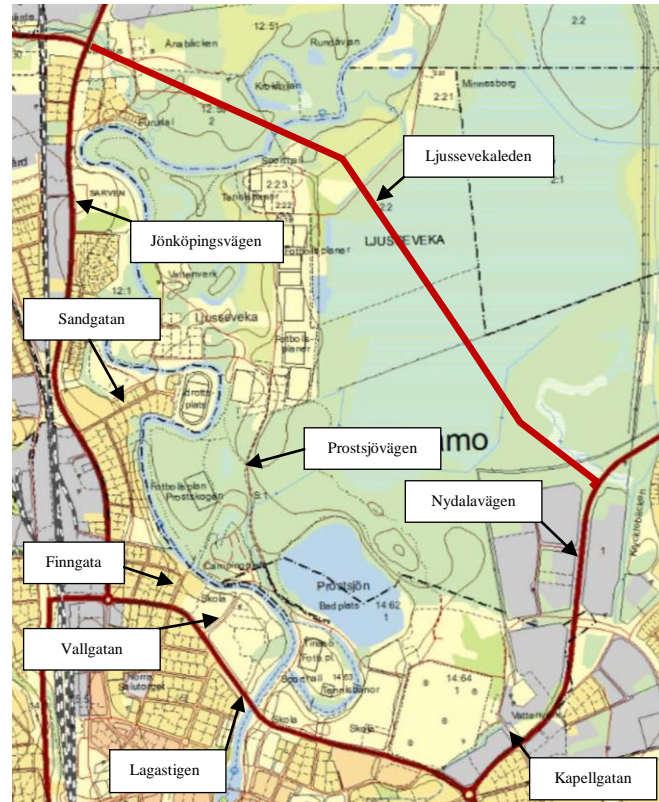


Trafikutredning, Prostsjöområdet - en av tre utredningar



Orienteringsfigur över en del av Värnamo stad

Innehållsförteckning

Bakgrund och syfte	4
Metod	4
Viktiga förutsättningar för en hållbar trafikstruktur	4
Avstånd	4
Prioritering av miljövänliga färdstätt	5
Tydliga livsrum	5
Långsiktiga parkeringslösningar	8
Vad är en hållbar trafikstruktur i Värnamo?	8
Hållbar trafikstruktur i Prostsjöområdet	9
Tydliga livsrum i Prostsjöområdet	10
Långsiktiga parkeringslösningar i Prostsjöområdet	10
Målbild - Hållbar trafikstruktur i Prostsjöområdet, Värnamo stad	11
Gång- och cykeltrafik.....	11
Tydliga trafikzoner.....	11
Långsiktiga parkeringslösningar	12
Trafikanalys	14
Analysförutsättningar	14
Befintlig gång-, cykel- och mopedstruktur	15
Förslag på allmän gång- och cykelstruktur samt förslag på stigar i och i anslutning till Prostsjöområdet.....	16
Analys av föreslagna trafikstrukturer för motorfordon	17
Alternativ 0 – Befintlig trafikstruktur	17
Alternativ 1 – Ljusseveka alt 1	18
Alternativ 2 – Ljusseveka alt 2	19
Alternativ 3 – Sandgatan.....	20
Alternativ 4 - Kapellgatan.....	21
Alternativ 5 – Vallgatan alt 1	22
Alternativ 6 – Vallgatan alt 2	23
Alternativ 7 - Finngatan	24
Bedömning/Rekommendation	25

Bakgrund och syfte

Utredningen är framtagen av fokusgruppen för trafik inom ramarna för planeringsprojektet Hållbar stadsutveckling i Prostsjöområdet. Utredningen påbörjades under sommaren 2014 för att studera begreppet hållbar trafikutveckling ur ett Värnamo perspektiv.

I o m planeringsprojektet hölls det medborgardialoger (2012-2013) som sammanställdes (vintern 2013/2014). I utredningen redovisas och analyseras de delar av sammanställningen som berör trafikfrågor.

Avsikten är att trafikutredningen tillsammans med utredning för bebyggelse och grönstruktur i Prostsjöområdet ska ligga till grund för inriktningsbeslut gällande val av alternativa vägar in och ut från området, typ av bebyggelse och val av mötesplatser att utveckla inom området.

I fokusgrupp gällande trafik ingår trafikingenjör Daniel Furda, projekteringschef Ove Sjödel och Frida Fälth, planarkitekt, samtliga från Värnamo kommun.

Metod

Utredningen utgörs av flera analytiska steg. Först ut beskrivs vad en hållbar trafikstruktur är mer konkret och ur en medelstor kommuns perspektiv baserad på hållbarhetsartiklar i branschtidningar och utredningar. Utifrån beskrivningen sammanställs en målbild för hur trafikstrukturen bör utformas i och till Prostsjöområdet för att bli en bidragande del i en hållbar stadsdel.

De vägalternativ som kommit in från medborgardialogen och fokusgruppen för trafik, analyseras utifrån framtagen målbild av en hållbar trafikstruktur i Värnamo. Resultatet redovisas i en matris i kapitlet Bedömning/Rekommendationer. Önskemål kring trafiken som kom in under samrådsperiod för planeringsprojektet för Prostsjöområdet, redovisas här och tas hänsyn till i samband med förslag på gång- och cykelstruktur samt del av stigsystem.

Viktiga förutsättningar för en hållbar trafikstruktur

Viktiga förutsättningar för en hållbar trafikstruktur är: avstånd, prioritering av miljövänliga färdvägar, tydliga trafikzoner samt långsiktiga parkeringslösningar.

Avstånd

Godtagbart gång- och cykelavstånd i samband med överkomlig terräng med få barriärer är viktiga förutsättningar. För att dagens medborgare ska uppleva cykling attraktivt utifrån avstånd, bör ny bebyggelse placeras inom ett cykelavstånd på ca 3 km till centrum och stationen (SPR-tidningen, 2009).

Prioritering av miljövänliga färdssätt

För att komma ifrån valet av korta bilresor och förbättra folkhälsan bör vägar för gående och cyklister prioriteras högst därefter kollektivtrafiken. För att lyckas med prioriteringen i det fysiska rummet krävs tillgång till upplevelserika gång- och cykelstråk med kvalitativa parker, grönska, säkra och attraktiva offentliga rum.

Vad är korta bilresor?

Ungefär hälften av alla bilresor är kortare än 5 kilometer. I tätorter är generellt sett en mycket stor andel, cirka 70-80 procent, kortare än 3-4 kilometer.

(Vägverket, 2000, Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik, Publikation 2000:8)

För en hållbar trafikstruktur krävs ett prioriterat och väl sammankopplat gång- och cykelvägnät (gcm-vägnät) som kopplas samman med det regionala cykelvägnätet (rekommenderade vägar mellan orter) och som leds förbi större målpunkter och korsningar/noder i olika delar av staden (Stadsbyggnad nr 3, 2013). Där naturliga barriärer förekommer bör gcm-vägnätet anläggas på ett tillgängligt sätt och så komfortabelt och gent sätt som möjligt utifrån områdets topografi. I möjligaste mån bör gcm-vägar anläggas ihop med viktiga grönstråk. Parker, torg, gator och andra viktiga rörelsestråk ska belysas så att rummets uppbyggnad och riktningar framträder för att skapa vackra, trygga och säkra platser.

Tydliga livsrum

För att prioritera för gående och cyklister och för att höja trafiksäkerheten samt trygghetskänslan, måste gränser mellan olika livsrum framträda tydligt i gaturummet. I publikationen *Rätt fart i staden* beskrivs fem olika livsrum: frirum, integrerat frirum, mjuktrafikrum, integrerat transportrum och transportrum. (SKL och Vägverket, *Rätt fart i staden*, Vägverket Publikation 2008:54)

Frirum

Frirum är rum för cyklister, fotgängare och de lekande barnen. I frirummet ska de oskyddade trafikanterna inte behöva oro sig för motorfordonstrafik, som i princip inte bör förekomma. Utformningen måste utgå från gåendes och cyklisters perspektiv och hastighet, vilket innebär detaljrikedom och småskalighet med många möjligheter till möten mellan människor. Bilfria områden är till exempel torg, parker, lek- och fritidsområden, avstängda gator, separata gång- och cykelvägar. Mopedtrafik är inte lämplig på dessa platser.

Integrerat frirum

Integrerat frirum är rum där fotgängare och cyklister är prioriterade. Motorfordon har möjlighet till begränsad inkörning men alltid med stor hänsyn till de oskyddade trafikanterna. Låg fart är en förutsättning och prioritet för fotgängare/cyklister gäller. Väggararna består ofta av hus med entré mot rummet. Olika typer av aktiviteter känns naturliga att göra i rummet. Ytorna har delad funktion.

Mjuktrafikrum

Mjuktrafikrum, rum som omfattar större delen av tätortens gaturum. Väggararna i rummen uttrycker ett anspråk på kontakt och närvaro. Rummet bör tillmötesgå människors anspråk att lätt röra sig i rummets längs- och tvärriktning. I rummet ska bilister och oskyddade trafikanter samspela. Biltrafikens ytor begränsas så långt det går med hänsyn till gatornas funktion.



*Exempel på mjuktrafikrum
- del av Rörstorpsgatan, Värnamo stad*

Integrerat transportrum

Integrerat transportrum, oskyddade trafikanter kan färdas i rummet men har ringa anspråk på att korsa det. Det finns också inga anspråk på vistelse i rummet. Väggararna vänder sig mot rummet men har ringa anspråk på det. Det är långa avstånd mellan entréerna.

