

Kommunfullmäktige**Dag, tid:** 2025-12-18, kl. 18:00**Plats:** Kommunfullmäktigesalen

Övrigt: Innan sammanträdet kl. 16.00–18.00 anordnas glöggmingel för allmänhet och medarbetare i Stadshusets foajé. Det blir musik med Kulturskolan och vernissage med Bruno Mathsons utställning. Välkomna att delta!

Kommunfullmäktiges sammanträde avslutas med landgång.

Meddelande om vem som ska tjänstgöra ska snarast lämnas till kommunkansliet genom att skicka e-post till elin.alteborg@varnamo.se

Ärenden:**Dnr:****Sida:****Beslutsärenden**

1	Val av justerare		3
2	Fastställande av föredragningslista		
3	Inlämnade frågor till kommunfullmäktige 2025-12-18		
4	Interpellation - Brister i språkkunskaper inom socialomsorgen	KS.2025.925	4 - 5
5	Inlämnad motion - Politiken ska fatta beslut om skolans framtid - inte tjänstemännen	KS.2025.954	6
6	Trafikplan för Värnamo kommun	KS.2025.538	7 - 161
7	Anvisning av medel till projekt Gasmotor Påslund, projektnummer 303020	KS.2025.851	162 - 165
8	Policy - Säljverksamhet	KS.2025.876	166 - 180
9	Medborgarinitiativ - Cykelväg till Värnamo golfklubb	KS.2025.557	181 - 186
10	Fyllnadsval av uppdrag som ledamot i Stiftelsen Folkets Park	KS.2025.900	187 - 188
11	Meddelanden till kommunfullmäktige den 18 december 2025	KS.2025.914	189 - 210

2025-12-18

2
2(2)

Stefan Widerberg
Ordförande

Elin Alteborg
Sekreterare

FÖRSLAG TILL JUSTERINGSPERSONER

Kommunfullmäktige 2025

Sammanträdesdatum	Förslag justeringspersoner	Datum för justering
30/1	Johan Hilding (C) och Ola Ahlgren (SD)	5/2
27/2	Mikael Karlsson (C) och Anetté Myrvold (S)	5/3
27/3	Anders Nyberg (M) och Anja Johansson (S)	2/4
24/4	Emina Dautovic (V) och Håkan Nilsson (S)	30/4
28/5	Maria Johansson (-) och Katja Ganekind (SD)	4/6
18/6	Lena Freij (KD) och Ardita Berisha Cani (S)	25/6
28/8	Haris Sibonjic (C) och Mikael Andersson (S)	3/9
25/9	Stig Claesson (KD) och Ulf Björnstedt (SD)	1/10
30/10	Kaj Larsson (M) och Sandra Adesund (S)	5/11
27/11	Ulf Dovhammar (M) och Anders Jansson (S)	3/12
18/12	Karen Wahlin (L) och Åke Vilhelmsson (S)	30/12

Vid förhinder går den som ersätter in som justeringsperson.

Tid för justering: angivet datum kl.15.00 (om inte annat angetts)

Plats för justering: kommunkansliet, Stadshuset.

Interpellation angående: Brister & språkkunskaper inom social omsorgen

Bakgrund

Under det senaste året har en oroande situation uppmärksammats inom Värnamo kommuns omsorgsverksamheter. Ett enskilt äldreboende rapporterade närmare 50 avvikelser under en enda sommar, samtidigt som antalet lex Sarah-ärenden uppgår till 43 utredningar år 2024-2025.

Samtidigt finns ytterligare ett problem som inte får underskattas:

Brister i personalens svenska språkkunskaper.

Allt fler rapporter och vittnesmål – både från anhöriga och personal – beskriver:

- missförstånd kring mediciner,
- brister i dokumentation,
- svårigheter i kommunikationen med brukare,
- otrygghet bland äldre som inte kan göra sig förstådda,
- frustration hos personal som inte kan samverka effektivt.

När bemanningen i ökande grad fylls med personer som inte behärskar svenska tillräckligt för att arbeta säkert och rättssäkert i omsorgen uppstår en situation där omsorgen i praktiken blivit ett integrationsexperiment – på de äldres bekostnad.

Det är fullständigt oacceptabelt att äldreomsorgens kvalitet påverkas av att kommunen använder verksamheten som ett verktyg för integration, i stället för att prioritera trygghet, kompetens och språkkrav.

I kombination med avsaknaden av tydlig och offentlig incidentstatistik skapas en allvarlig brist på insyn. Varken allmänheten eller fullmäktige får en helhetsbild av vilka risker och brister som faktiskt råder.

År 2020 så la vi i Sverigedemokraterna ett yrkande om;

- att ge Omsorgsförvaltningen i uppdrag att ta fram en plan tillsammans med Utbildningsförvaltningen för att genomföra ett obligatoriskt språktest med språkkrav enligt Socialstyrelsens rekommendationer vid nyanställning i äldreomsorgen.
- att ge Omsorgsförvaltningen och Utbildningsförvaltningen i uppdrag att ta fram en plan för att genomföra språklyft för befintlig omsorgspersonal där behov finns.

Vi anser att detta är fortfarande aktuellt då vi ser stora brister i verksamheten.

Frågor till ordföranden i omsorgsnämnden;

1. Hur många incidenter/avvikelser har totalt rapporterats inom omsorgen i Värnamo kommun under de senaste två åren?
2. Hur många av dessa incidenter kan kopplas till språkförbistringar, felkommunikation eller bristande dokumentation på grund av otillräckliga språkkunskaper?
3. Hur säkerställer kommunen att personalen i omsorgen har tillräckliga kunskaper i svenska språket, både muntligt och skriftligt, för att kunna arbeta patientsäkert och följa Socialstyrelsens krav?
4. Vilka åtgärder avser den politiska ledningen att vidta för att minska antalet incidenter och säkerställa att omsorgen inte används som ett integrationsprojekt?

Sammanfattning

Omsorgen är inte en plats för integrationsförsök eller språkträning. Den är en samhällsbärande verksamhet där varje missförstånd kan få livsavgörande konsekvenser. När incidentnivån är hög och språkbristerna växer skapas betydande risker för både brukare och personal.

Kommunen måste säkerställa att:

- äldre och omsorgstagare kan känna trygghet,
- personalen kan kommunicera säkert,
- dokumentation och medicinhantering fungerar utan risk,
- politiker får korrekt och fullständig information.

Att fortsätta utan full transparens och utan språkkrav underminerar både kvalitet och säkerhet.

Värnamo den 3/12 2025

Sverigedemokraterna genom

Jan Cherek

Katja Ganekind

Bo Karlsson

Motion angående: Politiken ska fatta beslut om skolans framtid – inte tjänstemännen

Sverigedemokraterna värnar en tydlig demokratisk ordning där förtroendevalda politiker, valda av kommunens invånare, ansvarar för de stora och principiellt viktiga besluten. Det är vår uppfattning att politiken ska styra kommunen, medan tjänstemannaorganisationen ska verkställa fattade beslut och ta fram sakliga underlag.

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) framhåller att kommunalt självstyre innebär att förtroendevalda politiker har det yttersta ansvaret och ska fatta självständiga beslut i frågor av väsentlig betydelse för verksamheten. Inom skolan – en av kommunens viktigaste kärnverksamheter – är detta särskilt viktigt.

I fallet med Enehagsskolan handlar det om beslut som påverkar elevernas framtid, familjers vardag och hela lokalområdets utveckling. Sådana beslut är av principiell natur och ska därför inte fattas på tjänstemannanivå. När så sker riskerar demokratin att åsidosättas, och invånarnas förtroende för kommunen att undergrävas.

Sverigedemokraterna anser att kommunens medborgare har rätt att kräva transparens, ansvarstagande och ordning i beslutsprocessen. Tjänstemännen ska bistå med fakta och utredningar – men det är politiken som ska fatta beslut i frågor med så stora konsekvenser.

Mot bakgrund av ovanstående yrkar Sverigedemokraterna på:

- att beslut om Enehagsskolans framtid samt övriga skolor – exempelvis nedläggning, flytt, större omorganisation eller andra betydande strukturförändringar – inte får delegeras till tjänstemän utan ska fattas av politiska organ (kommunfullmäktige).
- att samtliga beslutsunderlag inför sådana beslut ska innehålla en tydlig och fullständig konsekvensanalys avseende elevunderlag, ekonomi, trygghet, pedagogisk kvalitet, geografisk tillgänglighet och påverkan på berörda hushåll.
- att kommunen ska säkerställa god insyn och dialog med föräldrar och medborgare innan politiskt beslut fattas, för att öka transparensen och återupprätta förtroendet för beslutsprocessen.

Värnamo den 10/12 2025

Sverigedemokraterna genom

Jan Cherek Arne Adolfsson

§ 456 Dnr: KS.2025.538

Trafikplan för Värnamo kommun

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

att anta föreslagen Trafikplan med följande förändringar:

- att i rubriken i punkt 8.2 byta ut ordet ”eller” till ”och” samt under punkten 8.2 byta ut texten till ” Det finns behov av att utreda möjliga lösningar för att leda trafiken över järnvägen norrut. Flera alternativ kan utvecklas oberoende av varandra men också fungera tillsammans. Fördjupade analyser krävs för att bedöma vilka insatser som bör studeras vidare, inklusive en samhällsekonomisk avvägning mellan nytta och kostnad.”
- att under punkt 9.4 stryka det andra stycket samt byta bild 32 till en karta utan bro över Storån.

Avstår från att delta i beslutet

Jan Cherek (SD) och Bengt Lundström (SD) deltar inte i beslutet.

Ärendebeskrivning

Bakgrund

Kommunfullmäktige beslutade den 25 april 2024 § 64 att ge samhällsbyggnadsnämnden tillsammans med teknik- och fritidsnämnden i uppdrag att ta fram en trafikplan.

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade den 21 maj 2025 § 65 att skickat ut förslag på Trafikplan för Värnamo kommun på remiss till bland annat kommunens nämnder men även till externa myndigheter, organisationer och företag.

Samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse 2025-09-10

Kommunledningsförvaltningen, samhällsbyggnadsförvaltningen och teknik- och fritids-förvaltningens delar på uppdraget att ha en övergripande bild av trafikrelaterade frågor. Policy för trafik blev antagen den 29 augusti 2024, § 107 (KS.2023.1006). För att få en tydlig, samlad och transparent bild av kommunens viljeinriktning i mer operativa frågor rörande trafik behöver Policy för trafik kompletteras med en trafikplan.

Kommunfullmäktige beslutade den 25 april 2024 § 64 (KS.2024.301) att ge samhällsbyggnadsnämnden tillsammans med teknik- och fritidsnämnden i uppdrag att ta fram en trafikplan. Trafikplan för Värnamo kommun pekar ut hur ställningstagandena i Policy för trafik ska genomföras. Den är mer detaljerad än policyn och innehåller ett planeringsunderlag för ett transportsystem som är socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart.

Forts.

KS § 456 (forts)

I trafikplanen definieras ett trafiknät för respektive trafikslag. Den visar en riktning och alternativ för hur trafiken kan styras över tid. Den tydliggör också vilka fördjupade utredningar som vidare behövs för att trafiknätet ska bli effektivt och hållbart på lång sikt. Trafik-planen är ett verktyg för samtliga kommunala nämnder, förvaltningar och verksamheter.

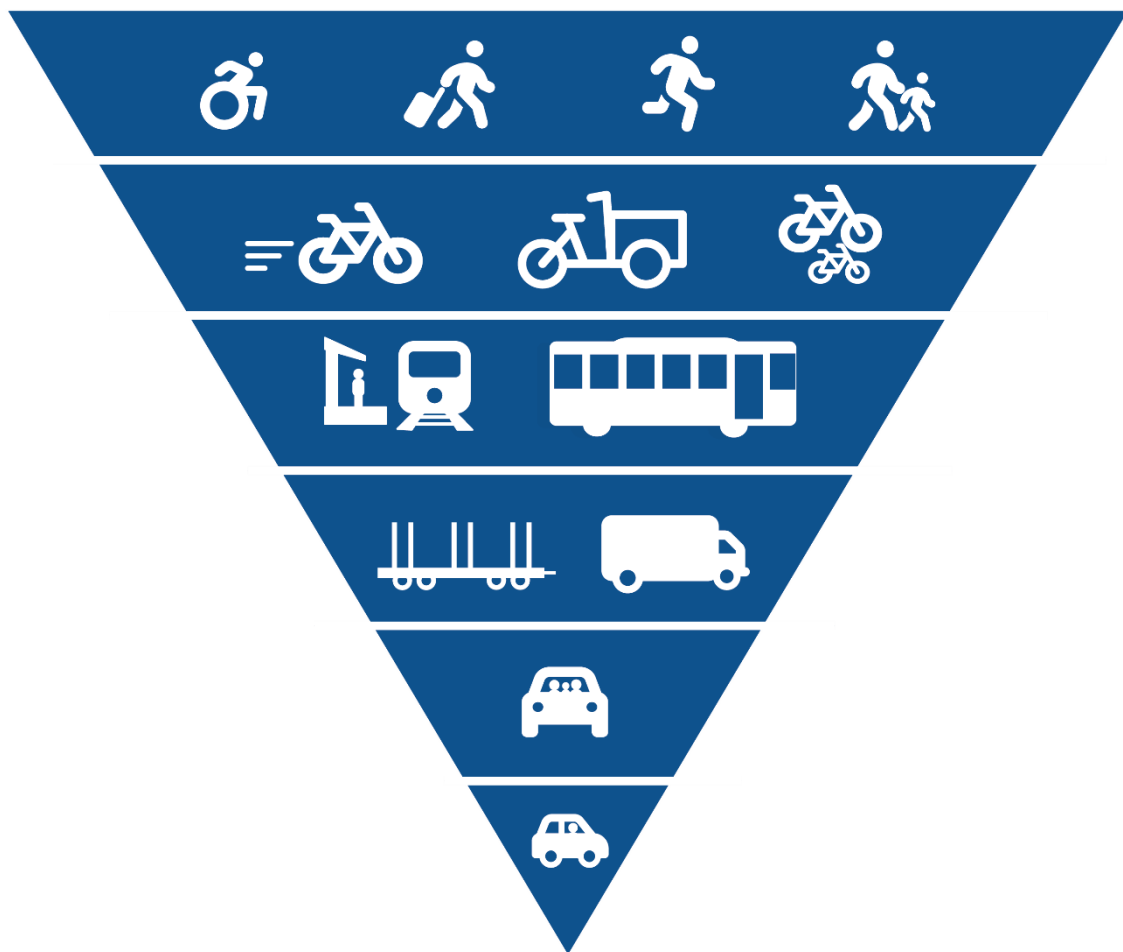
Samhällsbyggnadsnämnden beslut den 29 oktober 2025 § 146

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att föreslå
kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta
att anta Trafikplan för Värnamo kommun, samt
att i samband med trafikplanens antagande anse följande
uppdrag besvarade och därmed föreslå att kommunstyrelsen
föreslår kommunfullmäktige avsluta följande uppdrag:
- Åtgärdsplan för cykel med dnr KS.2018.50 §41,
- Ny förbindelse över järnvägen med dnr KS.2022.339 § 246,
- Säkra skolvägar med dnr KS.2023.464 § 275.

Kommunstyrelsen beslutade den 18 november 2025 § 430 att
bordlägga ärendet.

Beslut skickas till:
Kommunfullmäktige

Trafikplan för Värnamo kommun



Reglemente

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

Policy

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

Plan

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

Åtgärdsplan

Anger konkreta åtgärder, tidsramar och ansvar.

Riktlinje

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

Fastställd av: Kommunfullmäktige

Datum: 2025-xx-xx, § xxx

Dokumentet gäller från: 20xx-xx-xx

Dokumentet gäller för: Kommunstyrelsen och kommunens nämnder och utskott

Dokumentansvarig: Förvaltningschef, Samhällsbyggnadsförvaltningen

Innehåll

1	Inledning	5
1.1	Syfte	5
1.2	Målbilden av ett attraktivt och levande centrum	5
1.3	Befintliga dokument med koppling för trafik	8
1.4	Trafikplanen i förhållande till andra dokument	8
1.5	Barnperspektivet	9
1.6	Befolkningsprognos	9
1.7	Trafikprognos Värnamo	9
1.8	Hållbart resande	11
2	Gaturummets funktion och karaktär	12
2.1	Trygghet	12
2.2	Trafiksäkerhet	13
3	Gående	15
3.1	Gångnät	15
3.2	Målstandard för gångnätet	16
4	Cykeltrafik	17
4.1	Cykelnät	18
4.2	Vägvisning	19
4.3	Cykelparkering	19
4.4	Målstandard för cykelnätet	20
5	Korsningspunkter	21
5.1	Målstandard för korsningspunkter	25
5.2	Målstandard för korsningspunkter vid skolor	25
6	Kollektivtrafik	26
6.1	Tåg	26
6.2	Buss	26
6.3	Värnamo station	27
7	Biltrafik	28
7.1	Bilnät	28
7.2	Målstandard för bilnätet	29
8	Biltrafik i Värnamo stad	30
8.1	Pumparebron	31
8.2	Uddebovägen eller Viadukten	31
8.3	Ringvägen	34
8.4	Historiska förslag på biltrafiknät för Värnamo stad	35

8.5	Parkering i centrala Värnamo.....	35
9	Trafik utanför Värnamo stad	36
9.1	Cykling mellan tätorter	36
9.2	Bor	37
9.3	Bredaryd	38
9.4	Forsheda	40
9.5	Rydaholm	41
10	Tung trafik	43
11	Säkra skolvägar	43
12	Beteendepåverkande kampanjer	43
13	Mätning av trafik	43
14	Förslag på vidare utredningar	44
15	Revidering	44
16	Bilagor	44

1 Inledning

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

Fyra mål ska präglade kommunen.

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

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

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

1.1 Syfte

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

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

1.2 Målbilden av ett attraktivt och levande centrum

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

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

För att illustrera hur centrum skulle kunna se ut har idéskisser tagits fram. Syftet med dessa är att skapa en tydligare bild av vad som menas med ett attraktivt och levande centrum. Idéskisserna kommer att konkretiseras i ett gestaltungsprogram för centrum.



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



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



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



Figur 4 Idéskissen visar Åbroparken, sedd från gångfartsområdet.

