ställs också höga krav. Här får elfordon, bränslecellsfordon, ladd hybrider i Euro 6, och gasfordon i Euro 6 köra.

EU reglerar utsläppskrav på luftföroreningar i euro-klasser. Euro 5 blev krav 1 september 2009, och Euro 6 1 september 2014. Källa <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Miljo/Miljozoner/>

Miljöklasser

Miljöklasser används för att ställa krav på fordons utsläpp. De anger högsta tillåtna utsläpp av en rad olika luftföroreningar för bilar, lastbilar och bussar. Personbilar och lätta transportfordon som säljs nya i Sverige idag måste klara kraven för Euro 6.



Skapa bästa möjliga förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik

Kollektivtrafiken måste vara ett enkelt- och konkurrenskraftigt färdmedelsval för resor till och från arbetsplatser, skola, kultur- och fritidsaktiviteter, privat- och offentlig service samt centrumnära handel.

Kollektivtrafiken är betydelsefull i att stärka jämställdhet, jämlikhet och integration i ett långsiktigt hållbart samhälle. Genom att utnyttja gaturummet på nya sätt ökar stadens liv och innehåll som i sin tur bidrar till ökad trygghet för boende, besökare och näringsidkare.

Framgångsfaktorer som i största utsträckning behöver prioriteras i ett attraktivt kollektivtrafikutbud är hög turtäthet, hög pålitlighet samt konkurrenskraftiga restider (restidskvot). Priset har betydelse men hamnar allt som oftast längre ner i de undersökningar som görs kring en attraktiv kollektivtrafik.

Teknikutvecklingen behöver bidra med energieffektivisering och förnybara drivmedel

Utöver hållbar stadsplanering har Sverige goda förutsättningar att ställa om till förnybara drivmedel. För Jönköpings län är det viktigt att stimulera marknadens efterfrågan på tankstationer för el och förnybara drivmedel. Energieffektivisering och energibesparing innebär att man försöker effektivisera befintlig energiomvandling antingen genom att minska energianvändningen eller genom att få ut mer nytta av befintlig energianvändning.

Vi behöver möta ett förändrat klimat

Kommunikationer och transporter kommer att påverkas av klimatförändringarna då konsekvenserna allvarligt kan komma påverka infrastrukturen för de olika transportslagen.

Trafikstrategisk helhetssyn

För att lyckas krävs en trafikstrategisk helhetssyn i samhällsplaneringsprocessen. Omställningen till ett balanserat trafiksystem utgår från följande.

- Peka ut och förtäta i stråk.
- Prioritera infrastrukturen utifrån de hållbara trafikslagen i stad och tätort.
- Verka för en levande handel i stadskärnan och attraktivt centrum samt ha restriktivt synsätt till utökad externhandelsetablering.

Det finns också en rad åtgärder som handlar om att styra bort ”icke önskvärda” trafikslagsresor med hjälp av ekonomiska styrmedel, genom att premiera och reglera.

Vi måste planera för ökad andel hållbara resor

Tillgänglighet till skolor, arbetsplatser, grönområden, handel och andra viktiga målpunkter behöver planeras så att fler kan resa hållbart. Gångtrafikens styrka i Värnamo är förflyttningar upp till 2 km, cirka 20 minuters promenad. Detta gör att trafikslaget passar för transporter inom kommunens samtliga mindre tätorter och i stora delar av Värnamo centralort. Hälften av Sveriges bilresor är kortare än 5 km vilket är en konkurrenskraftig sträcka att cykla. Mellan tätorterna i kommunen finns potential för arbetspendling på cykel, exempelvis motsvarande sträcka Värnamo-Bor eller Värnamo-Kärda/Forsheda, vilket motsvarar 30-40 minuters cykelfärd. Den tekniska utvecklingen av elcykeln har inneburit att de möjliga pendlingsavstånden ökat betydligt och numer anses ett pendlingsavstånd på mellan 15-20 km med elcykel som möjlig. För att cykling mellan tätorterna ska öka krävs bland annat att cykelmöjligheterna längs med det statliga vägnätet förbättras.