*Korsningsspråket upp-
kommer i anslutning till
korsningar mellan de
integrerade transport-
rummen eller andra livsrum.
I rummet har oskyddade
trafikanter ett anspråk på
trygghet i form av andra
trafikanter närvaro men
utan att samspela med dem.
Gaturummet har som
regel en transportfunktion.*



*Exempel på integrerat transportrum -
del av Nydalavägen, Värnamo stad*

Transportrum

Transportrum är ett rum för enbart motorfordon, där gång- och cykelpassager på ett bekvämt och tryggt sätt är separerade. Rummets väggar (t ex entréer) vänder inte sina anspråk mot gatan. Transportrummet omgärdas av barriärer, synliga eller osynliga. Transportrummet har en renodlad trafikuppgift. Dess karaktär påverkas ringa av hastighetsnivån. För övergripande huvudnät bör transportrum eftersträvas.

Integrerade frirum bör gestaltas i mänsklig skala för att tydligt markera att det är på gåendes villkor, men med tillräckligt utrymme för uttryckningsfordon och servicefordon. Entréer bör alltid vara riktade ut mot närmsta gaturum. Hastighetssänkande utformning och gestaltning av gaturummet förespråkas, t ex smala och krokiga gator (SPR-tidningen, 2009). Hastigheten inom ett integrerat frirum bör vara komfortabelt vid ca 20 km/h. Gaturummets huvuduppgift är förflyttning i blandtrafik men den ska kunna nyttjas för interna möten mellan grannar och besökare.

Frirum	Integrerat frirum	Mjuktrafikrum	Integrerat transportrum	Transportrum
Oskyddade trafikanter				Frånvaro
			Närvaro	Äger
	Prioriterad	Samspel	Prioriterad	
Äger	Närvaro	Samspel		
Frånvaro				Skyddade trafikanter

De olika livsrummen kan beskrivas med hjälp av hur stor del av dem som "ägs" av de oskyddade trafikanterna respektive de skyddade trafikanterna.

Långsiktiga parkeringslösningar

Parkering är en viktig del i trafikapparaten då staden är beroende av inkommande besökare och invånares rörlighet. Ur hållbarhetssynpunkt bör parkering för miljövänligt färdssätt prioriteras på så sätt att det är det mest bekväma sättet. Det innebär bl a att ytor närmast målpunkter (bostaden/arbetsplatsen, tåg- och busstation, viktiga besöksmål och större mötesplatser i staden) ska rymma cykelparkeringar. På offentliga platser (besöksmål och större mötesplatser) bör det även finnas hållplats för kollektivtrafik. Ur ett ”hela resan”-perspektiv är det även viktigt med väderskyddad cykelparkering i anslutning till kollektivtrafiklägen.

Allmän parkering och parkering för enskilt ändamål bör vara tydligt uppdelad. Allmän parkering ska enbart vara till parkeringsbehovet för allmänna platser som park, kyrkogård, badplats och andra allmänt tillgängliga platser.

Beroende på boendeform och täthet på bebyggelsen ska bilparkering finnas tillgängliga, separerade från fastigheten som har behov av parkeringen, alternativt byggs in i fastigheten på sådant sätt att det i framtiden ska gå att omvandla parkeringsanläggningen till annan användning, t ex bostäder. Separera man kostnaden för bilparkering från övriga boendekostnader så blir inte de boende lika låsta till färdssättet med bil. Det medför också att medlemskap i bilpool blir mer attraktivt som alternativ. För att stimulera till hållbart resande bör man ha möjlighet att frånga den traditionella parkeringsnormen om man kan bevisa att det faktiska parkeringsbehovet är lägre än normen anger.

Vad är en hållbar trafikstruktur i Värnamo?

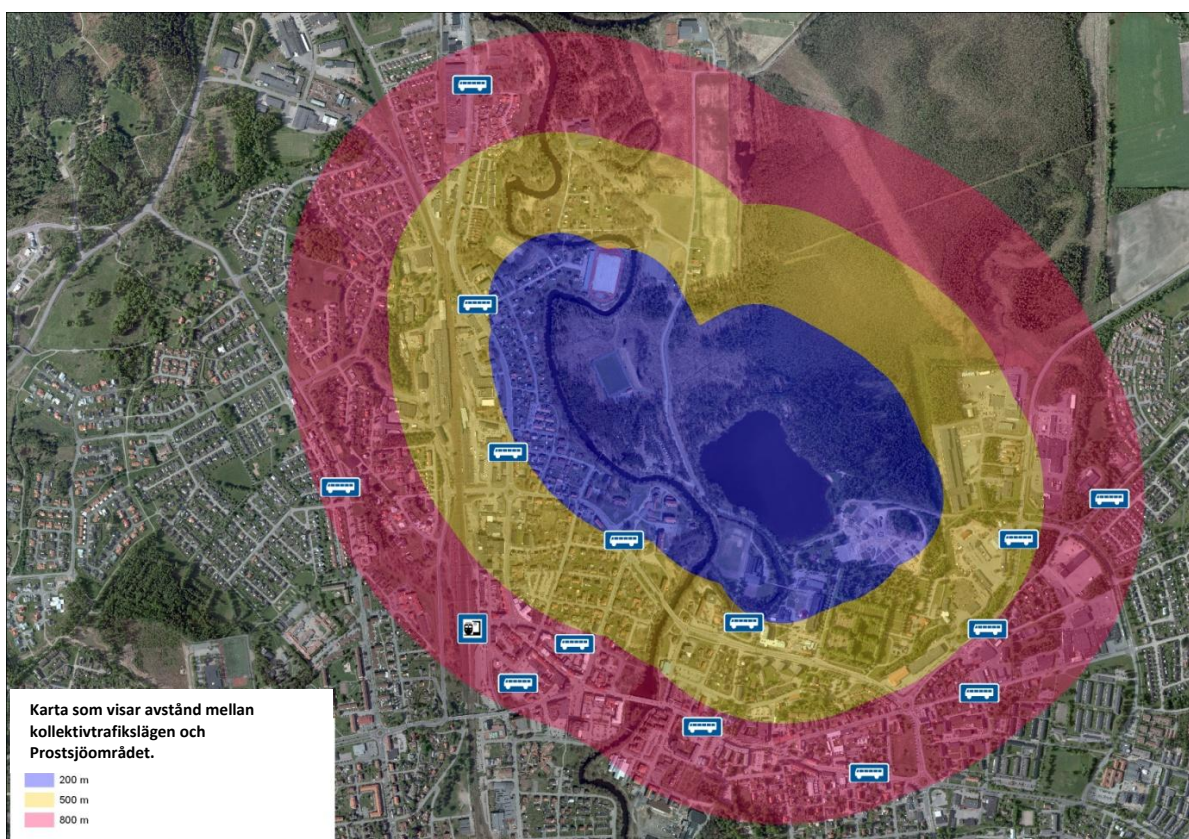
Gaturummet i en hållbar trafikstruktur är där man transporterar sig men även där det ges utrymme för möten och upplevelse på vägen. Trafikstrukturen premierar den hållbara livsstilen genom förenklingar. Med vägnätets placering och utformning underlättas det för användaren att reducera växthusgaser denne medför på ett relativt enkelt och bekvämt sätt. Det ska vara ett aktivt val att leva utifrån en hållbar livsstil.

Valet ska vara enkelt för användaren att välja det mest miljövänliga, trevliga och ekonomiskt hållbara sättet att transportera sig. Det innebär för användaren att främst transportera sig så denne hushåller med energi, råvaror och gynnar kretsloppsanpassad drift.

Infrastrukturen måste stå pall mot oväder och översvämningar i o m klimatförändringarna. Risker och störningar påverkar människor (och dess hälsa) och miljön (s möjlighet att bistå med ekosystemtjänster), vilka är viktiga tillgångar i samhället. Materialval liksom placering måste väljas med omsorg utifrån dess inverkan på hur hållfast trafikanläggningen blir och vilka risker och störningar olika trafikgrupper utsätts för. Risker och störningar (bl a miljörisker, bullerstörningar, framkomlighetsproblem, luftföroreningar och olycksrisker) bör undvikas genom medvetna val under planerings- och genomförandefas.

Hållbar trafikstruktur i Prostsjöområdet

Avstånden mellan tänkbart bostadsområde i Prostsjöområdet och andra delar av staden är beräknade utifrån den närmsta vägen för gående och cyklister. Avståndet mellan Prostsjöområdet och tåg- och busstation är ca 1,5 km. Medan det är ca 1 km mellan Prostsjöområdet och Åbron (centrum). Närmsta busshållplats ligger ca 800 meter från tänkt bostadsområde i Prostsjöområdet och finns på Lagastigen.



Idag leds kollektivtrafiken, som närmast, via Lagastigen och Jönköpingsvägen. Befolkningsmängden i upptagningsområdet kring Lagastigen och Jönköpingsvägen är större än tänkbar befolkningsmängd för Prostsjöområdet. En kollektivtrafiksrukt genom området är inte försvarbart idag. Kan bli möjligt i framtiden vilket en hållbar trafikstruktur bör möjliggöra för.

Prioriterat färdssätt i Prostsjöområdet är gång- och cykeltrafik. Kollektivtrafiken bör därefter prioriteras genom att gång- och cykelvägar byggs ut hela vägen till närmsta busshållplats. Därefter prioriteras servicefordon och miljövänlig biltrafik och därefter övrig trafik.

Tydliga livsrum i Prostsjöområdet

Gestaltningen av livsrum i större delen av Prostsjöområdet bör efterlikna karaktären av ett integrerat frirum. Undantagsvis ska de viktigaste mötesplatserna ha karaktären av ett frirum. Exempel på sådana platser är intill lekplats, badplats, campingens entrébyggnad och kvarterets förskola.

För Prostsjövägen som är stadsdelens matargata, bör gestaltning och utformning av gaturummet utgå från ett mjuktrafikrum som medför en komforthastighet på 40km/h. Förslagsvis kan korsningspunkt mellan huvudstråk för GCM-trafik och bilvägen utformas som cykelöverfart med upphöjd del. Vid en cykelöverfart har trafiken på Prostsjövägen väjningsplikt för trafiken på GCM-vägen.