1.5 Barnperspektivet

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

1.6 Befolkningsprognos

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

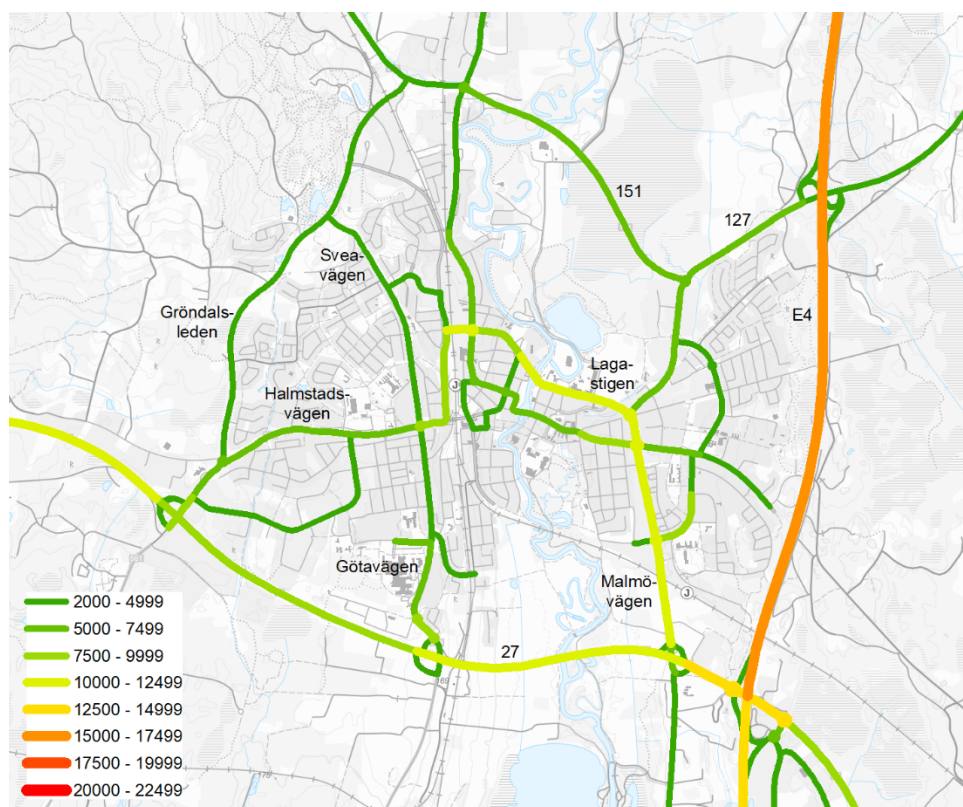
Folkökningen i kommunen förväntas främst ske i Värnamo stad. I kommunens övriga fem delområden väntas invånarantalet minska jämfört med år 2023 med undantag för Bor.

1.7 Trafikprognos Värnamo

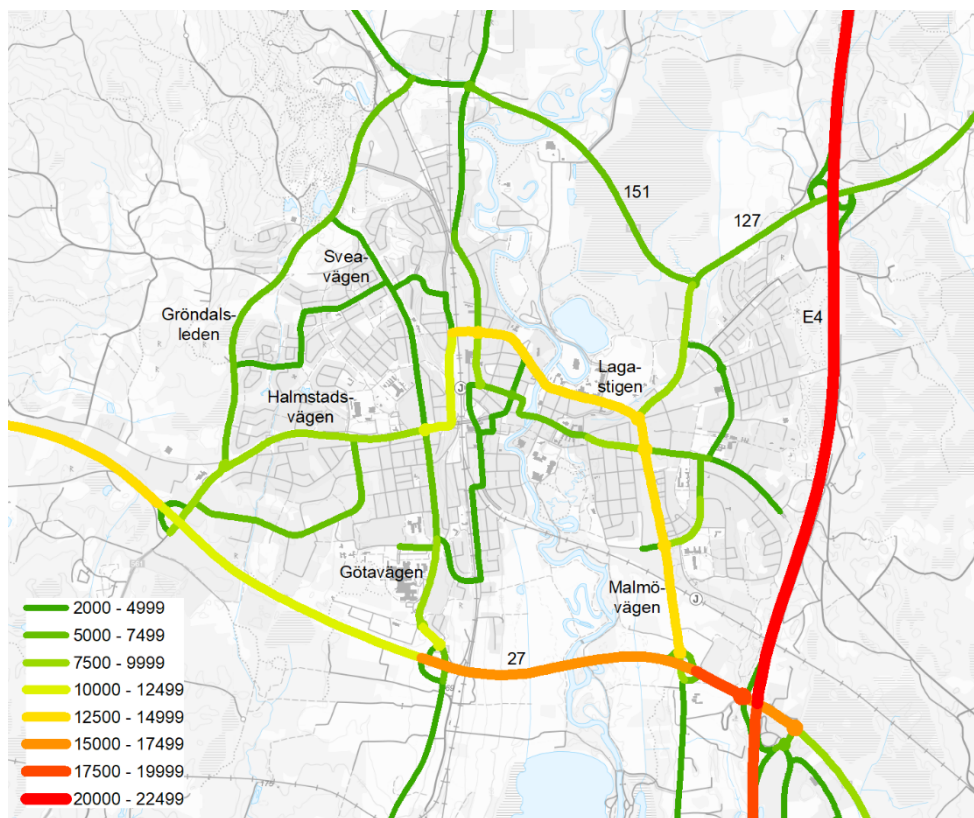
För att veta hur befolkningsprognosen påverkar trafiken har en trafikprognos för år 2050 tagits fram. Prognosen bygger på planerade framtida exploateringar och den mängd trafik som de förväntas alstra. Prognosen tar även hänsyn till Trafikverkets trafikutvecklingstal för år 2045.

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

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



Figur 6 Karta över dagens trafikflöden.



Figur 7 Karta över förväntade trafikflöden 2050.

1.8 Hållbart resande

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



2 Gaturummets funktion och karaktär

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

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

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

2.1 Trygghet

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

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

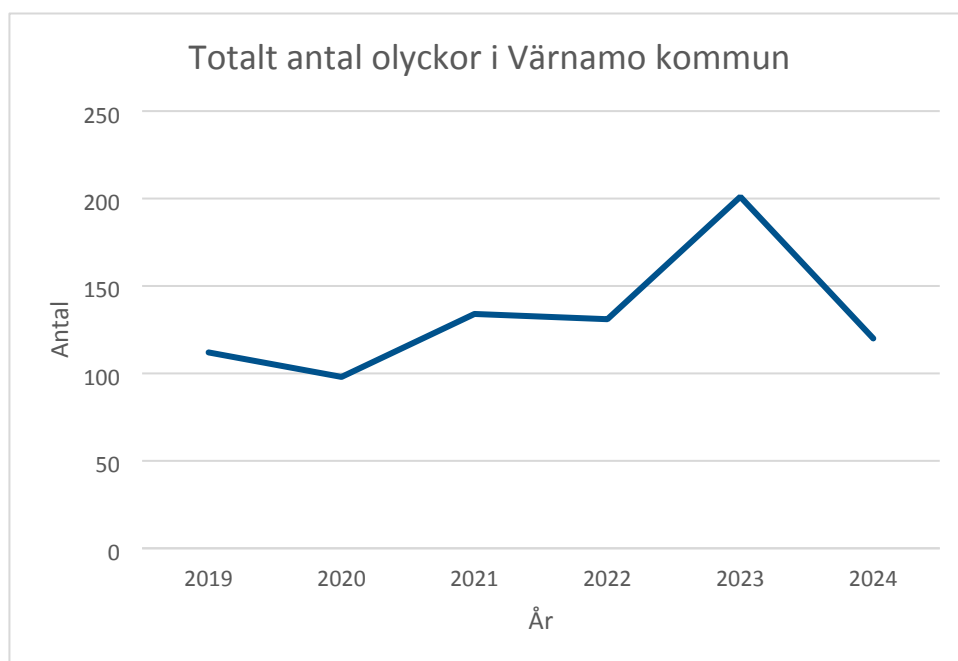
För att trafikmiljöer ska upplevas som trygga behöver de även vara tillgängliga, särskilt för barn, äldre och funktionsnedsatta.

2.2 Trafiksäkerhet

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

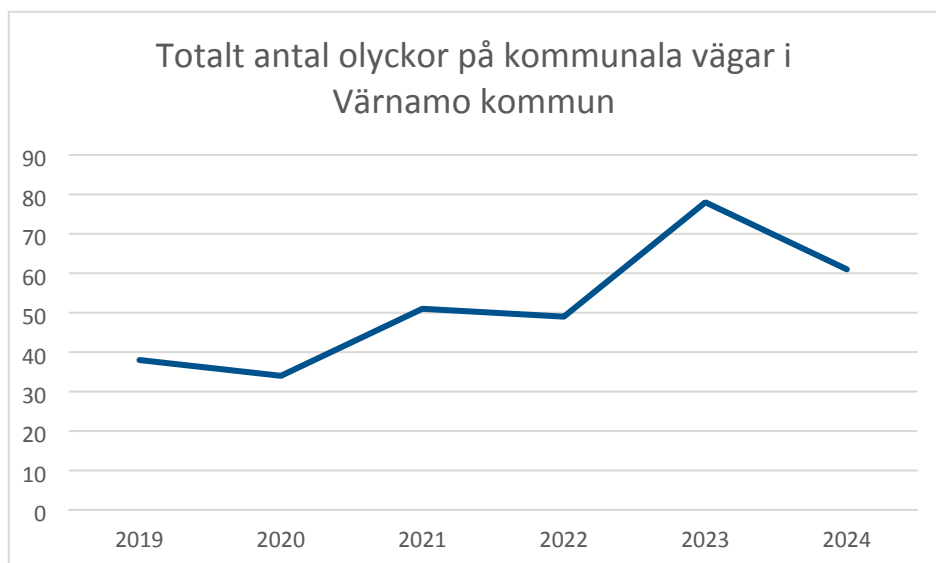
En upplevd hög trafiksäkerhet har stor betydelse för människors vilja att röra sig i staden, inte minst för barn och äldre. Genom att förbättra trafiksäkerheten förbättras livskvaliteten för kommunens medborgare, vilket ger en mer socialt hållbar kommun.

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



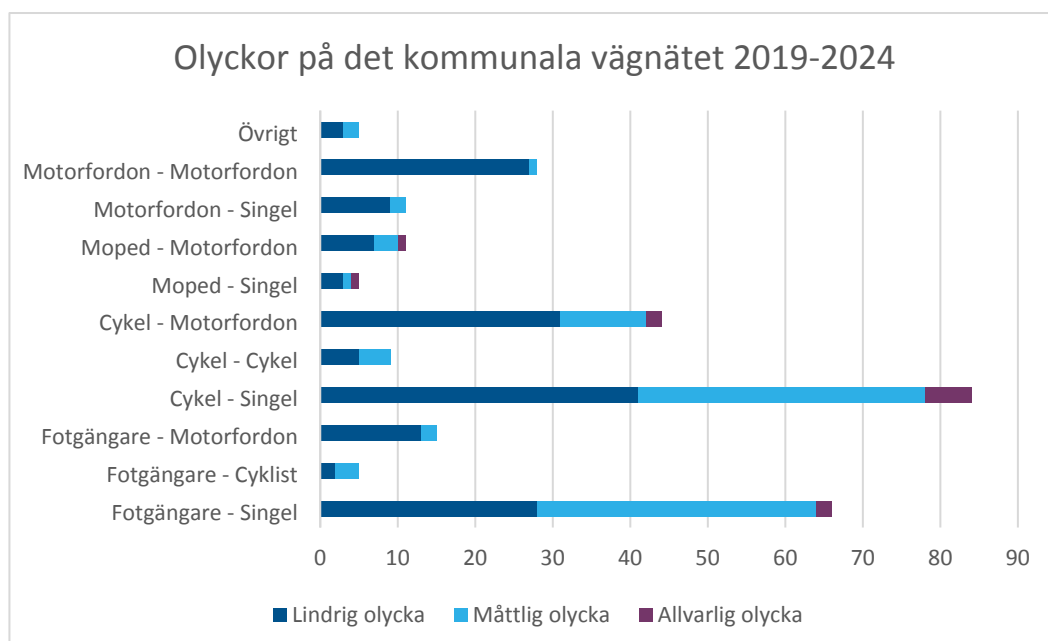
Figur 8 Graf över det totala antalet olyckor i Värnamo kommun mellan 2019 och 2024.

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



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

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



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

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

3 Gående

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

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

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

3.1 Gångnät

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

Huvudnät för gående

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

Lokalnätet för gående

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

Trottoar

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

Rekreativnät för gående

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

3.2 Målstandard för gångnätet

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

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

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



4 Cykeltrafik

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

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

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

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

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



4.1 Cykelnät

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



Figur 11 Karta över huvudnät och lokalnät för cykel.

Huvudnät för cykel

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

Lokalnät för cykel

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

Cykelled

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

4.2 Vägvisning

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

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

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

4.3 Cykelparkering

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

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



4.4 Målstandard för cykelnätet

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

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

Tabell 2 Tabellen visar målstandarden för olika näten utifrån kategorierna.

5 Korsningspunkter

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

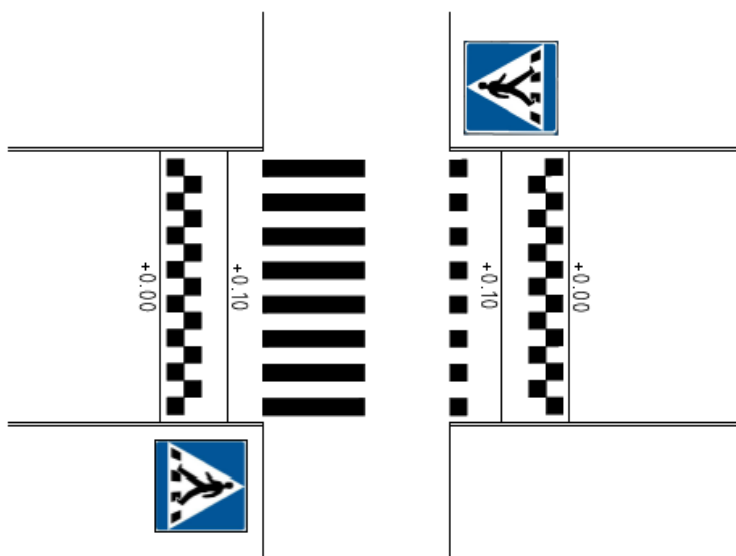
Korsningspunkter kan utformas på olika sätt och nedan beskrivs de olika varianterna.

Planskild

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

Upphöjd passage

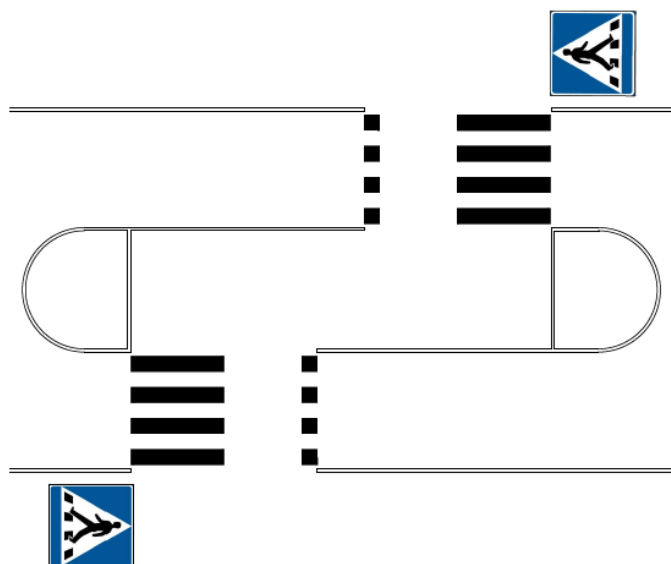
En upphöjd passage innebär att gång- och cykelvägen upplevs fortsätta i samma nivå genom korsningen. Det innebär ett gupp för bilarna. En upphöjd passage kan vara med eller utan mittrefug.



Figur 12 Exempelbild på upphöjd passage utan mittrefug.

Sidoförskjuten passage

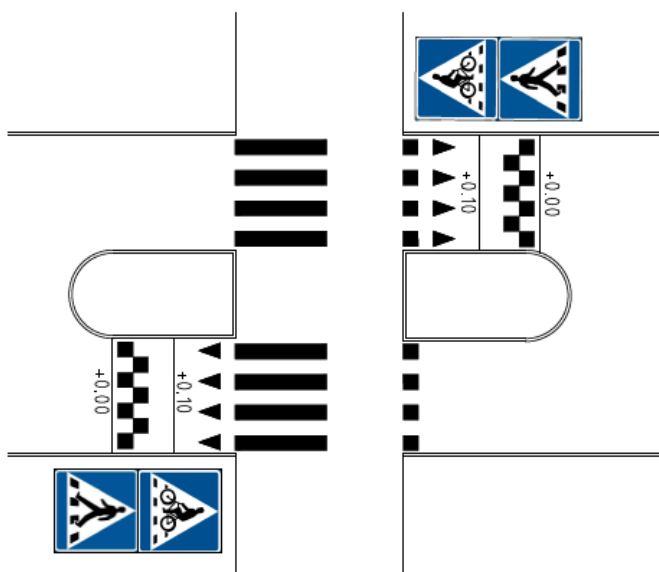
Vid en sidoförskjuten passage är gång- och cykelvägen förskjuten genom en mittrefug i korsningen med biltrafiken. Cyklister tvingas sänka farten då passagen går i sicksack över gatan. Biltrafikens hastighet sjunker i och med den avsmalning som uppstår.



Figur 13 Exempelbild på sidoförskjuten passage.