Kollektivtrafiken är en del i att öka andelen hållbara resor inom Värnamo kommun. Sedan 2017 trafikerar hybridbussar stadsbusslinjenätet men utfallet av målsättningarna har avtagit och under 2019 minskade resandet med 12%.

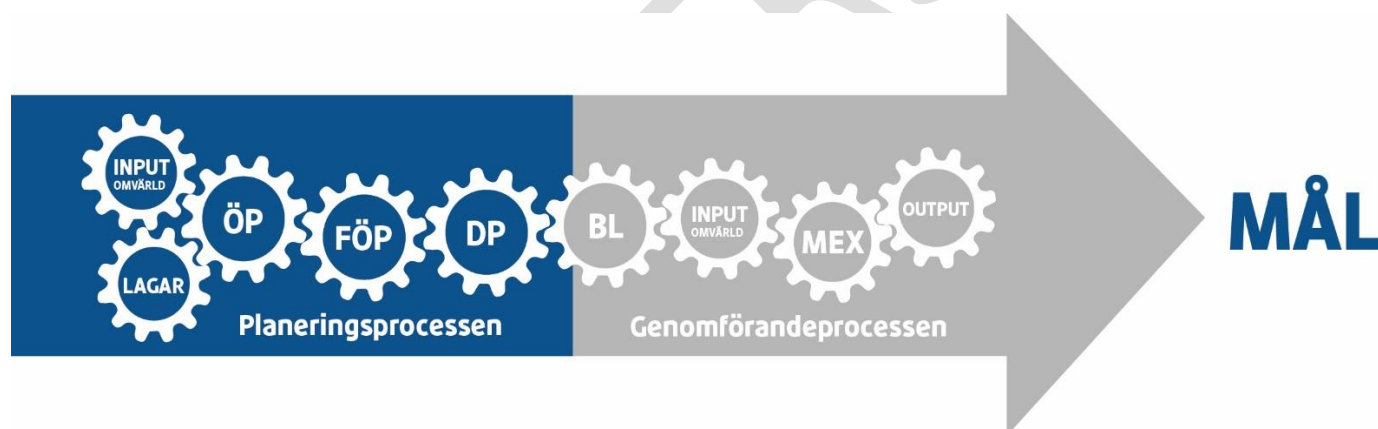
Plan-, Exploaterings- och Lovgivningsprocesserna

Planering måste följas av ett genomförande som speglar planen för att utfallet ska uppnå målen. Konkret måste alla i samhällsplaneringsprocessen arbeta utifrån samma målbild med strikt förhållningssätt till den ”fria tolkningen” från fall till fall.

I **Planprocessen** innebär ställningstaganden konkret att mobiliteten, till och från de förutsättningar planen avser, alltid ska vara överordnade utifrån de långsiktigt hållbara trafikslagets krav och förutsättningar samt i att största möjliga utsträckning planera för ett transport snålare samhälle. Ställningstagandena **NÄRHET, TÄTHET och TILLGÄNGLIGHET** skall genomsyra planeringen och dess ställningstaganden.

I **Exploateringsprocessen** innebär ställningstaganden konkret att handläggning av bostadsbyggande, tomträtter och markanvisningar realiseras efter de förutsättningar planprocessen möjliggjort. Därutöver är det helt avgörande att etableringsstrategier finns framtagna kring lokalisering av nya arbetsplatser, extern handel etc. som långsiktigt påverkar behovet av bra hållbar mobilitet.

I **Bygglovsprocessen** innebär ställningstaganden konkret ett säkerställande att **Planprocessen** och **Exploateringsprocessen** levt upp till de åtaganden kommunen har utifrån ett långsiktigt hållbart trafiksystem i Värnamo kommun.



Bilden ovan illustrerar hur samhällsplaneringens delar förhåller sig till och är beroende av varandra för att uppnå långsiktig hållbar samhällsplanering.