Långsiktiga parkeringslösningar i Prostsjöområdet

Allmän parkering ska enbart ordnas för parkeringsbehovet till allmänna platser. I Prostsjöområdet gäller det badplats, kyrkogård, allmän lekplats, friluftsområde och fotbollsplaner. Eftersom gång- och cykeltrafik ska prioriteras som färdstätt ska all parkering för cykel ske i ett mer fördelaktigt läge i förhållande till andra färdstätt. Allmän bilparkering bör vara tidsbegränsad och hanteras med p-skiva.

På parkeringsplatser för bil ska fossilfria motorfordon premieras genom att p-platserna är belägna allra närmast in- och utfart. Parkering av fordon med tillstånd tillåts på markerad p-fika i lokalgata, det gäller fordon med särskilt tillstånd, vid flytt, vid avlastning av skrymmande varor, taxi och färdtjänst.

Bostäder och verksamheter inom Prostsjöområdet måste ordna parkering för sitt behov, både boende- och gästparkering. Cykelparkering måste ske på egen fastighet. Vad gäller bilparkering för kvartersändamål kan två sätt tillgodose behovet. Vid anläggning av bilparkering på egen fastighet ska byggnaden kunna byggas om till den användning den är avsedd till. Som till exempel, byggs ett flerbostadshus med bilparkering i bottenvåningen, kan bottenvåningen gå att bygga om till bostäder i ett senare skede när behovet av bilparkeringen kan tillgodoses i en annan fastighet. Alternativet finns också att fastigheter inom ett kvarter bildar en gemensam bilparkering genom en gemensamhetsanläggning/förening. Parkering av motorfordon med fossilfri drift (elladdning t ex) och medlemskap i bilpool ska vara möjlig. Parkeringskostnaden ska ske separat från övriga bostadskostnader. Vid exploatering ska parkeringsbehovet för kvartersändamålet räknas fram utifrån kommunen parkeringsnorm för centrala Värnamo stad. Utrymmet för framräknat antal parkeringar ska tillgodoses i detaljplan. Fastighetsägare behöver inte betala för parkeringsutrymme de inte behöver om faktiskt parkeringsbehov kan bevisas vara lägre än normen anger. Kommunen kan kräva av fastighetsägare att ingå i en gemensamhetsanläggning/förening om faktiskt parkeringsbehov inte tillgodoses.

Målbild - Hållbar trafikstruktur i Prostsjöområdet, Värnamo stad

Målbilden av en hållbar trafikstruktur i Prostsjöområdet, Värnamo stad kan sammanfattas i nedanstående punkter:

- Infrastrukturen är utformad och placerad utifrån klimatförändringarnas effekter och konsekvenser samt risker och störningar som trafiken kan medföra.
- Trafikstrukturen ska möjliggöra för olika färdstätt.
- Miljövänliga och ekonomiska färdstätt ska prioriteras. Rangordnade trafikslag med högprioriterat först: Gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik, servicetrafik, fossilfri motorfordonstrafik och övrig trafik.
- Parker, torg, gator och andra viktiga rörelsestråk ska belysas så att rummets uppbyggnad och riktningar framträder för att skapa vackra, trygga och säkra platser.

Gång- och cykeltrafik

- Ett gcm-vägnät som är sammankopplat med övrigt gcm-vägnät i staden och regionen. Nytt vägnät bör passera större målpunkter och noder (så som tågstationer, centrumändamål och arbetsplatser).
- Där naturliga barriärer förekommer bör gcm-vägnätet anläggas på ett tillgängligt sätt och så komfortabelt och gent sätt som möjligt utifrån området topografi.
- Gcm-vägar bör anläggas ihop med kvalitativa grönstråk så långt det är möjligt.

Tydliga trafikzoner

- Gräns mellan olika trafikzoner (frirum, integrerat frirum och mjuktrafikrum) måste framträda tydligt i gaturummet.
- Gestaltning och utformning av matargata ska utgå från karaktär av ett mjuktrafikrum som medför en komforthastighet på ca 40 km/h.
- Gestaltningen och utformning av gaturum i större delen av Prostsjöområdet bör efterlikna karaktären av ett integrerat frirum.
- De allra viktigaste mötesplatserna ska gestaltas och utformas utifrån karaktären av ett frirum.

Gestaltning av integrerat frirum

- mänsklig skala
- utrymme för uttryckningsfordon och servicefordon
- Entréer ut mot närmsta gaturum
- Hastighetssänkande utformning och gestaltning av gaturummet förespråkas
- Upplevd komfortabel hastighet, ca 20 km/h.

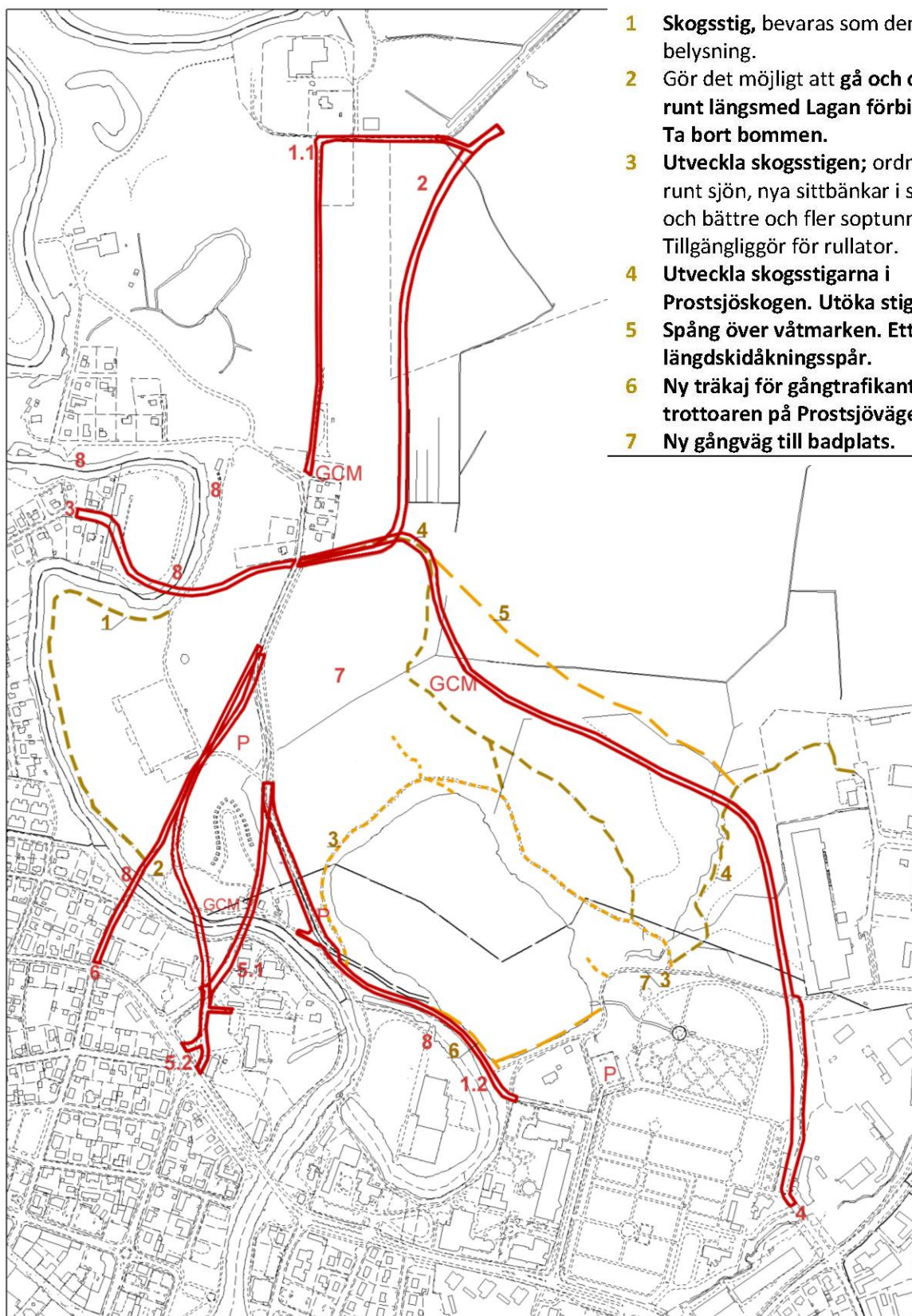
Långsiktiga parkeringslösningar

- Allmän parkering ska enbart ordnas för parkeringsbehovet till allmänna platser.
- Fördelaktig parkering ska fördelas utifrån färdvägarnas prioriteringsordning.
- Bilparkeringsanläggning för kvartersändamål ska vara flexibel.
- Parkeringskostnaden ska ske separat från övriga bostadskostnader.
- Vid exploatering ska parkeringsbehovet för kvartersändamålet räknas fram utifrån kommunen parkeringsnorm för centrala Värnamo stad. Utrymmet för framräknat antal parkeringar ska tillgodoses i kommunal plan.
- Fastighetsägare behöver inte betala för parkeringsutrymme de inte behöver om faktiskt parkeringsbehov kan bevisas vara lägre än normen anger.
- Kommunen kan kräva av fastighetsägare att ingå i en gemensamhetsanläggning om faktiskt parkeringsbehov inte tillgodoses.

Inkomna synpunkter om trafik

Inkomna synpunkter gällande trafik från dialoger med allmänheten 2012-2013.