Cykelöverfart

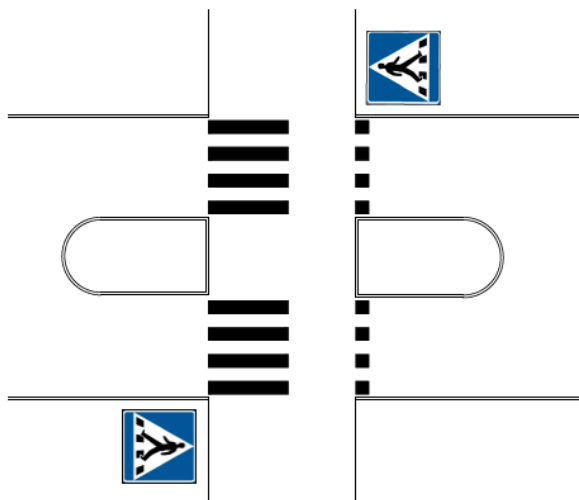
En cykelöverfart är ett övergångsställe för cykeltrafiken. Här har cyklister företräde framför biltrafiken. För att få skylta cykelöverfart krävs det att passagen är hastighetssäkrad, vanligtvis via gupp. För att inte göra det mer förvirrande när det gäller vem som har företräde föreslår trafikplanen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



Figur 14 Exempelbild på cykelöverfart och upphöjd passage med mittrefug.

Passage med mittrefug

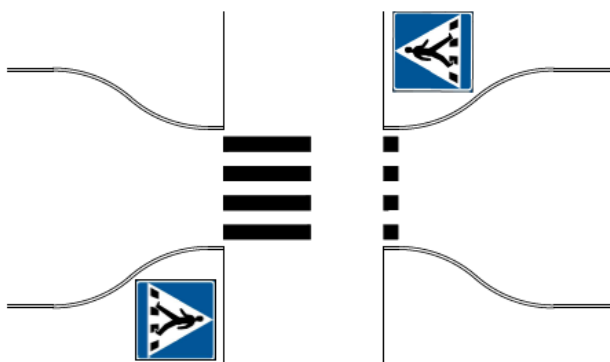
En passage med mittrefug är en förenklad version av en sidoförskjuten passage. Den används bland annat vid cirkulationsplatser. Biltrafikens hastighet sjunker i och med den avsmalning som uppstår.



Figur 15 Exempelbild på passage med mittrefug.

Avsmalnad passage

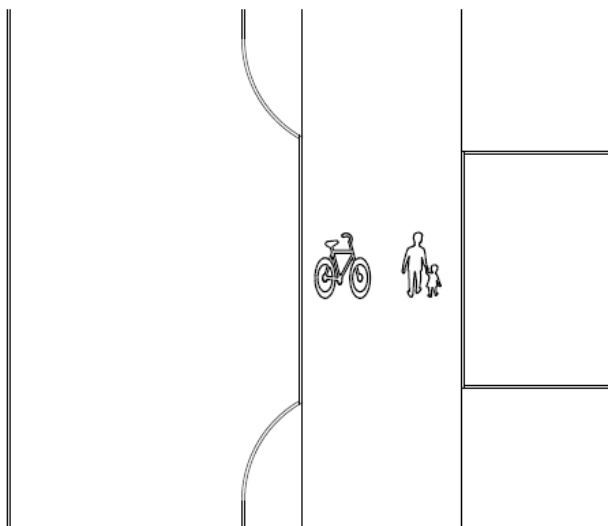
En avsmalnad passage har bara ett körfält för biltrafiken vid passagen. Lösningen kan användas där det inte finns plats med mittrefug och där mängden bilar är låg.



Figur 16 Exempelbild på avsmalnad passage.

Genomgående gång- och cykelväg

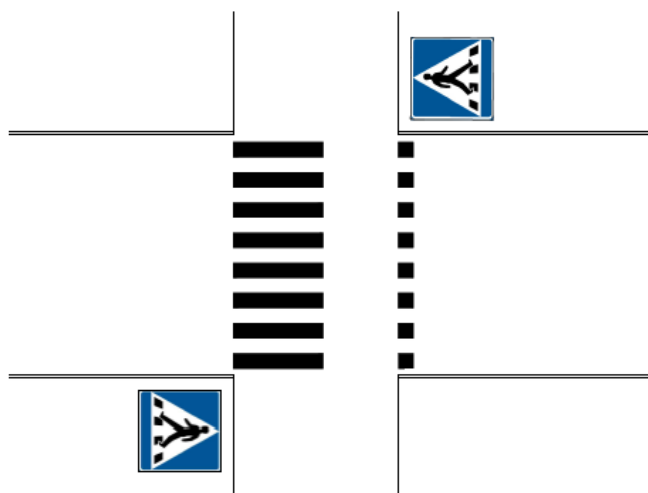
En genomgående gång- och cykelväg fortsätter i samma höjd och med samma beläggning över korsningen. Den bryter av vägbanan med kantsten. Det finnas inte vägmarkeringar för cykelpassage, cykelöverfart eller övergångsställe på platsen. Gående och cyklister har företräde framför biltrafiken.



Figur 17 Exempelbild på genomgående gång- och cykelväg

Passage

Med passage menar trafikplanen ett övergångsställe med cykelpassage utan mittrefug.



Figur 18 Exempelbild på passage.

5.1 Målstandard för korsningspunkter

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

	Huvudcykelstråk	Cykelstråk
Genomfartsgata	Planskild eller sidoförskjuten passage	Planskild, sidoförskjuten passage eller passage med mittrefug
Uppsamlingsgata	Planskild, upphöjd passage med mittrefug eller överfart	Planskild, upphöjd passage med mittrefug eller sidoförskjuten passage
Lokalgata	Upphöjd passage eller genomgående gång- och cykelväg	Upphöjd passage, passage med mittrefug eller avsmalnad passage
Villagata	Upphöjd passage eller genomgående gång- och cykelväg	Passage

Tabell 3 Målstandard för korsningspunkter utifrån vägnätets kategorier.

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

5.2 Målstandard för korsningspunkter vid skolor

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

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

	Huvudcykelstråk	Cykelstråk
Genomfartsgata	Planskild eller upphöjd sidoförskjuten passage	Planskild, upphöjd sidoförskjuten passage eller upphöjd passage med mittrefug
Uppsamlingsgata	Planskild, upphöjd passage med mittrefug eller överfart	Planskild, upphöjd passage med mittrefug eller sidoförskjuten passage
Lokalgata	Upphöjd passage med mittrefug eller genomgående gång- och cykelväg	Upphöjd passage
Villagata	Upphöjd passage eller genomgående gång- och cykelväg	Passage

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

6 Kollektivtrafik

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

Regionen ansvarar för kollektivtrafiken i samarbete med kommunen.

Det finns även ett tredje färdmedel i kollektivtrafiken, nämligen närtrafik. Närtrafik är en typ av kollektivtrafik som binder samman landsbygd med tätort.

Närtrafiken kräver inga infrastrukturella åtgärder då den ingår i nätet för biltrafik och hanteras därför inte separat i trafikplanen.

6.1 Tåg

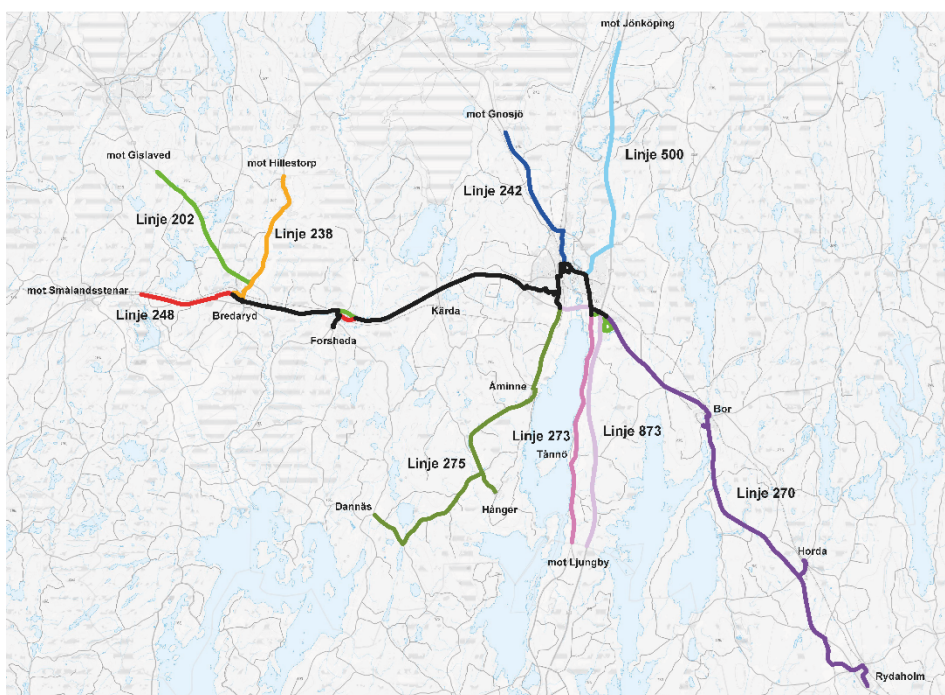
I kommunen finns två linjer med Krösatåg. Det är linjen Jönköping-Växjö som stannar på stationen i Värnamo, Rörstorp, Bor och Rydaholm. Den andra linjen är Nässjö-Halmstad som stannar på stationen i Värnamo, Forsheda och Bredaryd.

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

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

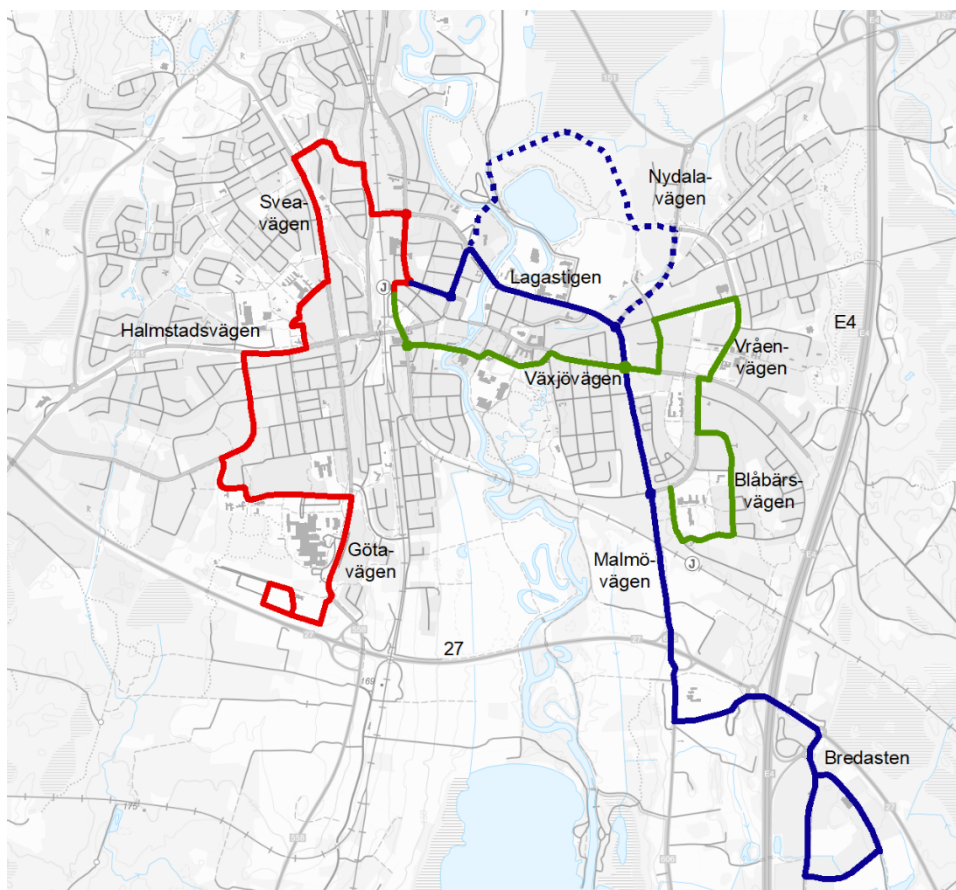
6.2 Buss

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



Figur 19 Regionbusslinjer i Värnamo kommun.

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



Figur 20 Karta över förslag på stadsbusslinjer i Värnamo stad.

Standard för busshållplatser

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

6.3 Värnamo station

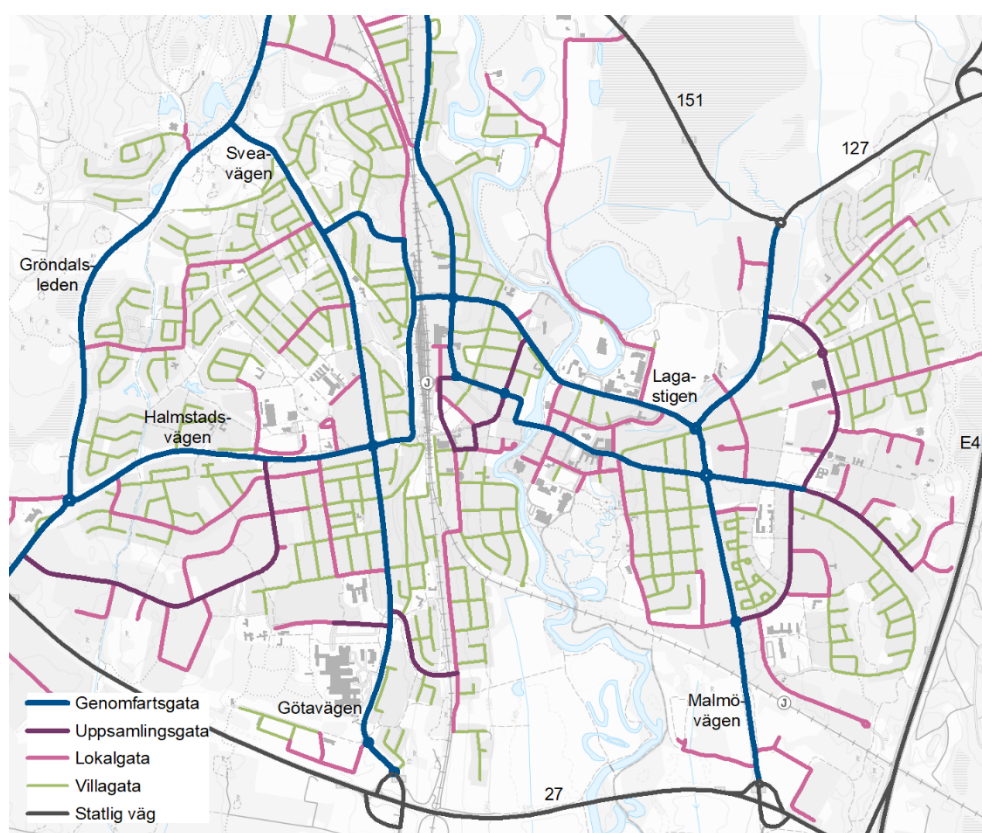
Det finns förbättringspotential för markanvändningen i området kring Värnamo station. Ytorna som finns vid stationen används inte på det mest optimala sättet utifrån dagens behov. Värnamo kommun behöver i samarbete med JLT utreda hur stationsområdet bör se ut i framtiden. Stationen är även en viktig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

7 Biltrafik

Bilen har historiskt sett spelat en stor roll i utformningen av infrastrukturen i Värnamo kommun. Möjligheten att resa med bil anses viktig även i framtiden. För att biltrafiken ska få enhetlighet och tydlighet har den delats in i olika kategorier där målstandarder tagits fram för respektive kategori.

7.1 Bilnät

Bilnätet delas in i fyra kategorier, genomfartsgata, uppsamlingsgata, lokalgata och villagata. Näten presenteras enklare i bilden nedan. En mer detaljerad karta över näten finns i bilaga 2.



Figur 21 Karta över de olika näten för biltrafik.

Genomfartsgator

Genomfartsgatorna är de stora lederna som går genom hela staden.

Uppsamlingsgator

Uppsamlingsgator är gator som går genom en del av staden, till exempel ett större industri- eller bostadsområde.

Lokalgator

Lokalgatorna är gator med låg trafikvolym utan villabebyggelse.

Villagator

Villagator är gator med villabebyggelse längs ena eller båda sidorna.