ÖP Kommunens beslutade översiktsplan
DP Detaljplaner som vunnit laga kraft
MEX Mark och exploatering

FÖP Kommunens fördjupade översiktsplaner
BL Bygglov som vunnit laga kraft
Input – omvärld Intressen och beslut som påverkar

Ställningstaganden

Utifrån Plan för Trafik i Värnamo kommuns samlade beskrivning följer nu tre övergripande ställningstaganden, Plan för trafik i Värnamo kommuns rekommendationer för kommunens fortsatta arbete, kopplat till Översiktsplanens utfästelser för att nå kommunens vision 2035. Ställningstagandena har också koppling till de nationella mål som Värnamo kommun ofrånkomligt behöver förhålla sig till inom transportsektorn. Därefter följer 14 detaljerade ställningstaganden för de hållbara transportslagen Gång, Cykel och Kollektivtrafik samt även för Biltrafik, Godstrafik, Stråk och noder samt Beteendepåverkande åtgärder.

Värnamo kommuns övergripande ställningstaganden för en omställning till ett hållbart trafiksystem

1. Värnamo kommun ska genom en tydlig samhällsplanering bidra till ett minskat bilberoende och lägre bilinnehav i kommunen som helhet genom att

- i planerings- och genomförandeprocessen utgå från ett Stråk och nod tänk i sina förtätnings- och omvandlingsområden.
- i samhällsplaneringen utgå från betydelsen av Närhet, Täthet och tillgänglighet.
- minimera planering och lovgivning för kapacitetsfrämjande biltrafikåtgärder.
- värna om en attraktiv levande stadskärna genom att ha ett strikt förhållningssätt när det gäller utbyggd externhandelsetablering.
- avgiftsbelägga parkering i centralorten för att primärt minska bilresorna till och från arbetet. Allmänna parkeringar i centrala Värnamo skall i huvudsak syfta till att beakta handel och andra viktiga samhällsfunktioner.

2. Värnamo kommun ska förbättra och prioritera de hållbara trafikslagens förutsättningar genom att

- införa en parkeringsnorm som utgår från att fler resor ska göras med de hållbara trafikslagen.
- stärka trafiksäkerheten så att de oskyddade trafikanternas trygghet och säkerhet prioriteras inom 40 km/h områden.
- i detaljplaneprocessen i centralort och tätorter utgå från de hållbara trafikslagens krav och behov i följande ordning: 1) Gång- och cykeltrafik, 2) Kollektivtrafik
- verka för att fler i centralorten och längs tätortsbandet reser mer hållbart.
- ta del av de möjligheter som finns att söka medfinansiering, bland annat genom så kallade stadsmiljöavtalsansökningar som kan medföra upp till 50 procent av investeringskostnaderna.

3. Värnamo kommun ska aktivt arbeta med beteendepåverkande åtgärder genom att

- aktivt göra insatser för att påverka den egna organisationen, medborgarna och investerare till ett förändrat beteende.