- 1.1** **Norra Prostsjövägen som huvudgata för bilburna till Ljusseveka- och Prostsjöområdet** – det finns separat gcm-väg hela vägen och tydlig avgränsning mellan fotbollsplaner och vägområde. Se särskild analys.
- 1.2** **Prostsjövägen stängs av som bilväg och byggs om till GCM-väg.** Alternativt ska vägen utformas som sekundärväg för uttryckningsfordon.
- 2** **Norra Prostsjövägen stängs av för biltrafik och ny sträckning av Prostsjövägen sker på östra sidan om fotbollsplanerna.** Se tillsammans med 1.2. Se särskild analys.
- 3** **Bro i Sandgatans förlängning** – Finnvedsvallens verksamhet flyttas och görs till offentlig plats. Se tillsammans med 1.2. Se särskild analys.
- 4** **Ny matargata i Kapellgatans förlängning** - direkt anslutning till nytt bebyggelseområde. Se tillsammans med 1.2. Se särskild analys.
- 5.1** **Bro i Vallgatans förlängning** – Södra delen av Prostsjövägen stängs av för biltrafik. Befintlig korsning klarar trafikökning. Se tillsammans med 1.2. Se särskild analys.
- 5.2** **Bro i Vallgatans förlängning med ombyggd korsning** – samla utfarer till en rondell (Lagastigen/Lasarettsgatan/Vallgatan). Se tillsammans med 1.2. Se särskild analys.
- 6** **Bro i Finngatans förlängning** – Södra delen av Prostsjövägen stängs av för biltrafik. Finngatan måste byggas om, trafikfarlig korsning (Finngatan/Lagastigen). Se tillsammans med 1.2. Se särskild analys.
- 7** **Bilfritt bostadsområde** – cykelparkering intill entreéerna, elbilsparkering och gästparkering.
- 8** **Bevara gcm-broarna**
- P** **Utveckla allmän parkering** – ge plats för generös cykelparkering, handikappsparkering närmast badplatsen av bilparkeringsplatserna, ny parkering intill konstgräsplanen.
- GCM** **Utveckla vägnätet för gång- cykel och mopedtrafik** – gör allmän gc-väg tillgänglig året runt förbi campingen, förbättra skogsstig till gcm-väg, bygg ut gcm-väg till Ljussevekaleden.



- 1** Skogsstig, bevaras som den är utan belysning.
- 2** Gör det möjligt att gå och cykla året runt längsmed Lagan förbi campingen. Ta bort bommen.
- 3** Utveckla skogsstigen; ordna belysning, runt sjön, nya sittbänkar i soliga lägen och bättre och fler soptunnor. Tillgängliggör för rullator.
- 4** Utveckla skogsstigarna i Prostsjöskogen. Utöka stigsystemet.
- 5** Spång över våtmarken. Ett längre längdskidåkningspår.
- 6** Ny träkaj för gångtrafikanter. Bredda trottoaren på Prostsjövägen.
- 7** Ny gångväg till badplats.

Trafikanalys

I framtagning av förslag och bedömning i denna utredning togs det hänsyn till de inkomna synpunkterna kring samtliga strukturer. I detta kapitel analyseras bilvägsalternativen i ett +/- schema utifrån målbilden av en hållbar trafikstruktur i Prostsjöområdet. Medans analysen av gång- och cykeltrafiken i och i anslutning till Prostsjöområdet redovisas i ett förslag. Förslaget har tagits fram av fokusgruppen för trafik utifrån samma målbild samt med hänsyn till inkomna synpunkter kring samtliga strukturer; trafik, bebyggelse och grönstruktur.

Analysförutsättningar

Trafikanalysen utgår från målbilden av en hållbar trafikstruktur i Prostsjöområdet och områdets fysiska förutsättningar. De fysiska förutsättningarna är:

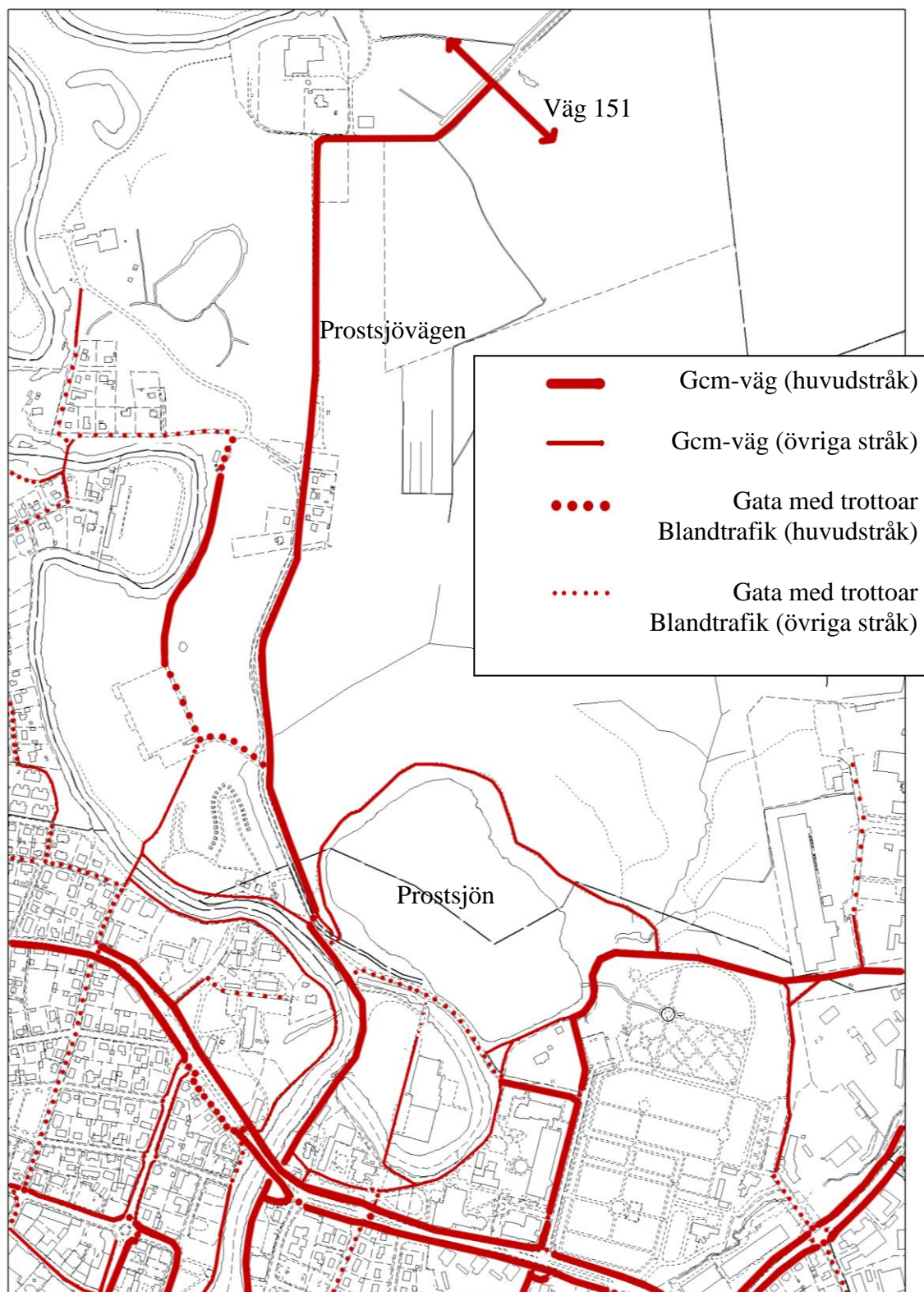
- de befintliga byggnaderna i Ljussevekaområdet. Vilka är ett 20-tal bostadshus, sportanläggningar (tennishall, föreningsstuga och fotbollsplaner), campingverksamhetens bebyggelse samt ett kommunalt vattenverk,
- det befintliga gång-, cykel och mopedvägnätet i och angränsande till området,
- avståndet till befintliga busshållplatser och resecentrum,
- de 100-200 nya hushåll som föreslås i fördjupningen av kommunens översiktsplan för Värnamo stad som antogs 2006, samt
- kända och beräknade trafikmängder på huvudvägarna; Jönköpingsvägen, Lagastigen och Nydalavägen samt Ljussevekaleden (väg 151).

Mängd biltrafik (ÅDT)	2013 2014 ¹	200+
Jönköpingsvägen, n. Lagastigen	5 799	6 510
Lagastigen, n. Nydalavägen	7 510	8 221
Lagastigen, Gröna bron	13 664	14 375
Lagastigen, v. Jönköpingsvägen	7 007	7 718
Väg 151	2 881 ¹	3 592
Nydalavägen, n. Vråenvägen	5 913	6 624
Nydalavägen, ö. Lagastigen	8 468	9 179