7.2 Målstandard för bilnätet

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

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

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



8 Biltrafik i Värnamo stad

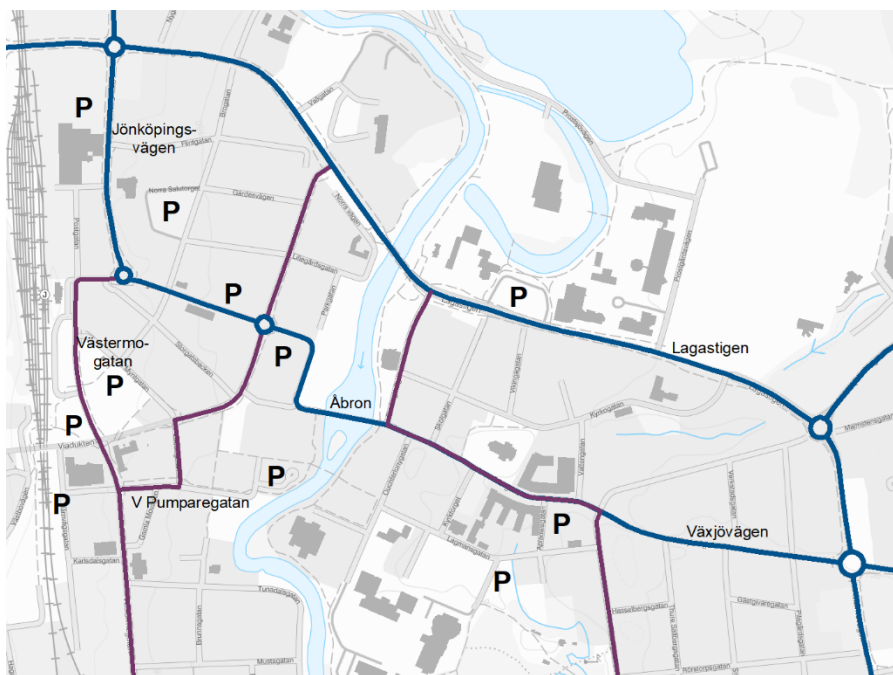
Värnamo förväntas fortsätta växa, vilket innebär ökad trafik. För att möta denna ökning har olika lösningar analyserats. Dessa behöver införas stegvis, vilket ger möjlighet att utvärdera och prioritera resurserna effektivt. Alla alternativen behöver utredas vidare och ska endast ses som förslag till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

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

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

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

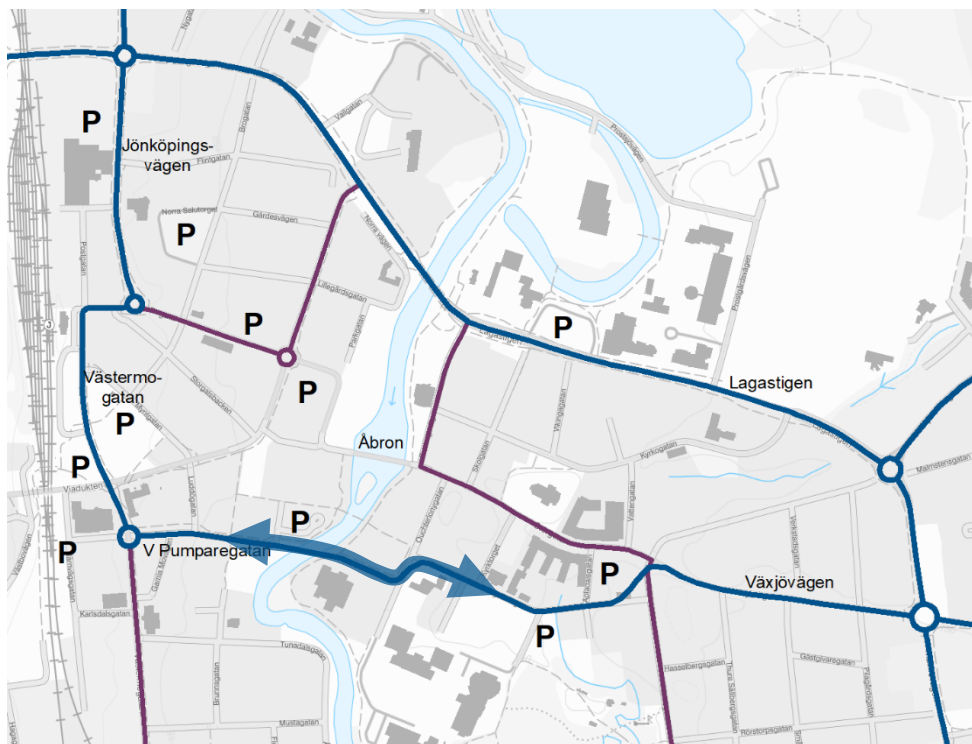
För att öka attraktiviteten i centrum och frigöra ytor behöver biltrafiken hitta andra vägar till parkeringsplatserna än genom stadskärnan. För att få ut biltrafiken ur de mest centrala delarna av centrum behöver biltrafik på Åbron begränsas. Detta är inte möjligt att göra utan att ha en lösning på vart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



Figur 22 **Karta** över **befintligt** bilnät i de centrala delarna av Värnamo stad. Befintliga parkeringsplatser är markerade med P.

8.1 Pumparebron

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



Figur 23 Karta över bilnätet i centrala Värnamo med **ny bro**.

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

8.2 Uddebovägen och Viadukten

Det finns behov av att utreda möjliga lösningar för att leda trafiken över järnvägen norrut. Flera alternativ kan utvecklas oberoende av varandra men också fungera tillsammans. Fördjupade analyser krävs för att bedöma vilka insatser som bör studeras vidare, inklusive en samhällsekonomisk avvägning mellan nytta och kostnad.

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

Uddebovägen

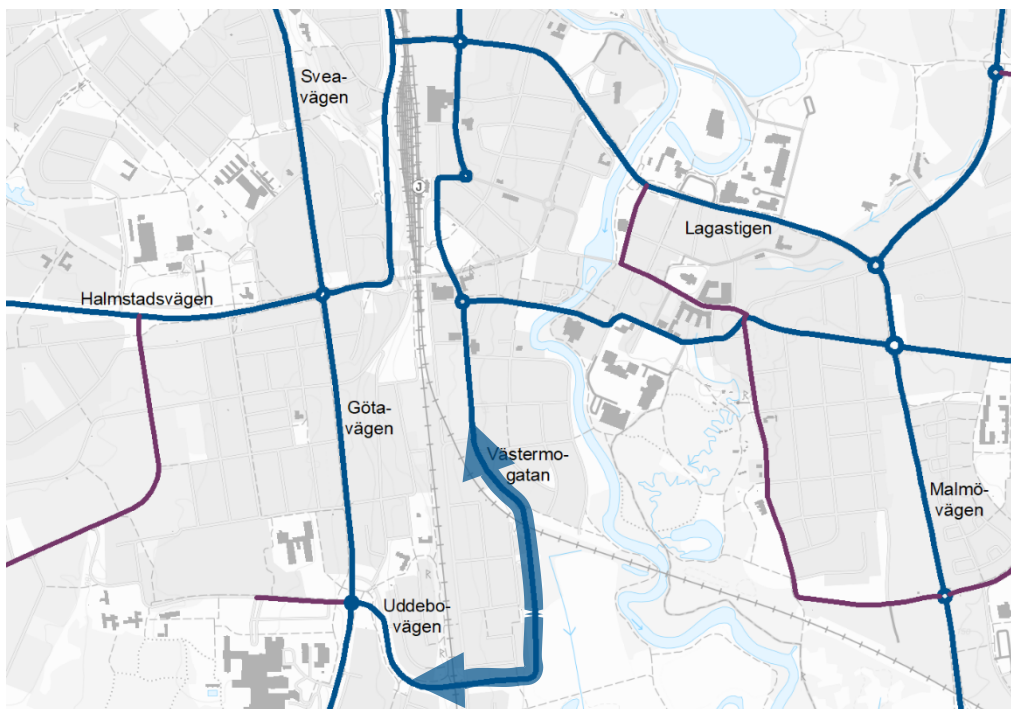
Uddebovägen går idag från Götavägen till Mosslegatan. Trafiken leds via Mosslegatan och Västermogatan till Värnamos centrala delar. På vägen korsas järnvägen i två plankorsningar.

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

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

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

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



Figur 24 Karta över bilnätet i Värnamo med Uddebovägen lösningen.

Viadukten

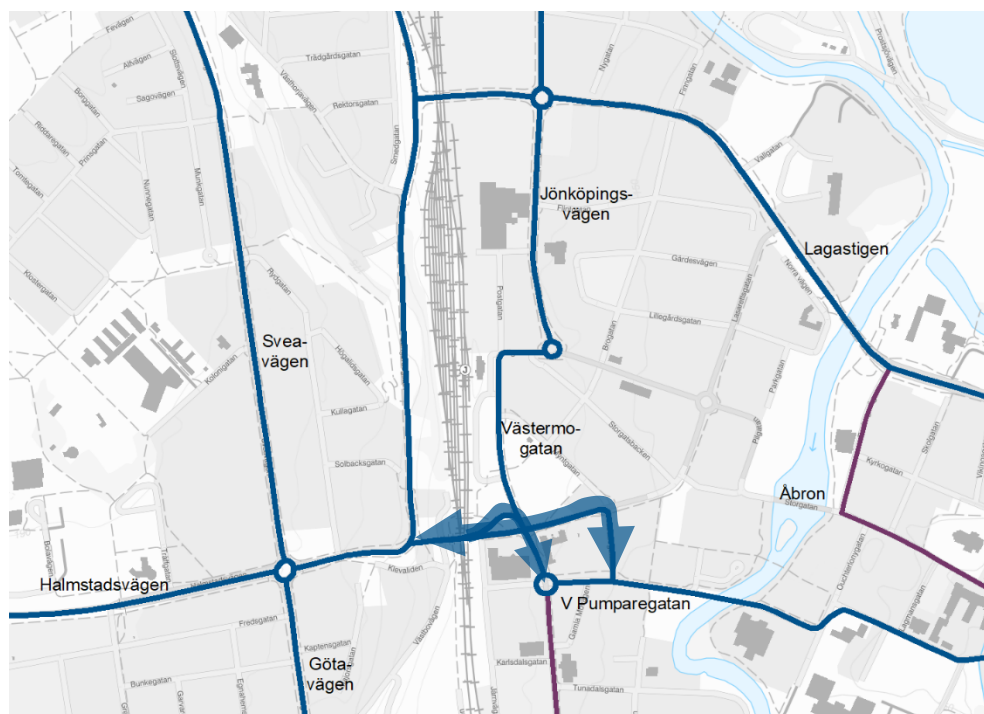
Den befintliga viadukten leder idag gång- och cykeltrafik ner till centrum. Under sommarhalvåret cyklar i snitt 430 cyklister per dag på viadukten. Det nya förslaget presenterar tre olika lösningar på koppling mellan Värnamos västra delar och centrum där även biltrafiken ingår.

Den ena lösningen är en ny bredare viadukt på befintlig plats som möjliggör för både biltrafik och gång- och cykeltrafik i båda riktningarna. Anslutningen till centrum föreslås ske via Luddögatan till den nya Pumparebron för att underlätta för trafiken att nå parkeringsplatser och inte behöva köra genom handelsstråket.

Den andra lösningen är en ny viadukt som ansluter till Västermogatan för att sedan leda trafiken vidare till den nya Pumparebron.

Det tredje förslaget är renovering av den befintliga viadukten. Om det är möjligt behöver frågan om vilka trafikslag som får trafikera den lyftas. Den befintliga viadukten är inte bred nog för dubbelriktad biltrafik och gång- och cykeltrafik. Ett alternativ är då att enkelriktad biltrafiken eller enbart tillåta enkelriktad kollektivtrafik så att gång- och cykeltrafiken även fortsatt rymts.

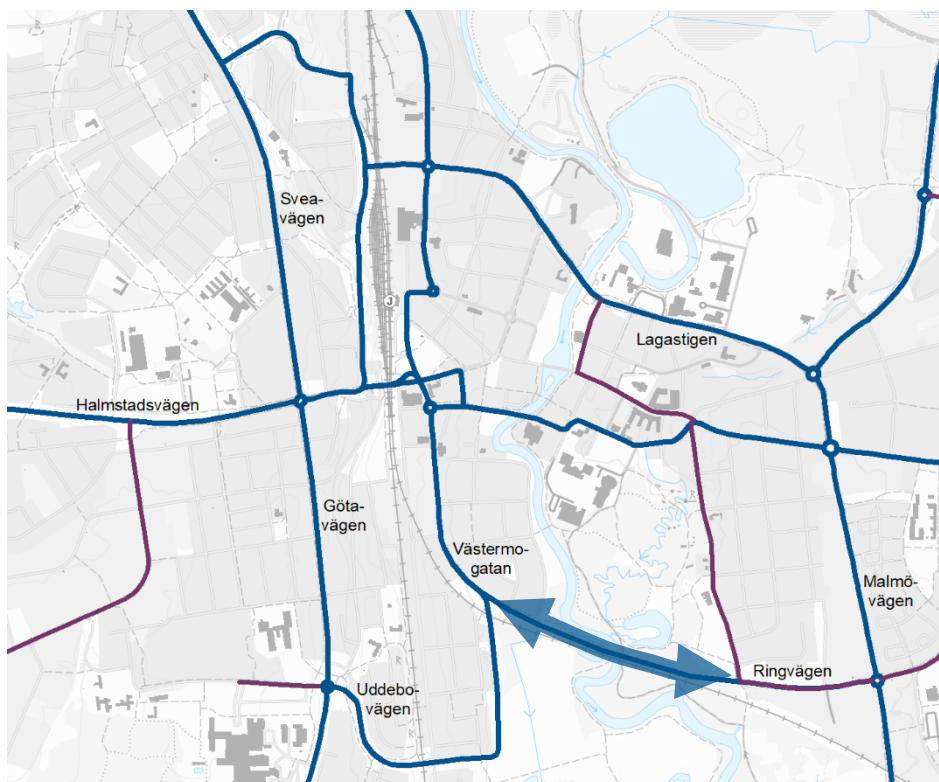
Om föreslagna åtgärder är möjliga att genomföra utifrån höjdskillnader och andra fysiska förutsättningar samt vad det skulle kosta behöver utredas vidare. Det som är viktigt att fokusera på i de vidare utredningarna är möjligheten att kunna cykla över järnvägen då den nuvarande tunneln har branta lutningar och upplevs som otrygg för många.



Figur 25 Karta över bilnätet i Värnamo med Viadukten.

8.3 Ringvägen

Om Värnamo växer mycket kan det på lång sikt behövas ytterligare ett ställe att korsa ån Lagan på. Det alternativ som skulle kunna vara en lösning är då en ny väg utmed järnvägen i Apladalen, mellan Ringvägen och Västermogatan. Detta är inte en optimal lösning då det kräver stort intrång i Apladalen. Det är dessutom möjligt att använda väg 27, strax söder om järnvägen, så hur stor tidsvinsten faktiskt blir med denna lösning är oklart. Eventuellt kan detta bli aktuellt långt fram i tiden.



Figur 26 Karta över bilnätet i Värnamo med Ringvägen.

8.4 Historiska förslag på biltrafiknät för Värnamo stad

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

Sågareliden

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

Undergång Mosslegatan

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

8.5 Parkering i centrala Värnamo

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

9 Trafik utanför Värnamo stad

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

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

9.1 Cykling mellan tätorter

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

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

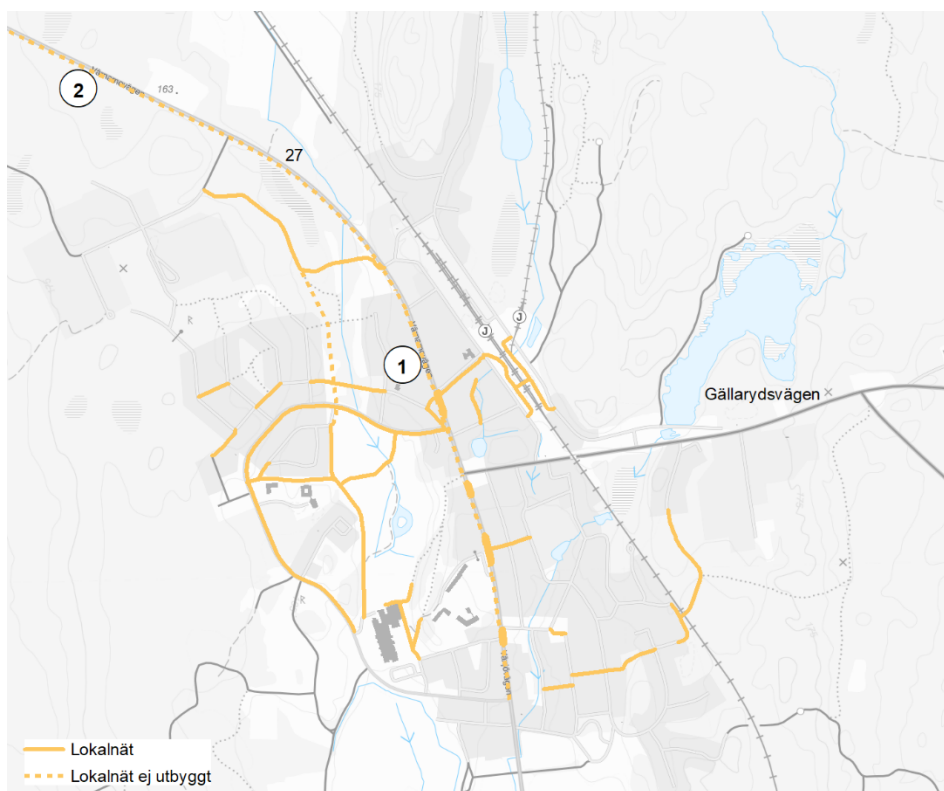


9.2 Bor

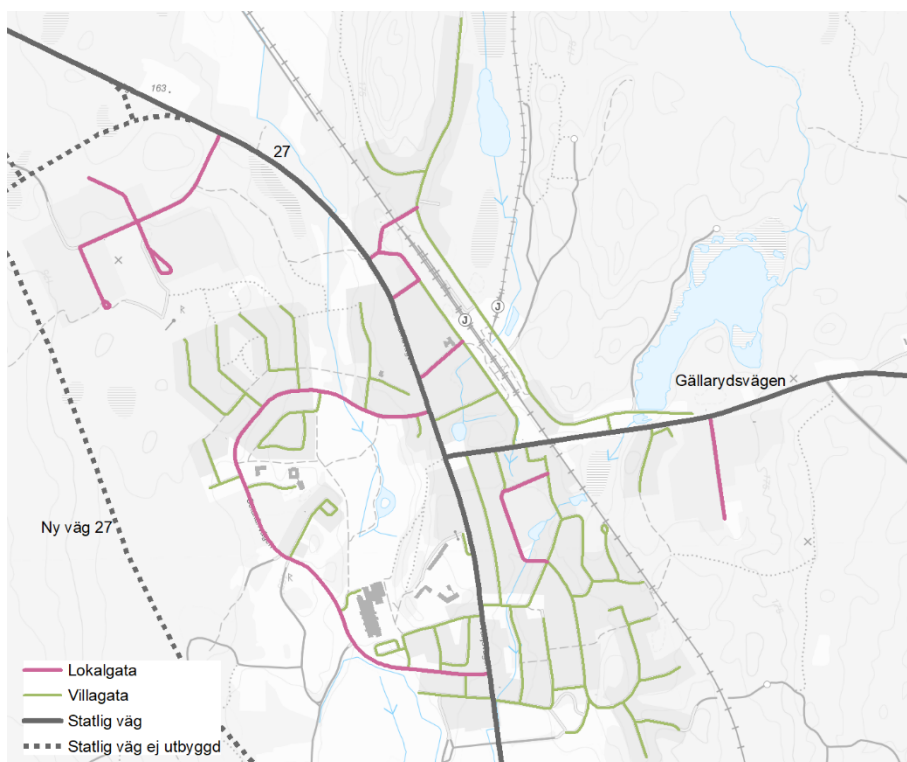
Det händer mycket när det gäller trafiken i Bor. Byggnation av förbifarten på väg 27 förväntas starta efter sommaren 2025. Detta möjliggör för en annan typ av trafik på Växjövägen i Bor som idag är väg 27, punkt 1 i kartan. Gång- och cykelväg på ena sidan av Växjövägen genom hela Bor är önskvärt.

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

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



Figur 27 Karta över cykelnätet i Bor.

