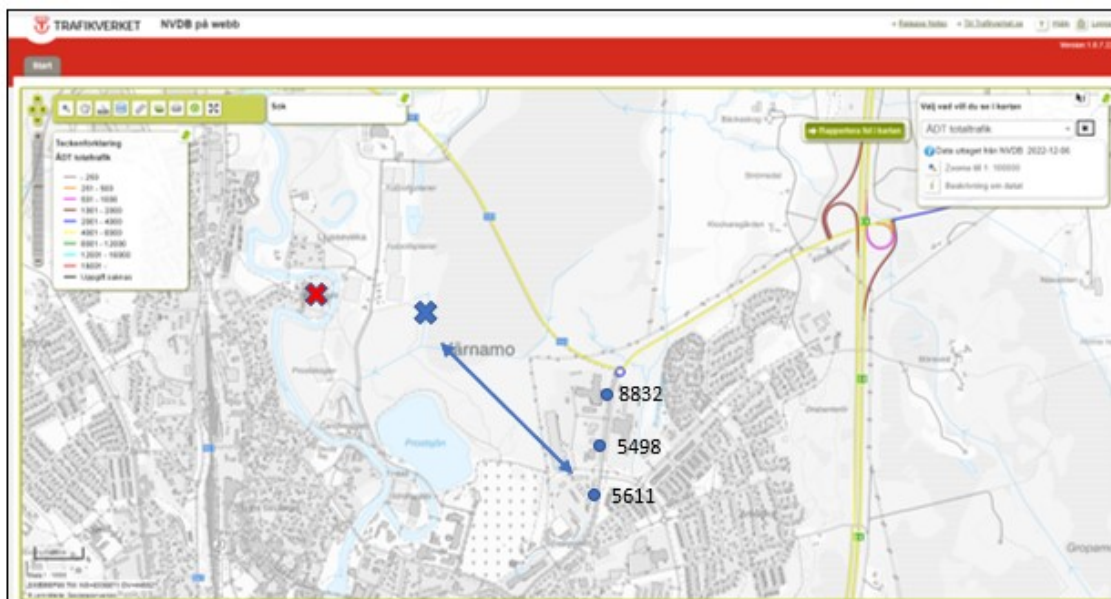


Mobilitetsfrågan Ljusseveka 2:1



NVDB ÅDT totaltrafik med tillagda mätningar på Nydalavägen. Från norr till söder, på det kommunala vägnätet utmed Nydalavägen, visas de senaste uppmätta mätningarnas ÅDT för 2021. Blått X visar den tänkta placeringen av ny arena och rött kryss visar den nuvarande arenans placering.

Bakgrund

Den nya Arenan ska ersätta nuvarande Finnvedsvallen som har en publikkapacitet på 5000 personer. Trafiken till och från den nuvarande arenan påverkar det kommunala vägnätet främst utmed Jönköpingsvägen men också anslutande väg 151 och vidare ut mot väg 127 samt "gamla riksettan" norr ut mot Hörle/Klevshult. Enligt trafikmängderna, ÅDT, som Trafikverket och kommunens väghållare uppmätt finns förutsättningar för framtida trafikökningar även bortom 2035 som är slutåret för kommunens Översiktsplan.

Inför-, under och efter matcherna på Finnvedsvallen har inga större trafikproblem uppstått vare sig under IFK Värnamos första år i allsvenskan eller tidigare säsonger då laget spelat i bland annat Superettan. Antalet parkeringar i anslutning till Finnvedsvallen är strikt begränsade vilket medfört att många gått eller cyklat till arenan eller parkerat i mer perifera delar i centralorten. Till Finnvedsvallen är det gynnsamt avstånd från de centrala delarna och med bra gång- och cykelvägar. Under 2022 års publiktillströmning var beläggningen hög i matcher mot storstadslagen vilka är ca fem matcher/säsong. Denna bakgrund har varit viktig att ha med i planeringsfasen så att behovet av parkeringar och bilen som transportslag inte behöver öka.

Mobilitet till nya Arenan

I detaljplan Ljusseveka 2:1 är avsikten att möjliggöra en ny arena som rymmer 6000 åskådare. Bortalagens supportrar tar sig till Värnamo med olika trafikslag men storstadslagen kommer vanligtvis med buss i organiserade supporterresor. Vid nya arenan möjliggörs 300 parkeringsplatser utifrån de erfarenheter vi tagit med oss från den befintliga Finnvedsvallen. Parkeringen planeras 200 meter söder om ny arena och vara utformad så att bilarnas eventuella köbildning primärt hamnar inom parkeringsytan. Den nya Arenan kommer, i avstånd sett, ha mycket gynnsamma förutsättningar för att ta sig både till- och från med gång- och cykel. Vidare kommer detaljplanen begränsa biltrafiken då kollektivtrafiken, tillsammans med gång- och cykel, är de trafikslagen som ges utrymme

i direkt anslutning till nya arenan. Både regionala- och kommunala politiker är därtill överens om att utveckla kollektivtrafiken i Värnamo. Hållplatser planeras i nära anslutning till arenan dit man ska kunna ta sig med både lokal- och regional busstrafik. Avståndet mellan tågstationen/Resecentrum och den nya Arenan motsvarar en promenad på ca 15 minuter och 5–7 minuter cykel på de befintliga och planerade GC-vägar i stråket.

Matcherna på arenan, 15–20/år, bedöms spelas utanför tider då belastningen i trafiksystemet är som högst. I ”pik-tid”, då trafikbelastningen är som högst/timma, bedöms trafiktalen ligga kring 500–800/timma på det kommunala vägnätet samt 400–800/timma på väg 151 och 127. Utanför ”pik-tid” bedömer vi därav inte att den tillkommande ”arenatrafiken”, under matchdagarna, ska resultera i trafiktal som överstiger dagens ”pik-tider”.

[Kommunens slutsats gällande mobiliteten till nya Arenan](#)

Med detta i vårt beaktande bedömer vi att biltrafiken på det kommunala- eller statliga vägnätet inte överstiger nivåer som är högre än i de ”pik-tider” vi dagligen har på tidigare nämnda vägar.

Värnamo 2022-12-15

Peter Gustavsson
Trafikplanerare