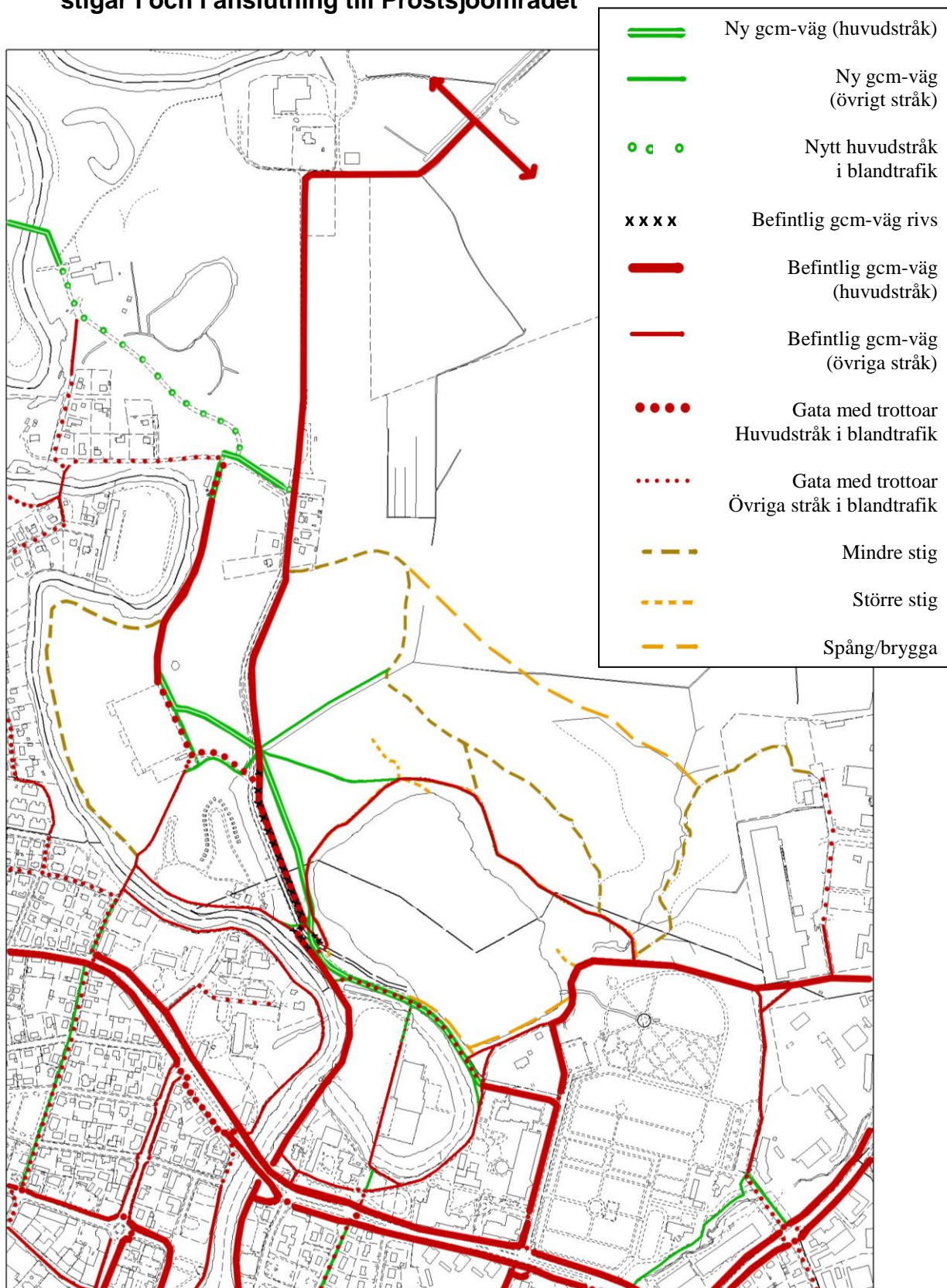
Beräknad trafikökning för 200+ är konstruerad utifrån tänkta hushåll i Prostsjöområdet (200 hushåll). Genomsnittshushållet har 2,22 personer/hushåll 2012 (SCB). Antal resor per person/dag i en varuproducerande kommun är 1,6 resor/person, enligt resevaneundersökningen 2012-2013 av Trafikanalys.

Befintlig gång-, cykel- och mopedstruktur

De större gcm-vägarna i området har en syd/nordlig riktning. Från gcm-väg längs Ljussevekaleden (väg 151) är en gcm-väg ansluten och som är dragen längs med Prostsjövägens östra sida till Prostsjöns sydvästra del. Med osäker passage över bilväg kan trafiken fortsätta på gcm-väg längs med Lagans östra sida. Finns även en gcm-väg öster om sjön som binder samman centrum och stadsdelarna Amerika/Vråen förbi skolområdet.



Förslag på allmän gång- och cykelstruktur samt förslag på stigar i och i anslutning till Prostsjöområdet



Analys av föreslagna trafikstrukturer för motorfordon

Här redovisas och analyseras de förslag på bilvägar från medborgardialog 2012-2013 och diskussion under fokusmötena om trafik. Vägalternativen är:

Alt 0 - Prostsjövägen förbi gymnasiet (befintligt alternativ)

Alt 1 - Ljusseveka alternativ 1

Alt 2 - Ljusseveka alternativ 2

Alt 3 - Sandgatan

Alt 4 - Kapellgatan

Alt 5 - Vallgatan alternativ 1

Alt 6 - Vallgatan alternativ 2

Alt 7 - Finngatan

Alternativ 0 – Befintlig trafikstruktur

Matargata och huvudgata

Prostsjövägen via Lagastigen och Ljussevekaleden

Trafikmängd (ÅDT) Prostsjövägen:	2014	200+
Efter IFK-gården, innan väg 151	448	1158
Mittför Finnvedens gymnasium	1015	1725
Prostsjöns badplats	526	1236

Beräknad trafikökning för 200+ är konstruerad utifrån tänkta hushåll i Prostsjöområdet (200 hushåll). Genomsnittshushållet har 2,22 personer/hushåll 2012 (SCB). Antal resor per person/dag i en varuproducerande kommun är 1,6 resor/person, enligt resevaneundersökningen 2012-2013 av Trafikanalys.

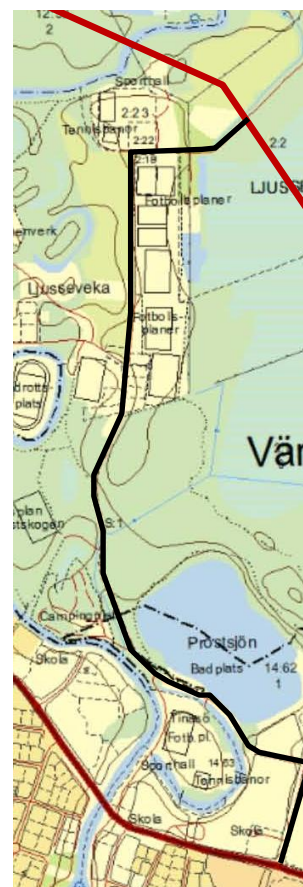
Alternativet medför bl a till att:

- + befintlig trafikstruktur används (resurs- och markhushållning),
- biltrafiken blir den mest fördelaktiga sättet att färdas till, från och i Prostsjöområdet,
- rekreationsområdet Prostsjökogen och Ljusseveka påverkas av utsläpp och buller från trafik,
- gatumiljöer intill skolområdet blir mer osäkra,
- risk av föroreningar från motorfordon hamnar i öppet vattendrag,
- genomfartstrafiken till idrottsverksamheten stör befintliga bostäder och ny bostadsbebyggelse,
- motorfordonstrafik (från nytt bostadsområde) ökar (ökad trafikolycksrisk) förbi befintlig bebyggelse i Ljusseveka (bostäder och fotbollsplaner),
- redan belastad bilgata, Lagastigen, får ökad biltrafik.

Bedömning av förslaget:

Trafiksäkerhet: Trafiksäkerheten bedöms dålig och befintlig trafikstruktur anses olämplig för ytterligare bebyggelse. Framst p g a olycksrisken i o m beräknad ökning av genomfartstrafik förbi skolområdet i söder men även genomfartstrafik förbi fotbollsverksamheten i norr.

Hållbar utveckling: Bidrar inte till en hållbar stadsutveckling. Påverkar rekreationsområdet negativt och trafikstrukturer är inte hållbar då den bl a premierar biltrafik före gång- och cykeltrafik.



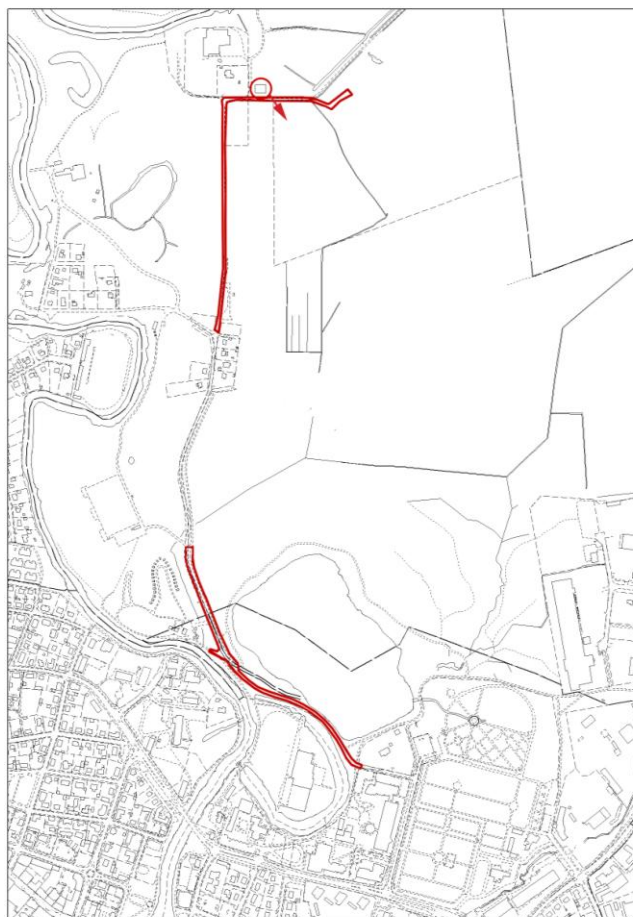
Alternativ 1 – Ljusseveka alt 1

Matargata och huvudgata

Prostsjövägen via Ljussevekaleden

Beskrivning

Det finns separat gcm-väg hela vägen till Ljusseveka. Prostsjövägen delar idrottsområdet i två delar. Nytt omklädningsrum och vändplan med på- och avstigning till fotbollsverksamheten byggs på samma sida av vägen som planerna ligger. Säkerhetsåtgärder tillkommer för att tydliggöra avgränsning mellan fotbollsplaner och vägområde. Södra delen av Prostsjövägen stängs av för biltrafik och byggs om till GCM-väg och sekundär gata för uttryckningsfordon.