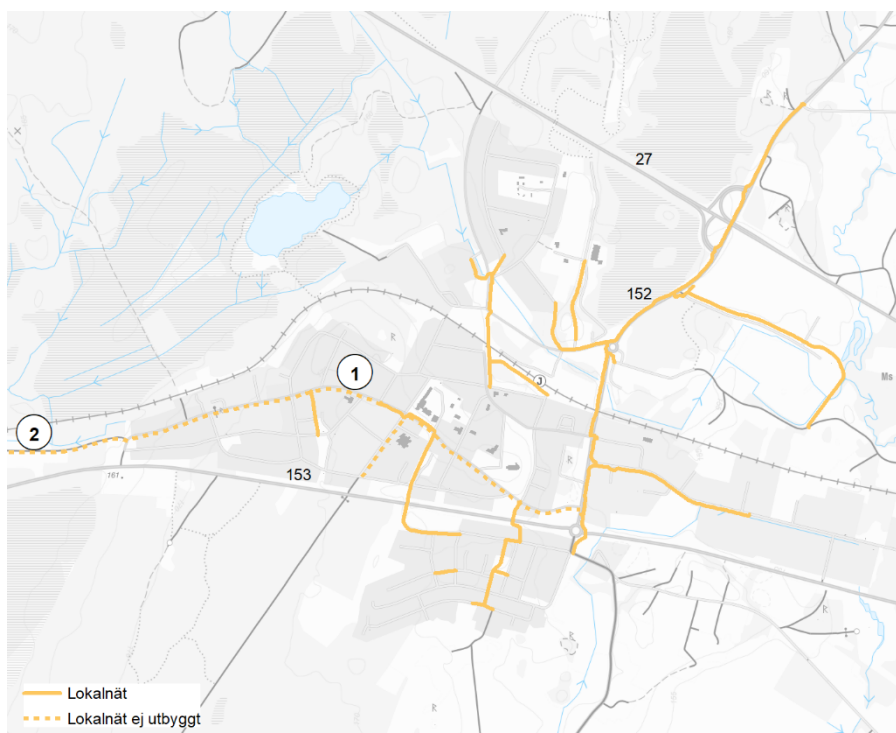


Figur 28 Karta över bilnätet i Bor.

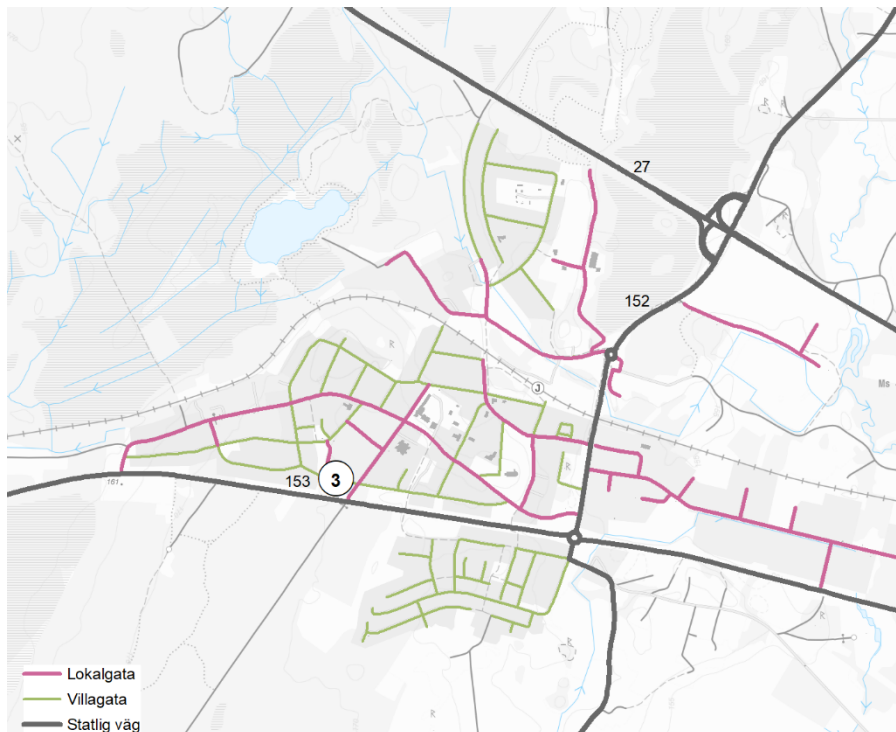
9.3 Bredaryd

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

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



Figur 29 Karta över cykelnätet i Bredaryd.



Figur 30 Karta över bilnätet i Bredaryd.

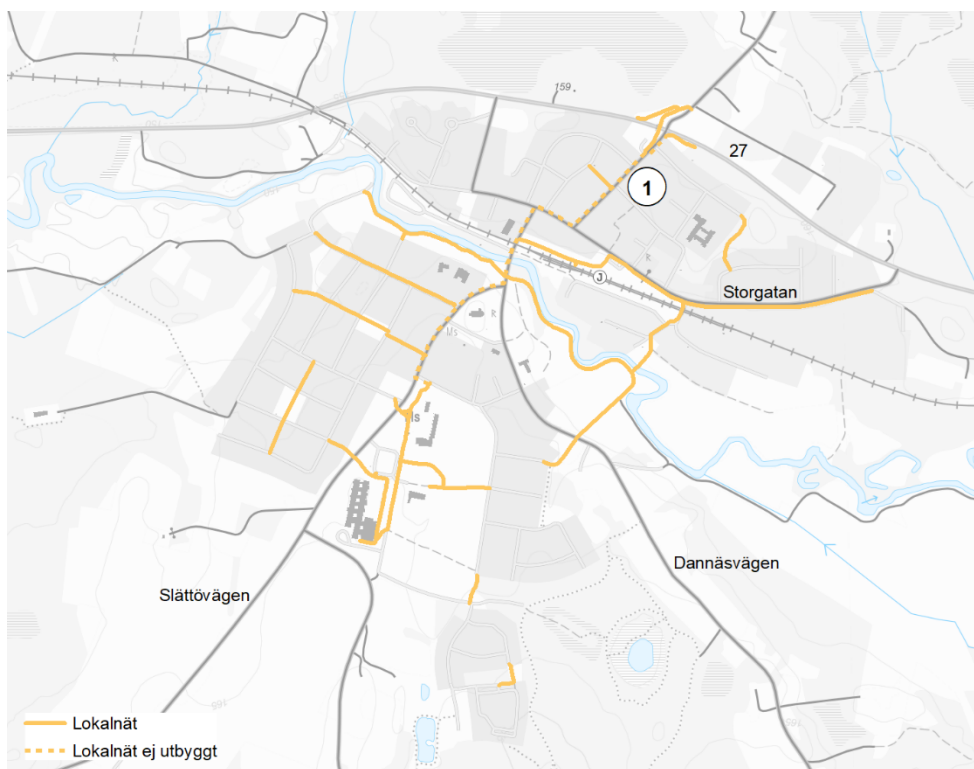
9.4 Forsheda

I Forsheda måste man kunna ta sig från busshållplatsen på väg 27 genom samhället till skolan på ett säkert sätt, punkt 1 i kartan. Trafikplanen föreslår att gång-och cykelväg anläggs på sträckan i samarbete med Trafikverket. I höjd med samåkningsparkeringen behövs en säker passage över Fänestadsvägen för att nå det östra läget för busshållplatsen.

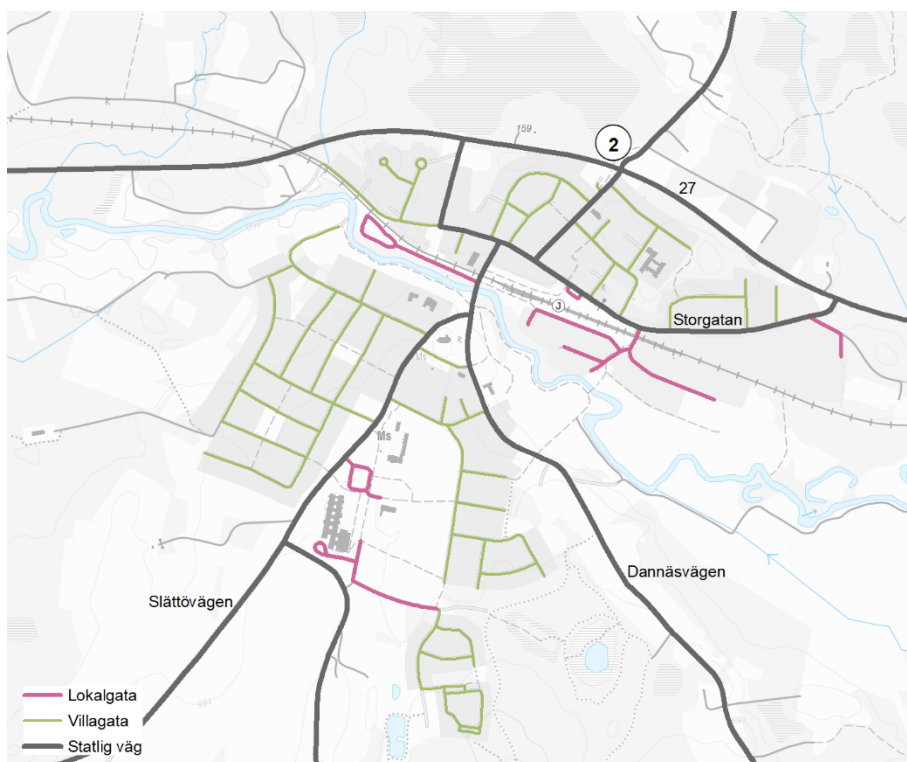
I dagsläget finns bara en väg för biltrafik att korsa Storån i Forsheda. För att minska känsligheten i det föreslås en ny bro, punkt 2 i figur 31, från Kyrkogatan.

I korsningen där Fänestadsvägen ansluter till väg 27 behöver trafiksäkerheten ses över då det sedan 2005 skett 9 trafikolyckor på platsen, punkt 2 i kartan, enligt STRADA.

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



Figur 31 Karta över cykelnätet i Forsheda.



Figur 32 Karta över bilnätet i Forsheda.

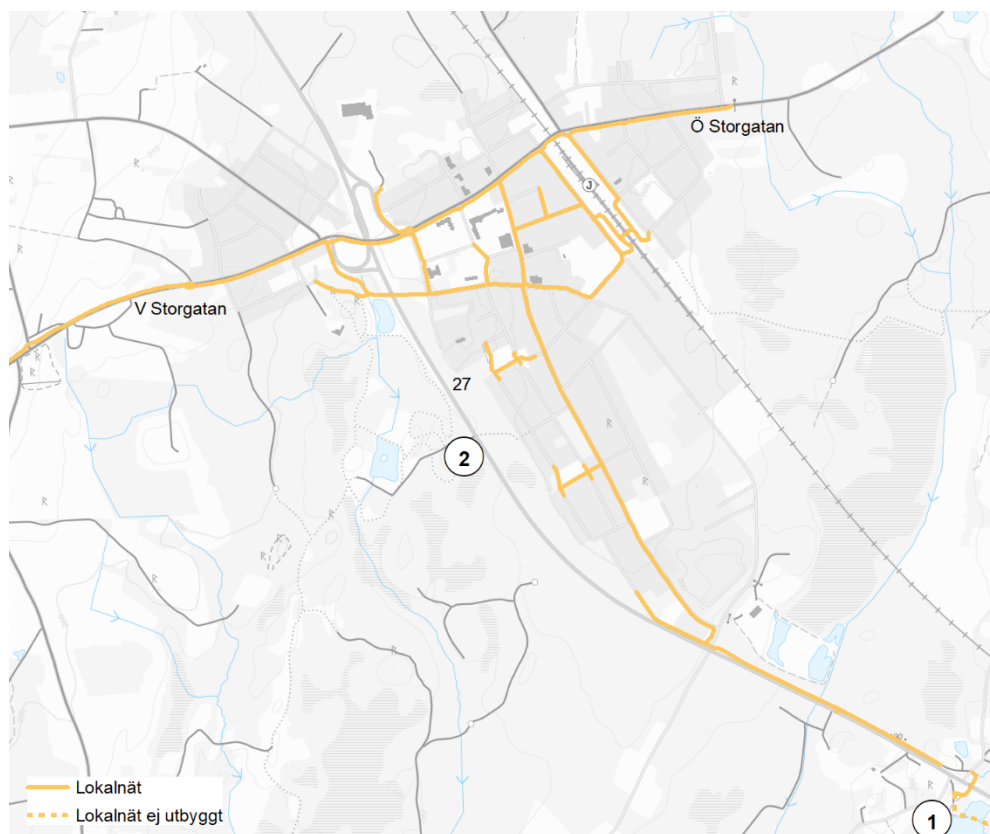
9.5 Rydaholm

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

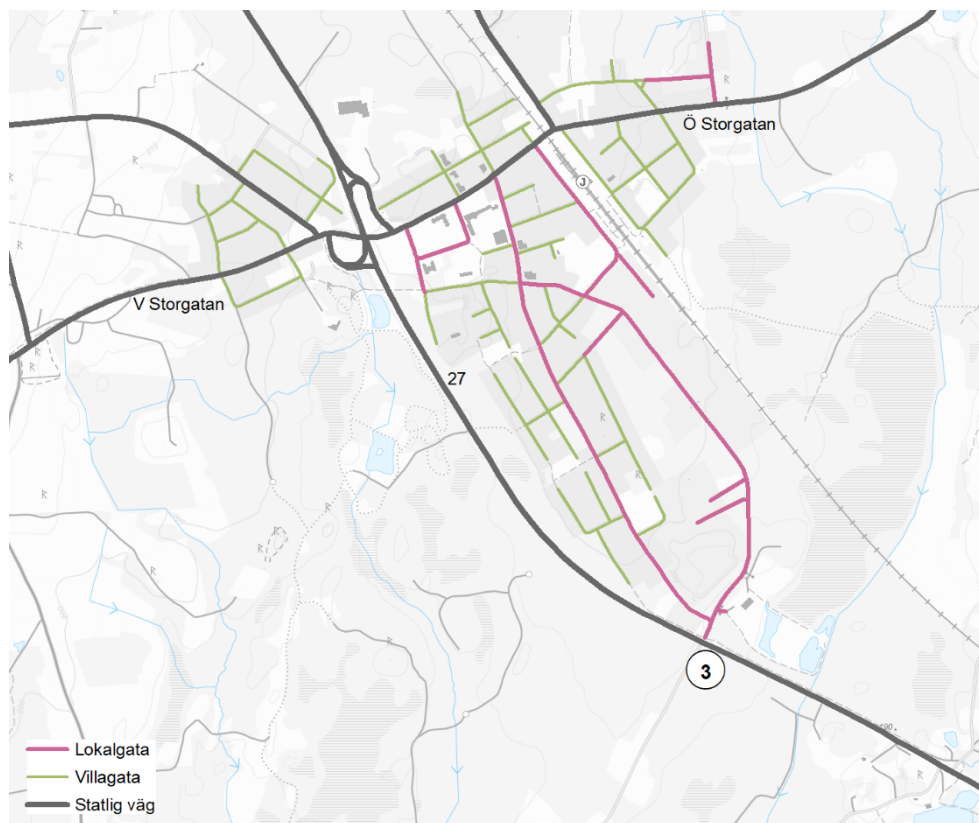
Det har framkommit önskemål om möjlighet att ta sig hela vägen fram till badplatsen med cykel. Idag är det en bro sista biten som behöver ses över. Ett alternativ kan vara att anlägga en gång- och cykelväg utmed väg 27 sista biten, punkt 1 kartan.

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

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



Figur 33 Karta över cykelnätet i Rydaholm.



Figur 34 Karta över bilnätet i Rydaholm.

10 Tung trafik

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

11 Säkra skolvägar

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

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

12 Beteendepåverkande kampanjer

För att öka andelen hållbara resor kommer det, utöver förbättringsåtgärder i den fysiska miljön, även behövas beteendepåverkande kampanjer. Insatser som leder till ändrade vanor och bryter beteenden är svårare att få till stånd, men är mest kostnadseffektiva om de lyckas. Kommunen är en stor arbetsgivare och bör vara ledande i beteendepåverkande åtgärder för den egna personalen, både till och från jobbet och tjänsteresor på arbetstid. Medel bör avsättas för projekt som arbetar med beteendepåverkan som till exempel Styr framåt!

13 Mätning av trafik

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

14 Förslag på vidare utredningar

Trafik är komplext och allt kan inte lösas i trafikplanen. Därför föreslår trafikplanen att vidare utredningar görs inom följande områden:

1. Pumparebron (se kap 8.1)
2. Viadukten och Uddebovägen (se kap. 8.2)
3. Parkeringsutredning cykel med fokus på kommunala arbetsplatser (se kap. 4.3)
4. Parkeringsutredning bil inkl. parkerings- eller mobilitetshus (se kap. 8.5)
5. Utredning och identifiering av cykelbara vägar mellan tätorterna (se kap. 9.1)
6. Riktlinje vägvisning för cykeltrafik (se kap. 4.2)
7. Värnamo station (se kap. 6.3)
8. Trafikmätning (se kap. 13)

15 Revidering

Revidering sker löpande under varje mandatperiod och vid behov.

16 Bilagor

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

§ 430 Dnr: KS.2025.538

Trafikplan för Värnamo kommun

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar
att bordlägga ärendet.

Ärendebeskrivning

Samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse 2025-09-10

Kommunledningsförvaltningen, samhällsbyggnadsförvaltningen och teknik- och fritids-förvaltningens delar på uppdraget att ha en övergripande bild av trafikrelaterade frågor. Policy för trafik blev antagen den 29 augusti 2024, § 107 (KS.2023.1006). För att få en tydlig, samlad och transparent bild av kommunens viljeinriktning i mer operativa frågor rörande trafik behöver Policy för trafik kompletteras med en trafikplan. Kommunfullmäktige beslutade den 25 april 2024 § 64 (KS.2024.301) att ge samhällsbyggnadsnämnden tillsammans med teknik- och fritidsnämnden i uppdrag att ta fram en trafikplan. Trafikplan för Värnamo kommun pekar ut hur ställningstagandena i Policy för trafik ska genomföras. Den är mer detaljerad än policyn och innehåller ett planeringsunderlag för ett transportsystem som är socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart. I trafikplanen definieras ett trafiknät för respektive trafikslag. Den visar en riktning och alternativ för hur trafiken kan styras över tid. Den tydliggör också vilka fördjupade utredningar som vidare behövs för att trafiknätet ska bli effektivt och hållbart på lång sikt. Trafik-planen är ett verktyg för samtliga kommunala nämnder, förvaltningar och verksamheter.