Ställningstaganden gång- och cykeltrafik

- 4. Planeringsprocessen ska utgå från närhet, täthet och tillgänglighet så att planeringsprocessens syfte också bidrar till ett långsiktigt hållbart trafiksystem i Värnamo kommun genom att**
- Bostäder, arbetsplatser, handel eller platser avsedda för fritidssysslor i första hand planeras och byggs utifrån stråk och noder. När möjligheten inte finns inom befintlig bebyggelsestruktur är det av vikt att ny bebyggelse tillkommer i förlängningen av befintliga stråk.
 - Gång- och cykelvägar prioriteras inom stad och tätorter så att avstånden till betydelsefulla målpunkter blir kortast möjliga. God cykelinfrastruktur ska ges utrymme i de utpekade stråken.
 - Vid upprättandet av nya detaljplaner avsätta ett utrymme för att möjliggöra 5 meter breda GC-vägar. Separerade GC-vägar skall utgöra normen i all nyplanering.
 - Huvudcykelstråken, i utrymmesbrist och utifrån trafiksäkerhet med andra trafikslag, är det högst prioriterade trafikslaget.
 - Göra längre cykelresor mer attraktiva genom raka och gena dragningar.
 - Underlätta färdssättsbyten för att minska bilresandet. Detta kan göras genom att peka ut bytesnoder, även kallat omstigningspunkter, där olika färdslagsmöjligheter möts i trygga och säkrade miljöer.
- 5. Gång och cykeltrafikens standardkrav ska tillgodoses i exploaterings- och projekteringsprocessen, i tillämpliga fall även lovgivningsprocessen, samt vara förankrade i kommunens driftorganisation genom att**
- En handbok ska tas fram där det framgår typritningar, materialval, belysning, skyltning, målning samt kriterier för drift och underhåll. Det är viktigt att dessa säkerställas tidigt i exploaterings-, projekterings- och lovgivningsprocessen. Dessa kriterier upprättas, kommuniceras och tillhandahålls av kommunens väghållare.
- 6. Värnamo kommun skall internt verka för och premiera de som väljer gång och cykel som färdssätt till och från sina arbetsplatser samt även i tjänsten genom att**
- Lära av andra kommuner som bedrivit liknade insatser på ett framgångsrikt sätt.
 - Värnamo kommun verkar för att resandet med gång- och cykeltrafiken påvisar att andelen bilresor minskar.

Ställningstaganden regional kollektivtrafik

7. Värnamo kommun skall verka för att utveckla de regionala kollektivtrafikförutsättningarna genom att

- Lyfta fram betydelsen av att bra tidtabeller som stärker attraktiviteten för frekvent pendling till och från Värnamo på järnväg till Halmstad-Värnamo-Nässjö/Jönköping samt Värnamo-Alvesta/Växjö. Här ingår även att stärka konkurrenskraftiga bytestider för vidare resa i södra stambanans båda riktningar.
- Påtala betydelsen av förbättrade möjligheter till pendling med tåg mellan Värnamo-Borås-Göteborg.
- Värnamo ska tillsammans med berörda verka för att järnvägen på sträckan Värnamo-Nässjö/Jönköping elektrifieras.
- Påtala betydelsen av att regionbusstrafiken utmed väg 127 återupptas snarast möjligt.
- Lyfta upp betydelsen av ytterligare minst en bytespunkt, förutom vid järnvägsstationen, där snabbuss, linje 500 Värnamo-Jönköping, kan byta till stadsbusstrafiken.

Ställningstaganden lokal kollektivtrafik

8. Värnamo kommun ska aktivt verka för att upprätthålla och utveckla kollektivtrafiken från kommunens tätorter in mot Värnamo stad genom att

- Lyfta fram behovet av att upprätthålla och utveckla kollektivtrafiken in mot Värnamo kommun utmed vägarna 27, 127 och 151.
- Möjliggöra säkra och tillgängliga omstigningspunkter utmed regionbusstråken där en del av resan kan ha påbörjats med annat trafikslag. Detta ska ske i samverkan med Trafikverket.

Ställningstaganden central kollektivtrafik

9. Värnamo kommun ska aktivt verka för att upprätthålla och utveckla kollektivtrafiken inom Värnamo stad genom att

- I samverkan med JLT utveckla stadsbusslinjenätet utifrån den fördjupade översiktsplanen för Värnamo stad.
- Verka för att utbyggnationen av staden i första hand sker i befintliga och/eller utpekade kollektivtrafikstråk enligt fördjupad översiktsplan för Värnamo stad.
- Värnamo kommun ska som infrastrukturägare verka för bra hållplatslokaliseringar och utformningar där JLT:s Hållplatshandbok blir vägledande.
- Verka för att kollektivtrafiken prioriteras i trafiksystemets mest belastade delar samt verka för en utbyggd laddinfrastruktur när så krävs.