Alternativet medför bl a till att:

- + gång- och cykeltrafik blir de mest fördelaktiga sätten att färdas till, från och i Prostsjöområdet,
- + rekreationsområdet Protskogen och Ljusseveka påverkas minimalt av utsläpp och buller från trafik,
- + gatumiljöer intill skolområdet blir mer trafiksäkra,
- + underlätta för vardagsmotion och rekreation,
- + befintlig trafikstruktur används (resurs- och markhushållning),
- + risken är minimal för att föroreningar från motorfordon hamnar i öppet vattendrag,
- + öka trafiksäkerheten, då oskyddad centrumtrafik separeras från övrig trafik till centrum,
- + utvecklingsmöjligheterna för campingen ökar på befintlig plats,
- + motorfordonstrafik (p g a idrottsverksamheten) minskas förbi skolområdet och befintlig bostadsbebyggelse i Ljusseveka
- färden blir lång till och från befintligt och nytt bostadsområde särskilt för de som bara kan välja motorfordon på bilväg som färdsätt,
- motorfordonstrafik (från nytt bostadsområde) ökar förbi befintlig bebyggelse i Ljusseveka (bostäder och fotbollsplaner), vilket medför till ökad risk för trafikolyckor,
- bekosta nytt omklädningsrum och parkeringsplats söder om Prostsjövägen (på samma sida vägen som fotbollplanerna ligger) samt bygga om korsningen Ljusseveka/Prostsjövägen till cirkulationsplats.

Bedömning av förslaget:

Trafiksäkerhet: Tillfredsställande trafiksäkerhet uppnås i o m föreslagna åtgärder.

Hållbar utveckling: Bidrar till en hållbar stadsutveckling. Sammantaget säkerställs en hållbar trafikstruktur i en stadsdel där hänsyn har tagits till rekreationsområdet.

Alternativ 2 – Ljusseveka alt 2

Matargata och huvudgata

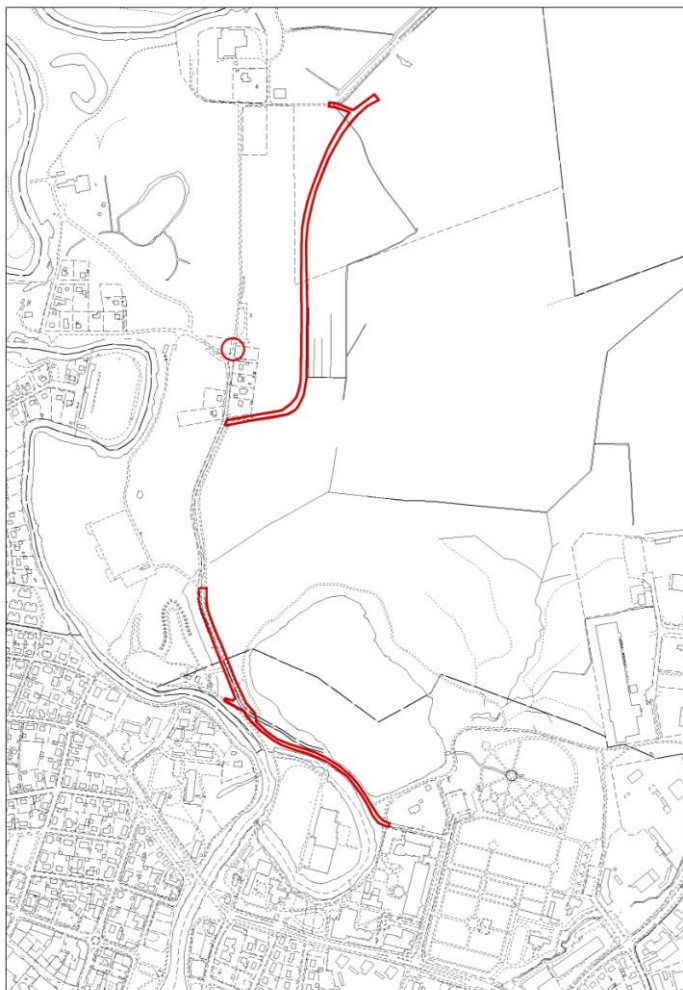
Ny bilväg via Ljussevekaleden.

Beskrivning

Det finns separat gcm-väg hela vägen till Ljusseveka. Ny bilväg öster om fotbollsplanerna ansluter direkt söder om befintliga bostäder i Ljusseveka. Förbud för genomfartstrafik på norra Prostsjövägen. Södra delen av Prostsjövägen stängs av för biltrafik och byggs om till GCM-väg och sekundär gata för uttryckningsfordon.

Alternativet medför bl a till att:

- + gång- och cykeltrafik blir de mest fördelaktiga sätten att färdas till, från och i Prostsjöområdet,
 - + rekreationsområdet Protskogen och Ljusseveka påverkas minimalt av utsläpp och buller från trafik, gatumiljöer intill skolområdet blir mer trafiksäkra,
 - + underlätta för vardagsmotion och rekreation,
 - + risken är minimal för att föroreningar från motorfordon hamnar i öppet vattendrag,
 - + öka trafiksäkerheten, då oskyddad centrumtrafik separeras från övrig trafik till centrum,
 - + utvecklingsmöjligheterna för campingen ökar på befintlig plats,
 - + motorfordonstrafik (p g a idrottsverksamheten) minskas förbi skolområdet och befintlig bostadsbebyggelse i Ljusseveka,
 - + genomfartstrafik förbjuds förbi fotbollsområdet
- färden blir lång till och från befintligt och nytt bostadsområde särskilt för de som bara kan välja motorfordon på bilväg som färd sätt
 - marken, öster om fotbollsplanerna, delvis omvandlas till bilväg. Värdena i skogen och det f d lertaget kan eventuellt gå förlorade,
 - bygga om korsningen Ljusseveka/Prostsjövägen till cirkulationsplats.



Bedömning av förslaget

Trafiksäkerhet: God trafiksäkerhet i o m

Hållbar utveckling: Bidrar till en hållbar stadsutveckling. Relativt hög investeringskostnad och risk för förlorade värden i o m ny bilväg. Men sammantaget säkerställs en hållbar trafikstruktur i en stadsdel där hänsyn har tagits till rekreationsområdet.

Alternativ 3 – Sandgatan

Matargata och huvudgata

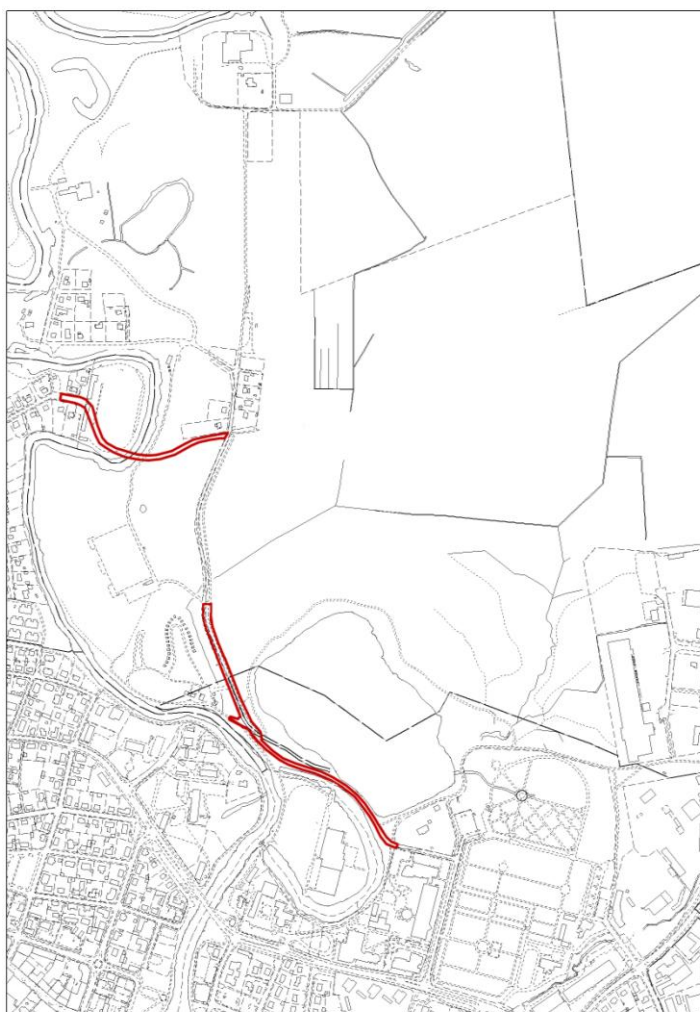
Sandgatan via Jönköpingsvägen och Prostsjövägen via Ljussevekaleden

Beskrivning

Södra delen av Prostsjövägen stängs av för biltrafik och byggs om till GCM-väg. Bilbron anläggs på en viss nivå över marken för att inte svämmas över.

Alternativet medför bl a till att:

- + gatumiljöer intill skolområdet blir mer trafiksäkra,
 - + underlätta för vardagsmotion och rekreation,
 - + öka trafiksäkerheten, då oskyddad centrumtrafik separeras från övrig trafik till centrum,
 - + utvecklingsmöjligheterna för campingen ökar på befintlig plats,
 - + motorfordonstrafik (p g a idrottsverksamheten) minskas förbi skolområdet och befintlig bostadsbebyggelse i Ljusseveka
- bilfärden blir något längre till och från befintligt och nytt bostadsområde särskilt för de som bara kan välja motorfordon på bilväg som färdsmitt
 - risken ökar för att föroreningar från motorfordon hamnar i öppet vattendrag,
 - väldigt hög initial kostnad för ny väg (kostnader för flytt av Finnvedsvallen, bro- och väganläggning i kuperad mark),
 - ny väg påverkar Protskogens nordvästra del (stor audiell och visuell påverkan samt ny fysisk barriär i skogen),
 - bebyggelsen på Sandgatan störs av mer trafik (ökad risk för trafikolyckor och ökat buller).