Samhällsbyggnadsnämnden beslut den 29 oktober 2025 § 146

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att föreslå kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta **att** anta Trafikplan för Värnamo kommun, samt att i samband med trafikplanens antagande anse följande uppdrag besvarade och därmed föreslå att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige avsluta följande uppdrag:

- Åtgärdsplan för cykel med diarienummer KS.2018.50 §41,
- Ny förbindelse över järnvägen med diarienummer KS.2022.339 § 246
- Säkra skolvägar med diarienummer KS.2023.464 § 275

Yrkanden

Ordföranden yrkar att ärendet bordläggs.

Jan Cherek (SD) yrkar att ärendet återremitteras.

Forts.

KS § 430 (forts)

Beslutsordning

Ordföranden ställer yrkandena mot varandra och finner att kommunstyrelsen beslutar att bordlägga ärendet.

Protokollsutdrag:
Kommunstyrelsen

Sbn § 146

Dnr TRAFIK.2024.811

Trafikplan för Värnamo kommun

Beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att föreslå kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att anta Trafikplan för Värnamo kommun, samt

att i samband med trafikplanens antagande anse följande uppdrag besvarade och därmed föreslå att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige avsluta följande uppdrag:

Åtgärdsplan för cykel med diarienummer KS.2018.50 §41,

Ny förbindelse över järnvägen med diarienummer KS.2022.339 § 246

Säkra skolvägar med diarienummer KS.2023.464 § 275.

Bakgrund

Kommunledningsförvaltningen, samhällsbyggnadsförvaltningens och teknik- och fritidsförvaltningens delar på uppdraget att ha en övergripande bild av trafikrelaterade frågor. Policy för trafik blev antagen 29 augusti 2024 diarienummer KS.2023.1006 § 107. För att få en tydlig, samlad och transparent bild av kommunens viljeinriktning i mer operativa frågor rörande trafik behöver Policy för trafik kompletteras med en trafikplan. Kommunfullmäktige beslutade 25 april 2024 diarienummer KS.2024.301 § 64 att ge samhällsbyggnadsnämnden tillsammans med teknik- och fritidsnämnden i uppdrag att ta fram en trafikplan.

Ärendebeskrivning

Trafikplan för Värnamo kommun pekar ut hur ställningstagandena i Policy för trafik ska genomföras. Den är mer detaljerad än policyn och innehåller ett planeringsunderlag för ett transportsystem som är socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart. I trafikplanen definieras ett trafiknät för respektive trafikslag. Den visar en riktning och alternativ för hur trafiken kan styras över tid. Den tydliggör också vilka fördjupade utredningar som vidare behövs för att trafiknätet ska bli effektivt och hållbart på lång sikt. Trafikplanen är ett verktyg för samtliga kommunala nämnder, förvaltningar och verksamheter.

forts.

Sbn § 146 forts.

Samhällsbyggnadsförvaltningen har inkommit med tjänsteskrivelse 10 september 2025.

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår besluta

- att föreslå kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att anta Trafikplan för Värnamo kommun, samt
- att i samband med trafikplanens antagande anse följande uppdrag besvarade och därmed föreslå att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige avsluta följande uppdrag:
 - Åtgärdsplan för cykel med diarienummer KS.2018.50 §41,
 - Ny förbindelse över järnvägen med diarienummer KS.2022.339 § 246
 - Säkra skolvägar med diarienummer KS.2023.464 § 275.

Elinor Johansson
Trafikplanerare

Samhällsbyggnadsförvaltningen Sida 1 (2)
-PLAN

Trafikplan för Värnamo kommun

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att föreslå kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att anta Trafikplan för Värnamo kommun

att i samband med trafikplanens antagande anse följande uppdrag besvarade och därmed föreslå att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige avsluta följande uppdrag:

Åtgärdsplan för cykel med diarienummer KS.2018.50 §41,

Ny förbindelse över järnvägen med diarienummer KS.2022.339 § 246

Säkra skolvägar med diarienummer KS.2023.464 § 275.

Bakgrund

Kommunledningsförvaltningen, samhällsbyggnadsförvaltningens och teknik- och fritidsförvaltningens delar på uppdraget att ha en övergripande bild av trafikrelaterade frågor. Policy för trafik blev antagen 2024-08-29 diarienummer KS.2023.1006 § 107. För att få en tydlig, samlad och transparent bild av kommunens viljeinriktning i mer operativa frågor rörande trafik behöver Policy för trafik kompletteras med en trafikplan. Kommunfullmäktige beslutade 2024-04-25 diarienummer KS.2024.301 § 64 att ge samhällsbyggnadsnämnden tillsammans med teknik- och fritidsnämnden i uppdrag att ta fram en trafikplan.

Ärendebeskrivning

Trafikplan för Värnamo kommun pekar ut hur ställningstagandena i Policy för trafik ska genomföras. Den är mer detaljerad än policyn och innehåller ett planeringsunderlag för ett transportsystem som är socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart. I trafikplanen definieras ett trafiknät för respektive trafikslag. Den visar en riktning och alternativ för hur trafiken kan styras över tid. Den tydliggör också vilka fördjupade utredningar som vidare behövs för att trafiknätet ska bli effektivt och hållbart på lång sikt. Trafikplanen är ett verktyg för samtliga kommunala nämnder, förvaltningar och verksamheter.

Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår samhällsbyggnadsnämnden besluta att föreslå kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att anta Trafikplan för Värnamo kommun.

Elinor Johansson
Trafikplanerare

Samhällsbyggnadsförvaltningen Sida 2 (2)
-PLAN

Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår också att samhällsbyggnadsnämnden beslutar att föreslå att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att trafikplanen svarar på följande uppdrag:

Åtgärdsplan för cykel med diarienummer KS.2018.50 §41,

Ny förbindelse över järnvägen med diarienummer KS.2022.339 § 246

Säkra skolvägar med diarienummer KS.2023.464 § 275.

Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår också att samhällsbyggnadsnämnden beslutar att i samband med trafikplanens antagande anse följande uppdrag besvarade och därmed föreslå att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige avsluta följande uppdrag:

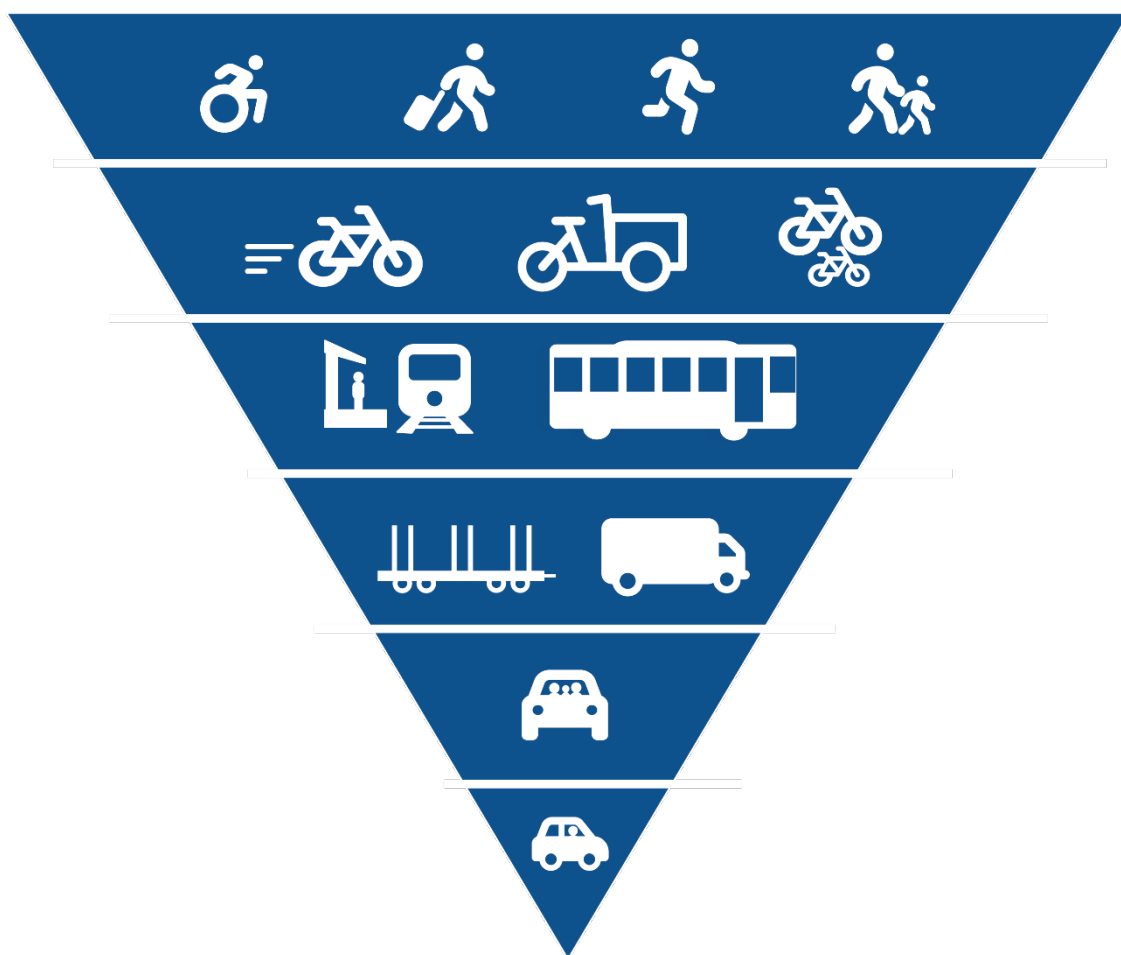
Åtgärdsplan för cykel med diarienummer KS.2018.50 §41,

Ny förbindelse över järnvägen med diarienummer KS.2022.339 § 246

Säkra skolvägar med diarienummer KS.2023.464 § 275.

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Trafikplan för Värnamo kommun



Reglemente

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

Policy

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

Plan

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

Åtgärdsplan

Anger konkreta åtgärder, tidsramar och ansvar.

Riktlinje

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

Fastställd av: Kommunfullmäktige

Datum: 2025-xx-xx, § xxx

Dokumentet gäller från: 20xx-xx-xx

Dokumentet gäller för: Kommunstyrelsen och kommunens nämnder och utskott

Dokumentansvarig: Förvaltningschef, Samhällsbyggnadsförvaltningen

Innehåll

1	Inledning.....	5
1.1	Syfte.....	5
1.2	Målbilden av ett attraktivt och levande centrum.....	5
1.3	Befintliga dokument med koppling för trafik	8
1.4	Trafikplanen i förhållande till andra dokument	8
1.5	Barnperspektivet	9
1.6	Befolkningsprognos	9
1.7	Trafikprognos Värnamo	9
1.8	Hållbart resande	11
2	Gaturummets funktion och karaktär.....	12
2.1	Trygghet.....	12
2.2	Trafiksäkerhet	13
3	Gående.....	15
3.1	Gångnät.....	15
3.2	Målstandard för gångnätet	16
4	Cykeltrafik.....	17
4.1	Cykelnät	18
4.2	Vägvisning	19
4.3	Cykelparkering.....	19
4.4	Målstandard för cykelnätet	20
5	Korsningspunkter	21
5.1	Målstandard för korsningspunkter	24
5.2	Målstandard för korsningspunkter vid skolor	24
6	Kollektivtrafik	25
6.1	Tåg	25
6.2	Buss.....	25
6.3	Värnamo station	26
7	Biltrafik	27
7.1	Bilnät.....	27
7.2	Målstandard för bilnätet.....	28
8	Biltrafik i Värnamo stad	29
8.1	Pumparebron.....	30
8.2	Uddebovägen eller Viadukten.....	30
8.3	Ringvägen	33
8.4	Historiska förslag på biltrafiknät för Värnamo stad.....	34

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

1 Inledning

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

Fyra mål ska prägla kommunen.

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

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

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

1.1 Syfte

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

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

1.2 Målbilden av ett attraktivt och levande centrum

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

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

För att illustrera hur centrum skulle kunna se ut har idéskisser tagits fram. Syftet med dessa är att skapa en tydligare bild av vad som menas med ett attraktivt och levande centrum. Idéskisserna kommer att konkretiseras i ett gestaltungsprogram för centrum.



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



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



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



Figur 4 Idéskissen visar Åbroparken, sedd från gångfartsområdet.

1.3 Befintliga dokument med koppling till trafik

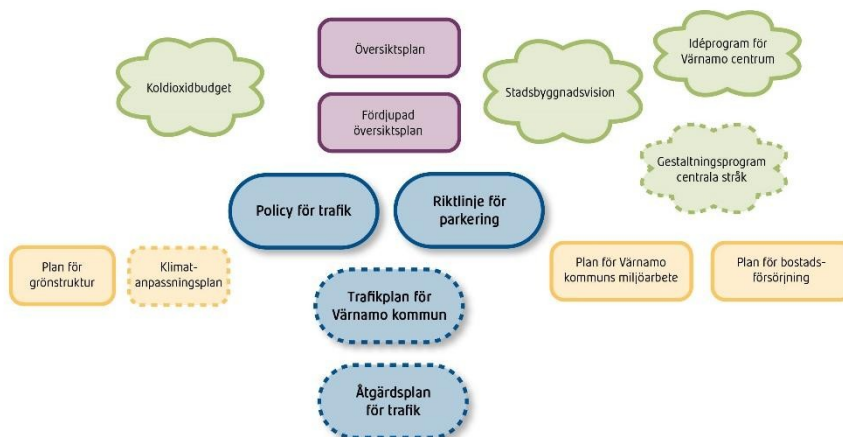
Det finns dokument i kommunen som har en mer eller mindre tydlig koppling till trafikfrågor. Trafikplanen har koppling till följande dokument.

- Policy för trafik (antagen 2024-08-29 § 107)
- Koldioxidbudget Värnamo kommun (v 6.0.1 2024-09-04)
- Ny stadsbyggnadsvision för Värnamo stad (Dnr 16.1254.200 2019-02-28)
- Översiktsplan (antagen 2019-05-29 § 111)
- Fördjupad översiktsplan (antagen 2022-06-22 § 86)
- Plan för kulturmiljön i Värnamo kommun (Dnr 2017:1995.210)
- Plan för Värnamo kommuns miljöarbete 2023-2035 (antagen 2023-02-23 §26)

1.4 Trafikplanen i förhållande till andra dokument

Trafikplanen förhåller sig till kommunens övriga dokument enligt figur 5.

Värnamo - den mänskliga tillväxtkommunen



Figur 5 Bild på styrande dokument i Värnamo kommun.

1.5 Barnperspektivet

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

1.6 Befolkningsprognos

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

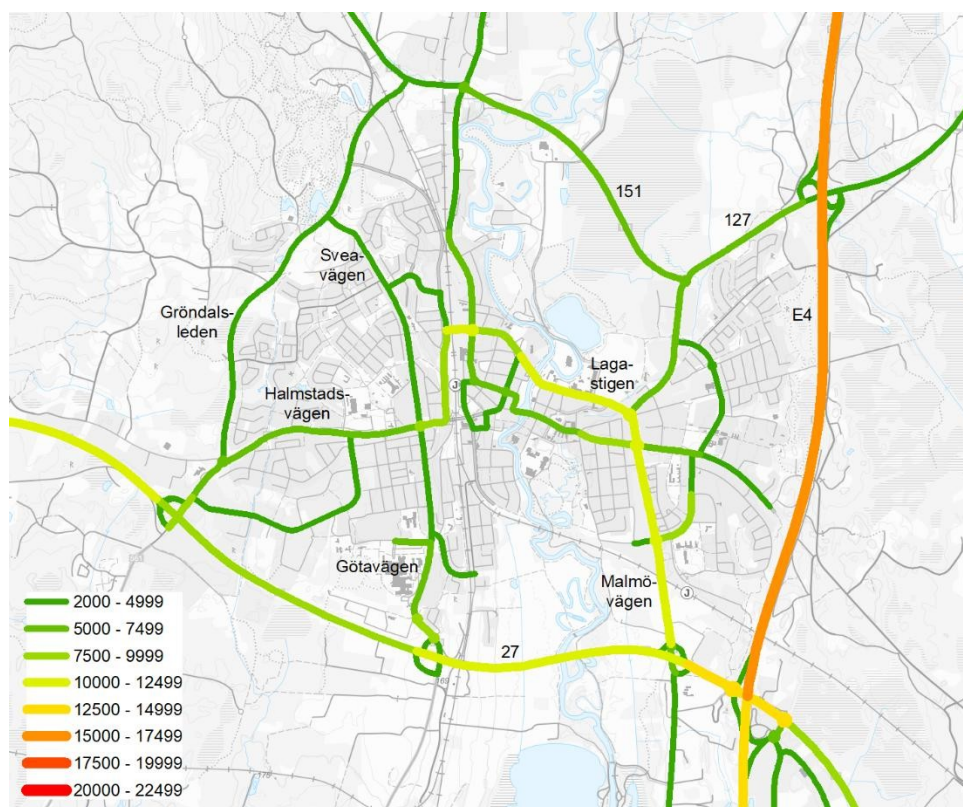
Folkökningen i kommunen förväntas främst ske i Värnamo stad. I kommunens övriga fem delområden väntas invånarantalet minska jämfört med år 2023 med undantag för Bor.