Ställningstaganden biltrafik

10. Värnamo kommun ska i enighet med Fossilfriutredningen verka för att minska bilberoendet och bilinnehavet i kommunen som helhet genom att

- I största möjliga utsträckning förtäta stad och tätort inifrån ut i befintliga stråk strukturer.
- Växla mängden ytor för markparkering med insatser för ökat användande av de hållbara trafikslagen. tydliggöra att syftet med offentliga parkeringsplatser inom stad och tätort är avsedda för handel och annan samhällsviktig verksamhet.
- Värna central handel direkt och indirekt genom att restriktivt planlägga för tillkommande handelsverksamhet enligt fördjupade översiktsplaner.

11. Värnamo kommun ska arbeta fram en Parkeringsnorm och Parkeringspolicy, som är anpassad efter vad Översiktsplan, Fördjupad översiktsplan för Värnamo centralort och Plan för Trafik i Värnamo kommun uttrycker genom att

- Påtala de allmänna parkeringarna syfte som är reglerade en kortare/begränsad tid och lösa behoven med boendeparkering eller arbetsplatsparkering.
- Införa parkeringsavgifter

Ställningstaganden godstrafik

12. Värnamo kommun ska verka för att långväga godstrafik körs i större utsträckning på järnväg genom att

- Tillsammans med företrädare som har betydande transporter in- och/eller ut ur Värnamo kommun se över flödesmängders potentialer samt om de har bäring och förutsättningar att transporteras på järnväg före väg.

13. Värnamo kommun ska verka för att godstrafik på lastbil hänvisas till godsstråk så att buller och luftföroreningar minimeras genom att

- Tydliggöra så att dessa godsstråk ligger i linje med kommunens fastställda översiktsplan och fördjupad översiktsplan för Värnamo stad.

14. Värnamo kommun ska verka för att stadsnära småskaliga godstransporter möjliggörs genom att

- Vara öppna samt stödja förutsättningarna och villkoren för innovativa godstransporter som, i ett helhetsperspektiv, främjar både de lokala och globala målsättningarna utifrån ett långsiktigt hållbart Värnamo.

Ställningstaganden stråk och noder

15. Inom all stads- och tätortsplanering ska Värnamo kommun utgå från stråk- och nodtänk genom att

- närhet och täthet ger tillgänglighet. Detta är en grundförutsättning för att de hållbara trafikslagen ska öka sina marknadsandelar.

Ställningstaganden beteendepåverkande åtgärder

16. Värnamo kommun ska använda sig av Mobility management (MM) som handlar om beteendepåverkan inom transportområdet och är ett komplement till mer traditionell trafikplanering genom att

- beteendepåverkan är påtagligt stor för att lyckas andelen hållbara resor. Efter att de hållbara resornas förutsättningar blivit konkurrenskraftigare måste dessa lyftas fram genom olika kampanjer, informationsinsatser samt reglerande åtgärder för att det faktiska antalet hållbara resor ska öka märkbart.

17. Beteendepåverkande åtgärder ska beaktas i planeringsstadiet och därefter vara kopplade till antagna detaljplaners projektering samt i genomförandeprocessen att

- i planeringsprocessen ta höjd för att kommande beteendeförändringar blir så enkla och accepterade som möjligt. Det kan också medföra att planen får en annan utformning än om långsiktiga beteendeförändringar inte beaktats i planens begynnelse.
- i samband med exploatering och lovgivning skall det klart framgå hur kommunen vill prioritera gång- och cykeltrafiken samt vilka konsekvenser det kan få för andra trafikslag.

Planens ekonomiska konsekvenser

Plan för trafik i Värnamo kommun medför inga direkta ekonomiska konsekvenser utan mer om att omfördela drifts-, underhålls- och investeringsmedel till förmån för de hållbara trafikslagen. Arbetsprocesserna inom kommunens organisation, planering/projektering/exploatering/lovgivning behöver utvecklas och förtydligas utifrån vad de kommande åtgärdsplanerna uttrycker.