Bedömning av förslaget

Trafiksäkerhet: Dålig trafiksäkerhet i o m mängden utbackande fordon på Sandgatan.

Hållbar utveckling: Bidrar inte till en hållbar stadsutveckling främst för de ekonomiska och sociala värdena. Kostsam trafikanläggning i o m: höjdskillnad, bilbro och flytt av fotbollsarena samt påverkan på skogsmiljön.

Alternativ 4 - Kapellgatan

Matargata och huvudgata

Ny bilväg och Kapellgatan via Nydalavägen samt Prostsjövägen via Ljussevekaleden

Beskrivning

Ny bilväg genom östra delen av Protskogen, direkt intill Ljussevekas våtmark/mosse. Södra delen av Prostsjövägen stängs av för biltrafik och byggs om till GCM-väg.

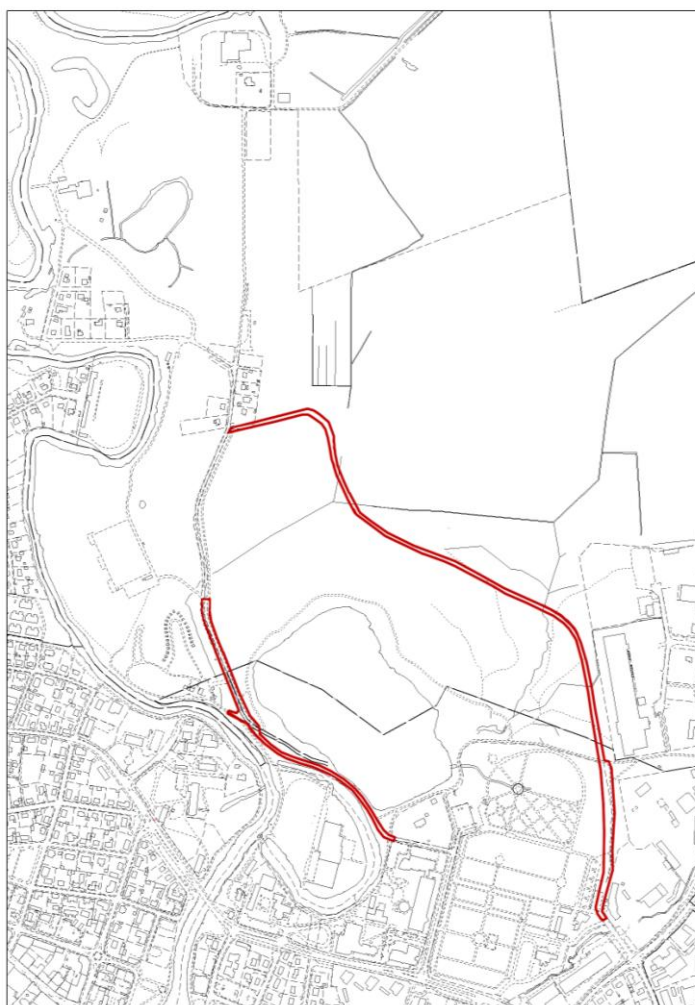
Alternativet medför bl a till att:

- + gång- och cykeltrafik blir de mest fördelaktiga sätten att färdas till, från och i Protsjöområdet,
- + gatumiljöer intill skolområdet blir mer trafiksäkra,
- + underlätta för vardagsmotion och rekreation,
- + risken är minimal för att föroreningar från motorfordon hamnar i öppet vattendrag,
- + öka trafiksäkerheten, då oskyddad centrumtrafik separeras från övrig trafik till centrum,
- + utvecklingsmöjligheterna för campingen ökar på befintlig plats,
- + motorfordonstrafik (p g a idrottsverksamheten) minskas förbi skolområdet och ny bostadsbebyggelse,
- ny väg påverkar flera delar av Protskogen (stor audiell och visuell påverkan samt ny fysisk barriär i skogen),
- färden blir lång till och från befintligt och nytt bostadsområde särskilt för de som bara kan välja motorfordon på bilväg som färdväg
- risken ökar för att föroreningar från motorfordon hamnar i öppet vattendrag,
- hög initial kostnad för ny väg (kostnader för lång vägsträcka i eventuellt osäker mark),
- kyrkogården kan störas av trafiken (ökat buller).

Bedömning av förslaget

Trafiksäkerhet: Tillfredsställande trafiksäkerhet.

Hållbar utveckling: Bidrar inte till en hållbar stadsutveckling. Framst p g a ekologiska aspekter men även sociala och ekonomiska. Tydligt avsteg från mark- och resurshushållning i o m ny lång bilväg rakt igenom ett grönområde med hydrologiskt samband (våtmarken-sjön-ån).



Alternativ 5 – Vallgatan alt 1

Matargata och huvudgata

Vallgatan via Lagastigen samt Prostsjövägen via Ljussevekaleden

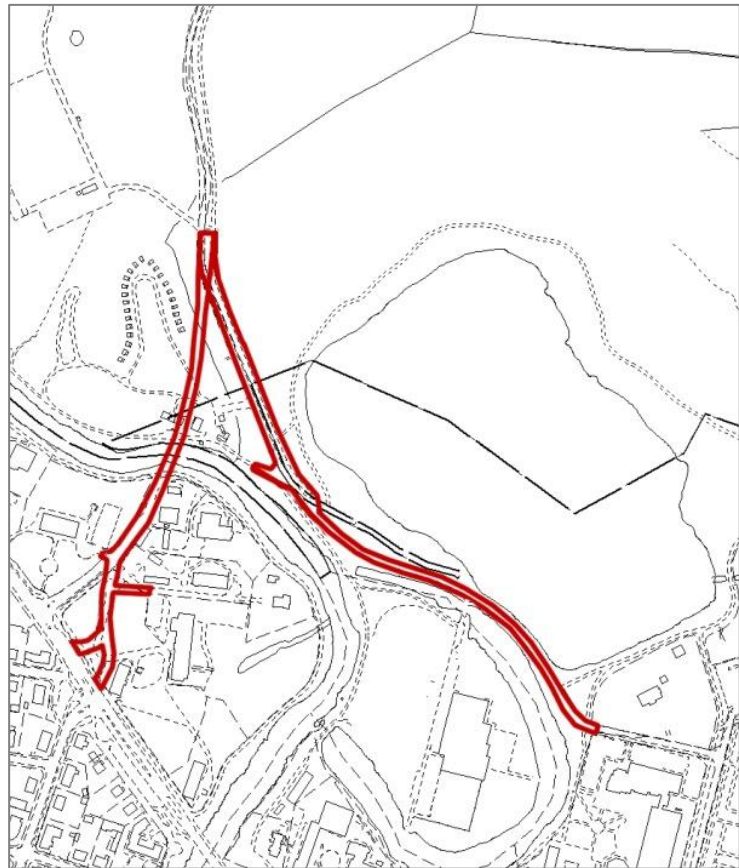
Beskrivning

Biltrafik ansluts till centrum via ny cirkulationsplats: Lagastigen/Vallgatan/Lasarettsgatan och med en bro i Vallgatans förlängning.

Södra delen av Prostsjövägen stängs av för biltrafik och byggs om till GCM-väg. Bilbron anläggs på en viss nivå över marken för att inte svämmas över.

Alternativet medför bl a till att:

- + gatumiljöer intill skolområdet blir mer trafiksäkra,
- + En gen väg för GCM-trafikanter via bron,
- risken ökar för att föroreningar från motorfordon hamnar i öppet vattendrag,
- färdväg med bil blir det mest fördelaktiga sättet att färdas till, från och i Prostsjöområdet,
- campingens möjligheter begränsas på befintlig plats,
- hög initial kostnad för ny anläggning (kostnader för bro- och väganläggning på riskområde för översvämning),
- ny väg påverkar Protskogens centrala del (stor audiell och visuell påverkan samt förstärkning av befintlig fysisk barriär i skogen),
- bebyggelsen intill Vallgatan störs av mer trafik (ökad risk för trafikolyckor och ökat buller).
- redan belastad bilgata, Lagastigen, får ökad biltrafik



Bedömning av förslaget:

Trafiksäkerhet: Tillfredsställande trafiksäkerhet kan uppnå med förslaget. Risk för trafikkonflikt mellan gång- och cykeltrafik och biltrafik som korsar varandra. I o m cirkulationsplatsen måste mark köpas in och detaljplan ändras.

Hållbar utveckling: Bidrar inte till en hållbar stadsutveckling. Trafikstrukturen är inte hållbar eftersom det är fördel att ta bilen till centrum. Bilvägen kommer dominera intrycket och begränsa rekreativsmöjligheterna kring sjön och campingens möjligheter att utvecklas. Kostnaden för bilbron och ny väg är initialt hög.