1.7 Trafikprognos Värnamo

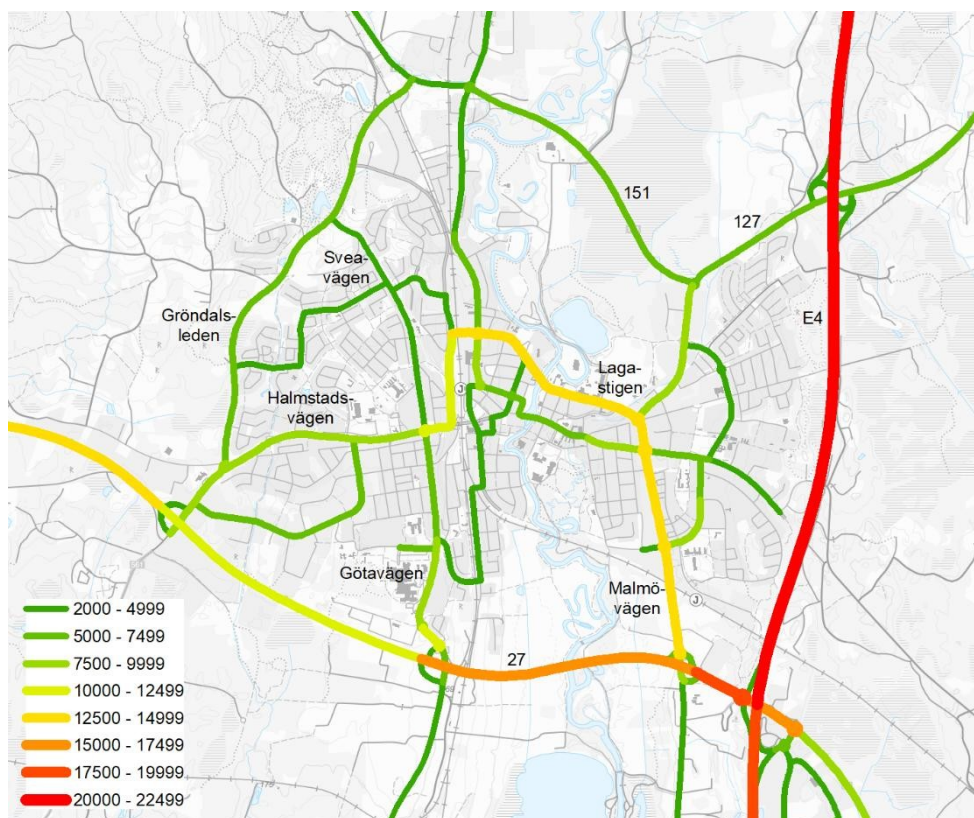
För att veta hur befolkningsprognosen påverkar trafiken har en trafikprognos för år 2050 tagits fram. Prognosen bygger på planerade framtida exploateringar och den mängd trafik som de förväntas alstra. Prognosen tar även hänsyn till Trafikverkets trafikutvecklingstal för år 2045.

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

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



Figur 6 Karta över dagens trafikflöden.



Figur 7 Karta över förväntade trafikflöden 2050.

1.8 Hållbart resande

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



2 Gaturummets funktion och karaktär

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

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

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

2.1 Trygghet

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

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

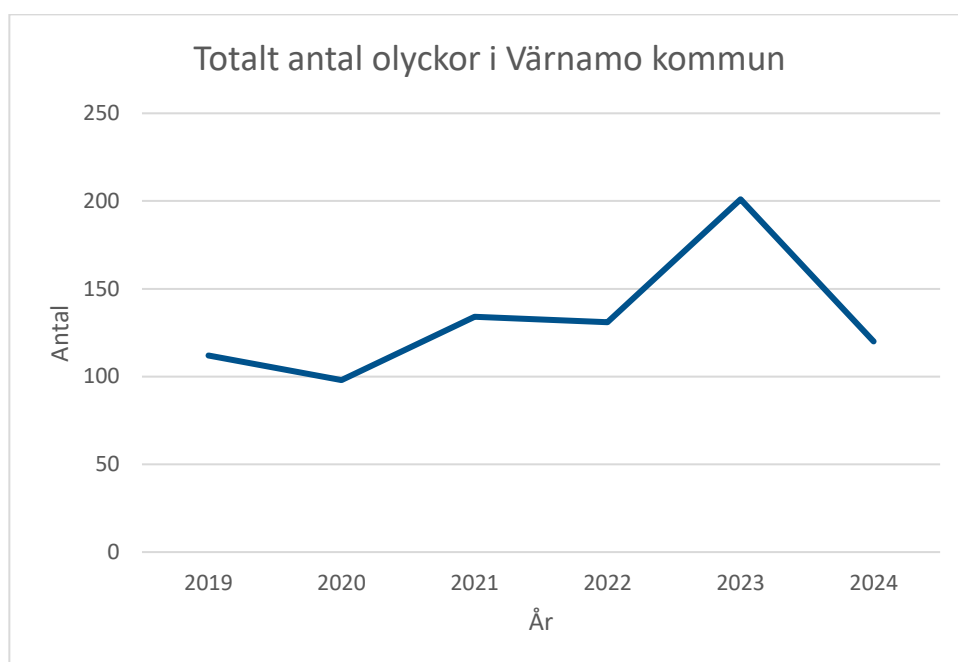
För att trafikmiljöer ska upplevas som trygga behöver de även vara tillgängliga, särskilt för barn, äldre och funktionsnedsatta.

2.2 Trafiksäkerhet

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

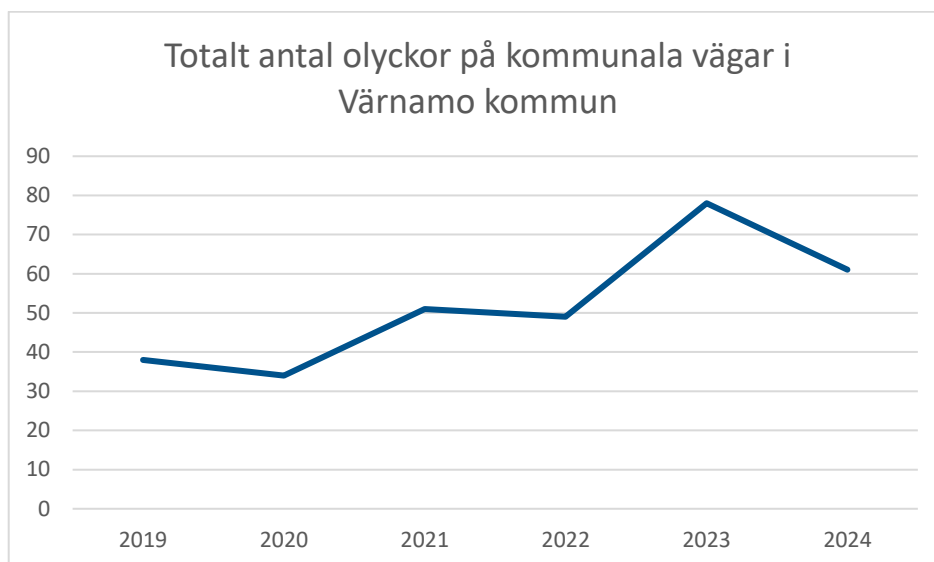
En upplevd hög trafiksäkerhet har stor betydelse för människors vilja att röra sig i staden, inte minst för barn och äldre. Genom att förbättra trafiksäkerheten förbättras livskvaliteten för kommunens medborgare, vilket ger en mer socialt hållbar kommun.

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



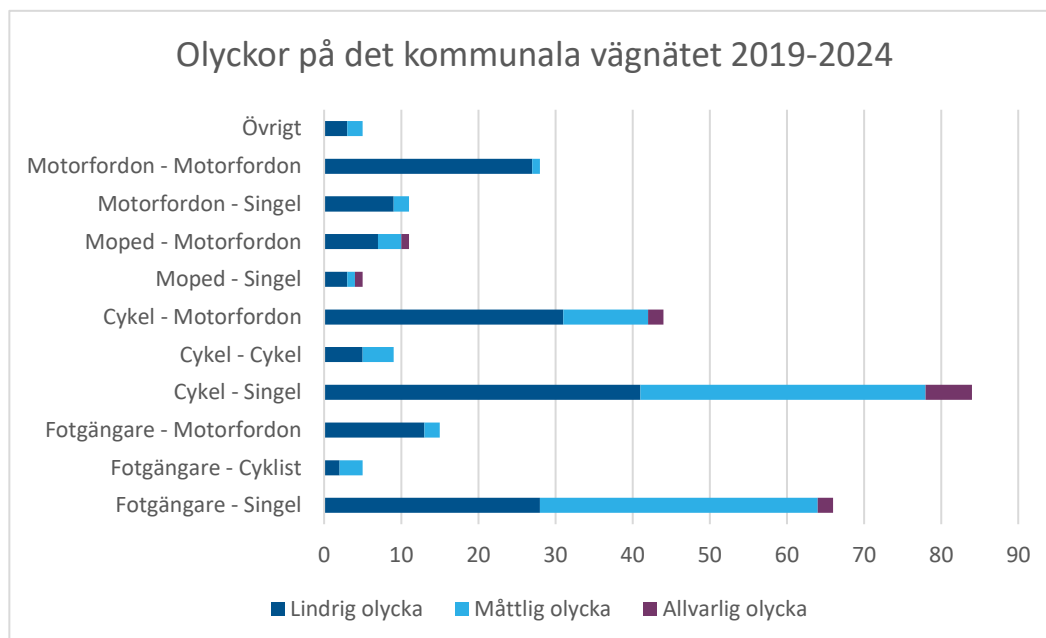
Figur 8 Graf över det totala antalet olyckor i Värnamo kommun mellan 2019 och 2024.

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



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

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



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

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

3 Gående

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

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

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

3.1 Gångnät

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

Huvudnät för gående

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

Lokalnätet för gående

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

Trottoar

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

Rekreativnät för gående

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

3.2 Målstandard för gångnätet

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

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

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

4 Cykeltrafik

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

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

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

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

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



4.1 Cykelnät

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



Figur 11 Karta över huvudnät och lokalnät för cykel.

Huvudnät för cykel

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

Lokalnät för cykel

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

Cykelled

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

4.2 Vägvisning

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

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

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

4.3 Cykelparkering

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

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



4.4 Målstandard för cykelnätet

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

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

Tabell 2 Tabellen visar målstandarderna för olika näten utifrån kategorierna.

5 Korsningspunkter

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

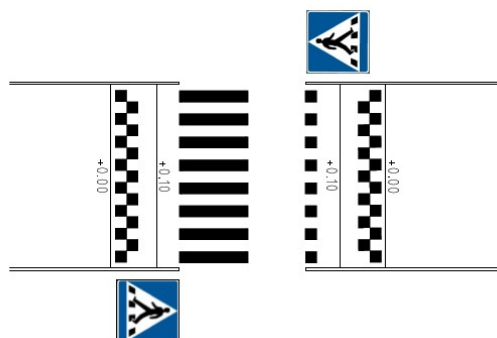
Korsningspunkter kan utformas på olika sätt och nedan beskrivs de olika varianterna.

Planskild

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

Upphöjd passage

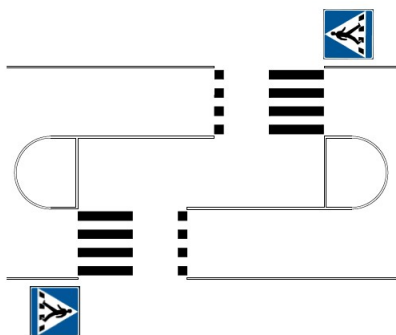
En upphöjd passage innebär att gång- och cykelvägen upplevs fortsätta i samma nivå genom korsningen. Det innebär ett gupp för bilarna. En upphöjd passage kan vara med eller utan mittrefug.



Figur 12 Exempelbild på upphöjd passage utan mittrefug.

Sidoförskjuten passage

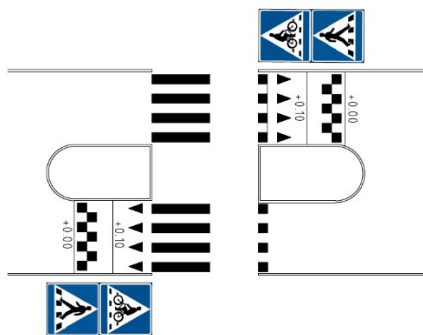
Vid en sidoförskjuten passage är gång- och cykelvägen förskjuten genom en mittrefug i korsningen med biltrafiken. Cyklister tvingas sänka farten då passagen går i sick-sack över gatan. Biltrafikens hastighet sjunker i och med den avsmalning som uppstår.



Figur 13 Exempelbild på sidoförskjuten passage.

Cykelöverfart

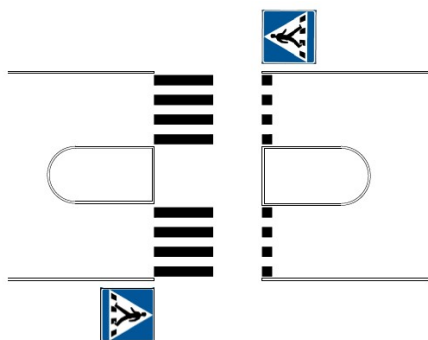
En cykelöverfart är ett övergångsställe för cykeltrafiken. Här har cyklister företräde framför biltrafiken. För att få skylta cykelöverfart krävs det att passagen är hastighetssäkrad, vanligtvis via gupp. För att inte göra det mer förvirrande när det gäller vem som har företräde föreslår trafikplanen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



Figur 14 Exempelbild på cykelöverfart och upphöjd passage med mittrefug.

Passage med mittrefug

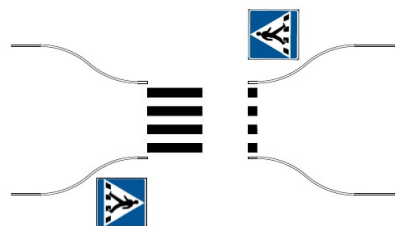
En passage med mittrefug är en förenklad version av en sidoförskjuten passage. Den används bland annat vid cirkulationsplatser. Biltrafikens hastighet sjunker i och med den avsmalning som uppstår.



Figur 15 Exempelbild på passage med mittrefug.

Avsmalnad passage

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



Figur 16 Exempelbild på avsmalnad passage.

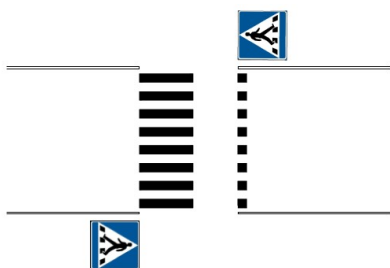
Genomgående gång- och cykelväg

En genomgående gång- och cykelväg betyder att...

Bild kommer

Passage

Med passage menar trafikplanen ett övergångsställe med cykelpassage utan mittrefug.



Figur 17 Exempelbild på passage.



5.1 Målstandard för korsningspunkter

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

	Huvudecykelstråk	Cykelstråk
Genomfartsgata	Planskild eller sidoförskjuten passage	Planskild, sidoförskjuten passage eller passage med mittrefug
Uppsamlingsgata	Planskild, upphöjd passage med mittrefug eller överfart	Planskild, upphöjd passage med mittrefug eller sidoförskjuten passage
Lokalgata	Upphöjd passage eller genomgående gång- och cykelväg	Upphöjd passage, passage med mittrefug eller avsmalnad passage
Villagata	Upphöjd passage eller genomgående gång- och cykelväg	Passage

Tabell 3 Målstandard för korsningspunkter utifrån vägnätets kategorier.

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

5.2 Målstandard för korsningspunkter vid skolor

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

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

	Huvudecykelstråk	Cykelstråk
Genomfartsgata	Planskild eller upphöjd sidoförskjuten passage	Planskild, upphöjd sidoförskjuten passage eller upphöjd passage med mittrefug
Uppsamlingsgata	Planskild, upphöjd passage med mittrefug eller överfart	Planskild, upphöjd passage med mittrefug eller sidoförskjuten passage
Lokalgata	Upphöjd passage med mittrefug eller genomgående gång- och cykelväg	Upphöjd passage
Villagata	Upphöjd passage eller genomgående gång- och cykelväg	Passage

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

6 Kollektivtrafik

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

Regionen ansvarar för kollektivtrafiken i samarbete med kommunen.

Det finns även ett tredje färdmedel i kollektivtrafiken, nämligen närtrafik. Närtrafik är en typ av kollektivtrafik som binder samman landsbygd med tätort.

Närtrafiken kräver inga infrastrukturella åtgärder då den ingår i nätet för biltrafik och hanteras därför inte separat i trafikplanen.

6.1 Tåg

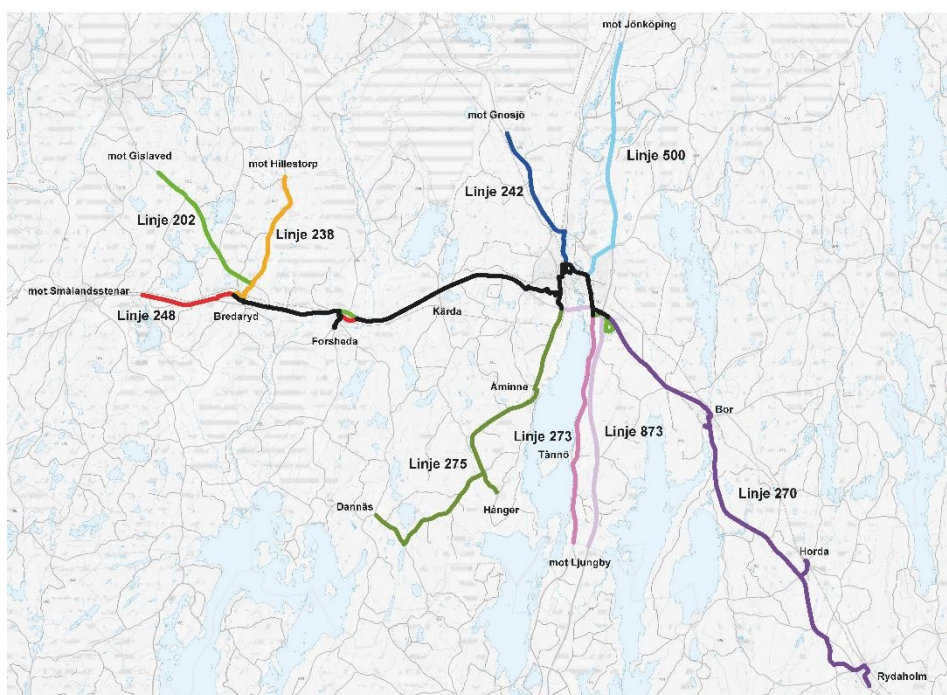
I kommunen finns två linjer med Krösatåg. Det är linjen Jönköping-Växjö som stannar på stationen i Värnamo, Rörstorp, Bor och Rydaholm. Den andra linjen är Nässjö-Halmstad som stannar på stationen i Värnamo, Forsheda och Bredaryd.