Planens sociala konsekvenser

Plan för trafik i Värnamo kommun har potential att medföra nyttor för såväl tryggheten som jämlikheten i kommunen, framförallt i Värnamo stad. En ökad andel gång- och cykeltrafikanter innebär mer människor i rörelse i staden, vilket har potential att öka upplevelsen av trygghet på platser som annars kan upplevas otrygga. Ett väl fungerande kollektivtrafiksystem har potentiellt en integrerande effekt, där såväl hållplatser som bussar blir platser där människor kan mötas.

En ökad andel hållbara trafikslag tillsammans med förtätning av såväl bostäder som verksamheter och tjänster innebär ökad tillgänglighet i Värnamo stad för fler av stadens invånare. Detta ger bättre förutsättningar till resor inom staden för människor i socioekonomiskt svaga grupper, som i högre utsträckning nyttjar hållbara trafikslag, vilket har potential att stärka integrationen och den sociala hållbarheten i staden.

Ansvarig

Berörda nämnder och förvaltningar har ett gemensamt ansvar för att de ställningstagandena som finns i Plan för trafik i Värnamo kommun efterföljs. Alla har ett uppdrag att utveckla sin verksamhet hållbart och att skapa åtgärder som leder till ett långsiktigt balanserat trafiksystem.

Uppföljning

För att säkerställa att åtgärder genomförs och får effekt behöver innehållet i dokumentet följas upp och utvärderas kontinuerligt. Eftersom omvärlden ständigt förändras kan strategiska områden och ställningstaganden komma att behöva revideras, därför ses Plan för trafik i Värnamo kommun över en gång i direkt anslutning till den påbörjade mandatperioden. Uppdraget till en "extra" uppföljning kan endast beslutas från samma instans som fastställt Plan för trafik och därefter gälla till innevarande mandatperiod ut.

Referenser

Detta dokument är kopplat till kommuns antagna översiktsplan.

Merparten av innehållet i detta dokument har stöd i tidigare utredningar och därtill fattade beslut både på regional-, nationell- och internationell nivå. Nedanstående fyra instanser beskriver mer utförligt många delar i denna plan för den som vill lära sig mer inom området långsiktigt hållbart trafiksystem.

Naturvårdsverket

Är en statlig myndighet för miljöfrågor. De arbetar på uppdrag av den svenska regeringen med miljöfrågor inom Sverige, inom EU och internationellt.

Statens offentliga utredningar

Innan regeringen lägger fram ett lagförslag tillsätts ofta en särskild utredare eller en kommitté, som får i

uppdrag att utreda en viss fråga. Resultatet samlas i en rapport som kallas betänkande och som publiceras i serien Statens offentliga utredningar, SOU.

Trafikverket

Trafikverket ska med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen arbetar för att uppnå god tillgänglighet, hög kvalitet, säkra och miljöanpassade transporter inom järnväg, luftfart, sjöfart och väg.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen ställer krav på Översiktsplan, Fördjupad översiktsplan och detaljplanering. Därtill beaktar Plan för trafik i Värnamo kommun också bl.a. Länsstyrelsens antagna Klimat och energistrategi.

Revidering

Styrdokumentet ska påbörja en revidering i direkt anslutning efter kommunalvalet 2022.

Övrig information

Ärendebeskrivning

1. Belysning vid väg 153, Bredaryd

Gata/parkchefen ger svar på Bo Svedberg (S) fråga från föregående sammanträde, Vart belysningsrampen vid väg 153 tagit vägen? Belysningsrampen har lyst upp väg 153 utanför Bredaryds avfallstipp. När kommer den upp igen? Om så inte är fallet, önskas belysning av gångvägen mellan nerfarten och avfallstipp till väg 153.

2. Ställplatser

Fritidschefen informerar om Ställplatser för husbil

Beslutsförslag

Tekniska förvaltningen föreslår tekniska utskottet besluta att godkänna informationen

Marie Netz
Nämndsekreterare

Jesper du Rietz
Förvaltningschef