Alternativ 6 – Vallgatan alt 2

Matargata och huvudgata

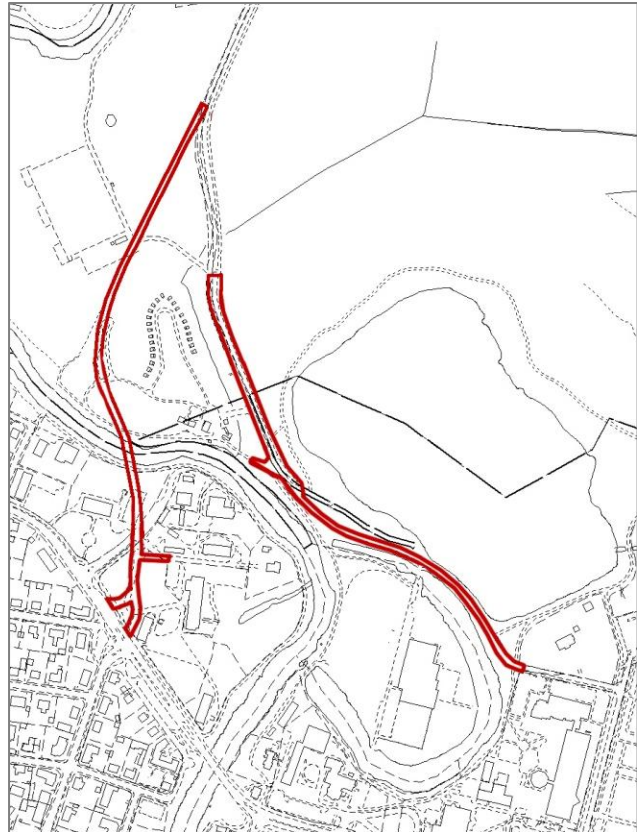
Vallgatan via Lagastigen samt Prostsjövägen via Ljussevekaleden

Beskrivning

Biltrafik ansluts till centrum via ny cirkulationsplats: Lagastigen/Vallgatan/Lasarettsgatan och bilbro över Lagan med bilväg som rundar campingen. Södra delen av Prostsjövägen stängs av för biltrafik och byggs om till GCM-väg. Bilbron anläggs på en viss nivå över marken för att inte svämmas över.

Alternativet medför bl a till att:

- + gatumiljöer intill skolområdet blir mer trafiksäkra,
- + En gen väg för GCM-trafikanter via bron,
- risken ökar för att föroreningar från motorfordon hamnar i öppet vattendrag,
- färdväg med bil blir det mest fördelaktiga sättet att färdas till, från och i Prostsjöområdet,
- campingens möjligheter begränsas något på befintlig plats,
- hög initial kostnad för ny anläggning (kostnader för bro- och väganläggning på riskområde för översvämning),
- ny väg påverkar Protskogens västra del (stor audiell och visuell påverkan samt förstärkning av befintlig fysisk barriär i skogen),
- bebyggelsen intill Vallgatan störs av mer trafik (ökad risk för trafikolyckor och ökat buller),
- redan belastad bilgata, Lagastigen, får ökad biltrafik.



Bedömning av förslaget:

Trafiksäkerhet: Tillfredsställande trafiksäkerhet kan uppnå med förslaget. Risk för trafikkonflikt mellan gång- och cykeltrafik och biltrafik som korsar varandra. I o m cirkulationsplatsen måste mark köpas in och detaljplan ändras.

Hållbar utveckling: Bidrar inte till en hållbar stadsutveckling. Trafikstrukturen är inte hållbar eftersom det är fördel att ta bilen till centrum. Initial hög kostnad i o m bilbro. Bilvägen kommer dominera intrycket och till viss del begränsa campingens möjligheter att utvecklas.

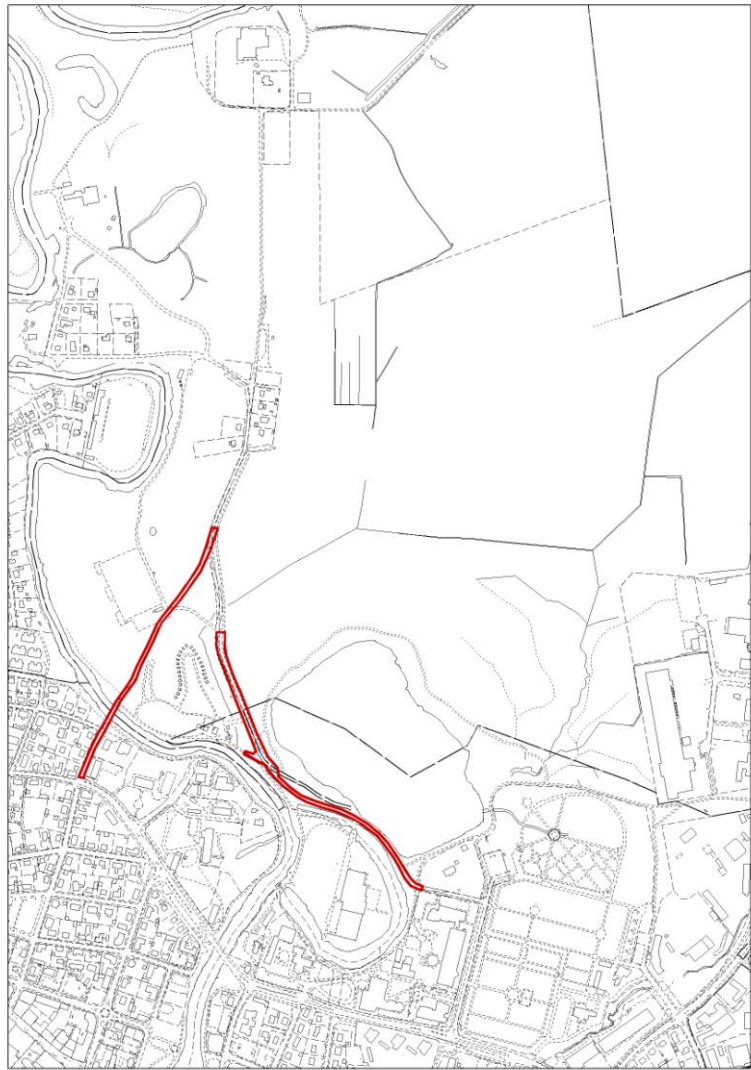
Alternativ 7 - Finngatan

Matargata och huvudgata

Finngatan via Lagastigen samt Prostsjövägen via Ljussevekaleden

Beskrivning

Biltrafik ansluts till centrum via bilbro med separat gcm-bana i Finngatans förlängning. Södra delen av Prostsjövägen stängs av för biltrafik och byggs om till GCM-väg. Bilbron anläggs på en viss nivå över marken för att inte svämmas över. Korsningen Lagastigen/Finngatan byggs om till cirkulationsplats.



Tidigare beslut

Tekniska kontoret dömde ut vägalternativ Finngatan i skrivelse till Kommunstyrelsen 2006-10-05. Deras bedömning utgår ifrån att alternativet via Finngatan blir dyrare än alternativet via Vallgatan. Vilket beror på längre ombyggnadssträcka och större markintrång på privata fastigheter.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade 29 april 2014 att stänga av in- och utfart permanent för motorfordon från Finngatan ut på Lagastigen.

Bedömning av förslaget

Trafiksäkerhet: Dålig trafiksäkerhet i o m dåliga siktförhållanden i korsningen Finngatan/Lagastigen. Vägrummet på Finngatan är för smalt för att göras till en säker matargata till bebyggelsen i Prostsjöområdet och Ljussevekaområdet. Inköp av mark och ändring av detaljplan måste göras.

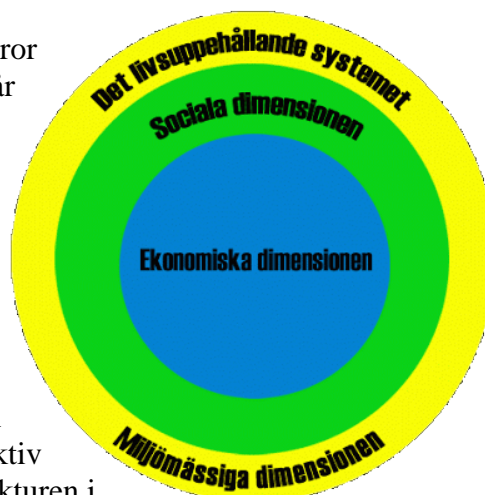
Hållbar utveckling: Ej aktuell att bedöma.

Bedömning/Rekommendation

Här under redovisas en matris som visar bedömningen, förslagen emellan. Bedömningen viktas utifrån hållbarhetsaspekterna ur ett långsiktigt perspektiv, där ekologiska aspekter ges faktor 3, sociala ges faktor 2 och ekonomiska, faktor 1.

Varför aspekterna viktas utifrån ett långsiktigt perspektiv beror på bl a att utbyggnaden är planerad att startas först om flera år och att utbyggnaden sker successivt. Ur ett ekonomiskt perspektiv kan kommunen finansiera en utbyggnad av stadsdelen på sikt, liksom att den sociala/ekologiska situationen förändras gradvis.

Varför den ekologiska aspekten vägs tyngst beror att en hållbar utveckling begränsas av miljöns möjligheter att producera ekosystemtjänster. Utan miljön och de livsuppehållande systemen kan inte det sociala utvecklas och inte heller medföra en ekonomisk omsättning. Lokalt perspektiv ser vi även att Prostsjöområdet har en viktig roll för grönstrukturen i Värnamo stad.



Samhällsekonomisk bedömning		Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4	Alt 5	Alt 6	Alt 0
Sammanställning av bilaga 1 Poängskala 1-3 (där 3 representerar det högsta värdet)								
Ekologiskt x 3	Markhushållning Påverkan från trafik* Avstånd (motorfordon) GC-prioritering	7,50	6,00	6,00	4,50	6,75	6,75	5,25
Socialt x 2	GC-prioritering Trafiksäkerhet Vardagsmotion och rekreation Mötesplats	5,20	5,60	4,40	5,00	3,80	4,00	2,20
Ekonomiskt x1	Resurshushållning Camping Anläggningskostnad Skötselkostnad	3,00	2,00	1,50	1,75	1,50	1,50	2,25
* buller, utsläpp och gatans placering i o m risk för skyfall och översvämning								
Samhällsekonomisk poäng		15,70	13,60	11,90	11,25	12,05	12,25	9,70
PLACERING →		1	2	5	6	4	3	7