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

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

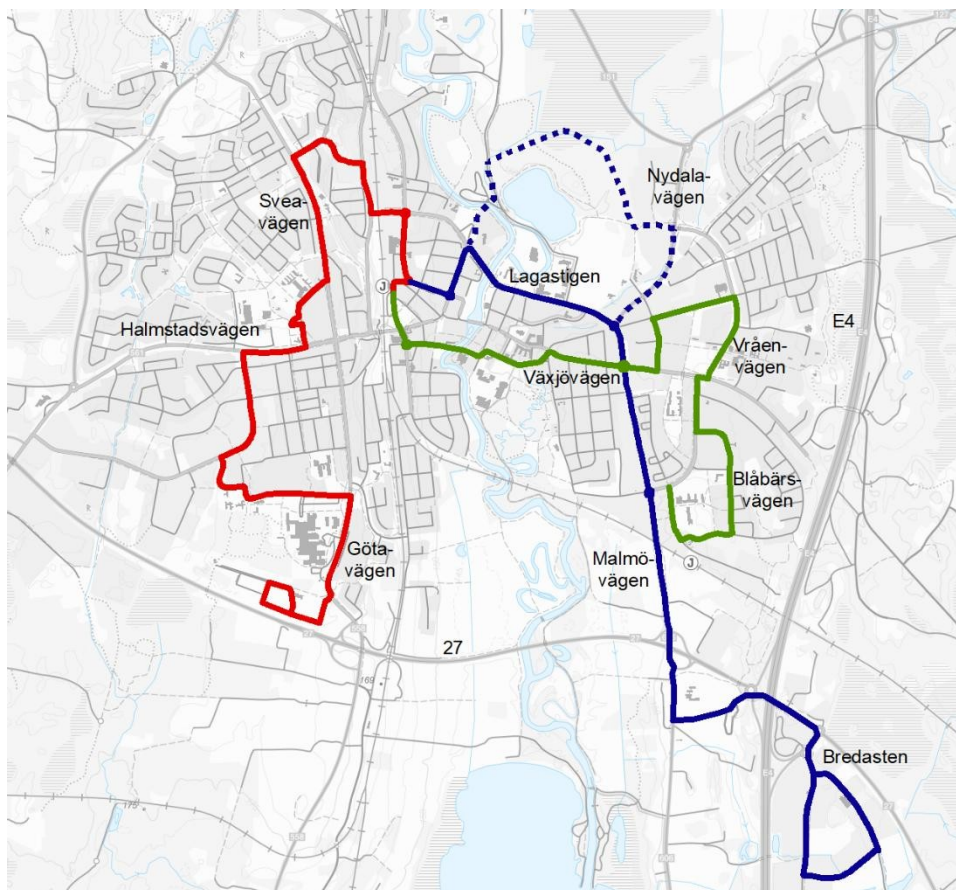
6.2 Buss

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



Figur 18 Regionbusslinjer i Värnamo kommun.

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



Figur 19 Karta över förslag på stadsbusslinjer i Värnamo stad.

Standard för busshållplatser

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

6.3 Värnamo station

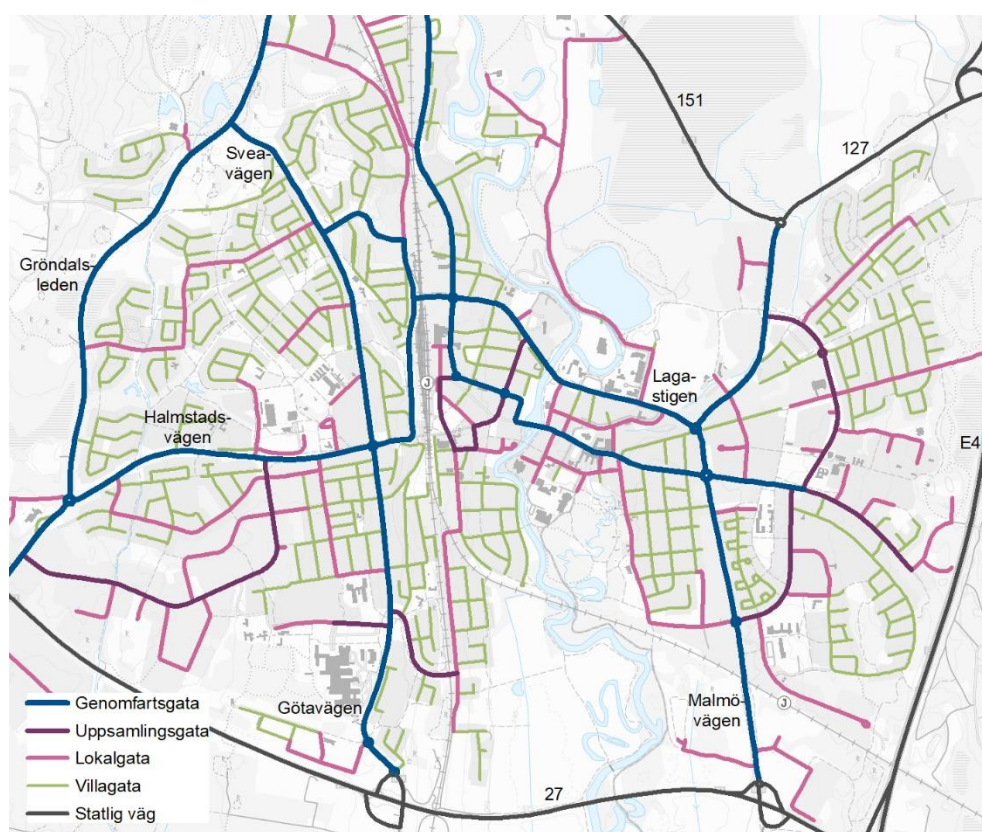
Det finns förbättringspotential för markanvändningen i området kring Värnamo station. Ytorna som finns vid stationen används inte på det mest optimala sättet utifrån dagens behov. Värnamo kommun behöver i samarbete med JLT utreda hur stationsområdet bör se ut i framtiden. Stationen är även en viktig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

7 Biltrafik

Bilen har historiskt sett spelat en stor roll i utformningen av infrastrukturen i Värnamo kommun. Möjligheten att resa med bil anses viktig även i framtiden. För att biltrafiken ska få enhetlighet och tydlighet har den delats in i olika kategorier där målstandarder tagits fram för respektive kategori.

7.1 Bilnät

Bilnätet delas in i fyra kategorier, genomfartsgata, uppsamlingsgata, lokalgata och villagata. Näten presenteras enklare i bilden nedan. En mer detaljerad karta över näten finns i bilaga 2.



Figur 20 Karta över de olika näten för biltrafik.

Genomfartsgator

Genomfartsgatorna är de stora lederna som går genom hela staden.

Uppsamlingsgator

Uppsamlingsgator är gator som går genom en del av staden, till exempel ett större industri- eller bostadsområde.

Lokalgator

Lokalgatorna är gator med låg trafikvolym utan villabebyggelse.

Villagator

Villagator är gator med villabebyggelse längs ena eller båda sidorna.

7.2 Målstandard för bilnätet

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

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

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



8 Biltrafik i Värnamo stad

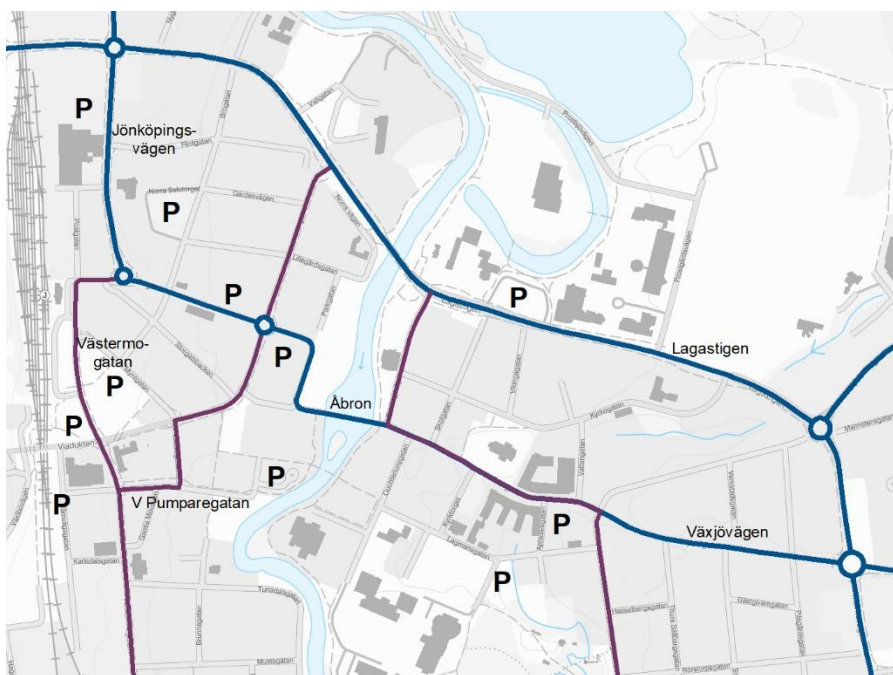
Värnamo förväntas fortsätta växa, vilket innebär ökad trafik. För att möta denna ökning har olika lösningar analyserats. Dessa behöver införas stegvis, vilket ger möjlighet att utvärdera och prioritera resurserna effektivt. Alla alternativen behöver utredas vidare och ska endast ses som förslag till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

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

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

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

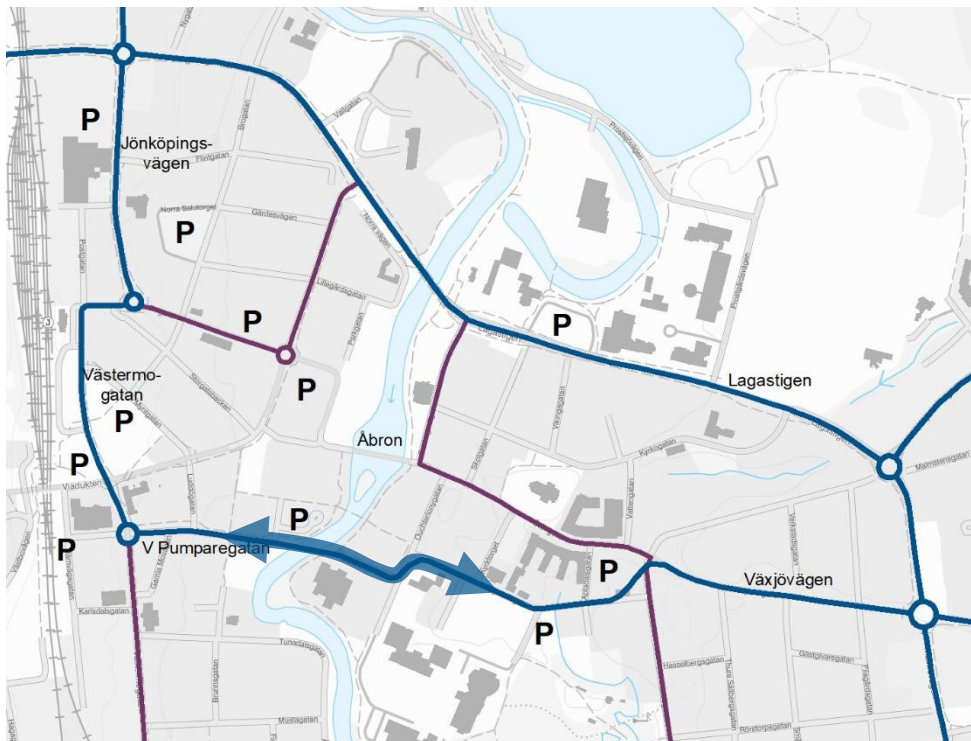
För att öka attraktiviteten i centrum och frigöra ytor behöver biltrafiken hitta andra vägar till parkeringsplatserna än genom stadskärnan. För att få ut biltrafiken ur de mest centrala delarna av centrum behöver biltrafik på Åbron begränsas. Detta är inte möjligt att göra utan att ha en lösning på vart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



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

8.1 Pumparebron

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



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

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

8.2 Uddebovägen eller Viadukten

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

Uddebovägen

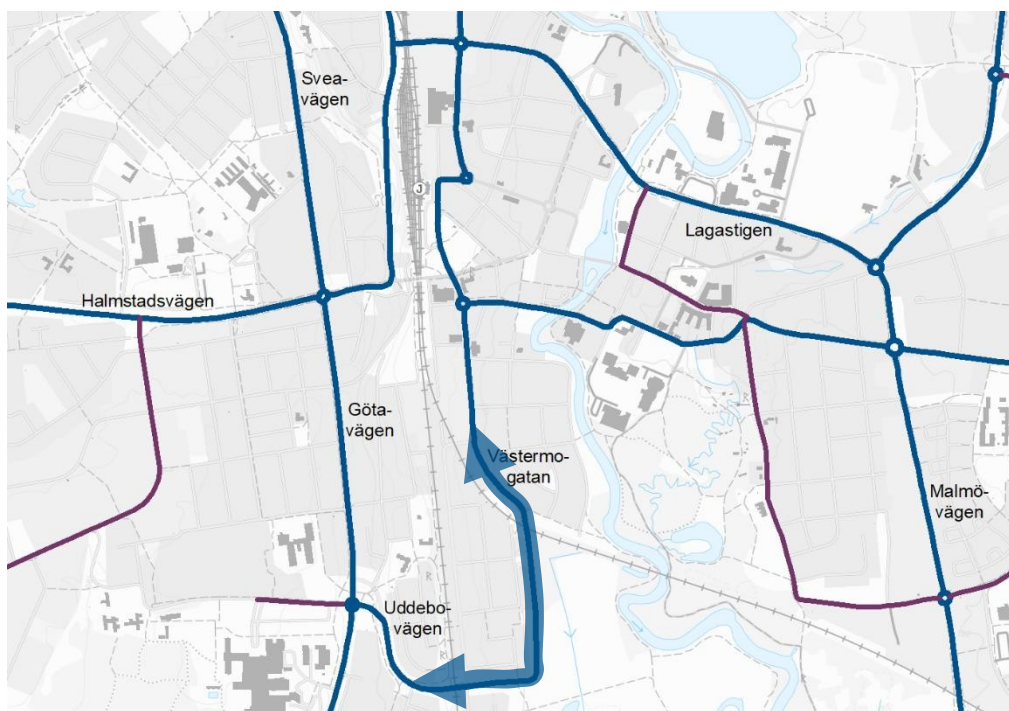
Uddebovägen går idag från Götavägen till Mosslegatan. Trafiken leds via Mosslegatan och Västermogatan till Värnamos centrala delar. På vägen korsas järnvägen i två plankorsningar.

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

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

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

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



Figur 23 Karta över bilnätet i Värnamo med Uddebovägen lösningen.

Viadukten

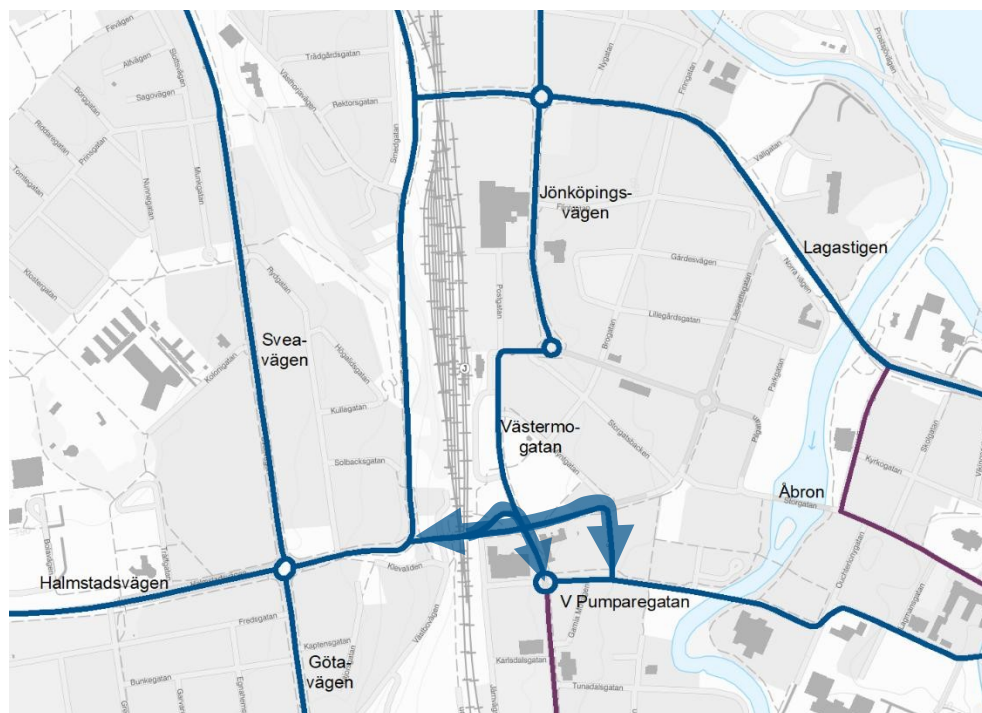
Den befintliga viadukten leder idag gång- och cykeltrafik ner till centrum. Under sommarhalvåret cyklar i snitt 430 cyklister per dag på viadukten. Det nya förslaget presenterar tre olika lösningar på koppling mellan Värnamos västra delar och centrum där även biltrafiken ingår.

Den ena lösningen är en ny bredare viadukt på befintlig plats som möjliggör för både biltrafik och gång- och cykeltrafik i båda riktningarna. Anslutningen till centrum föreslås ske via Luddögatan till den nya Pumparebron för att underlätta för trafiken att nå parkeringsplatser och inte behöva köra genom handelsstråket.

Den andra lösningen är en ny viadukt som ansluter till Västermogatan för att sedan leda trafiken vidare till den nya Pumparebron.

Det tredje förslaget är renovering av den befintliga viadukten. Om det är möjlig behöver frågan om vilka trafikslag som får trafikera den lyftas. Den befintliga viadukten är inte bred nog för dubbelriktad biltrafik och gång- och cykeltrafik. Ett alternativ är då att enkelrikta biltrafiken eller enbart tillåta enkelriktad kollektivtrafik så att gång- och cykeltrafiken även fortsatt ryms.

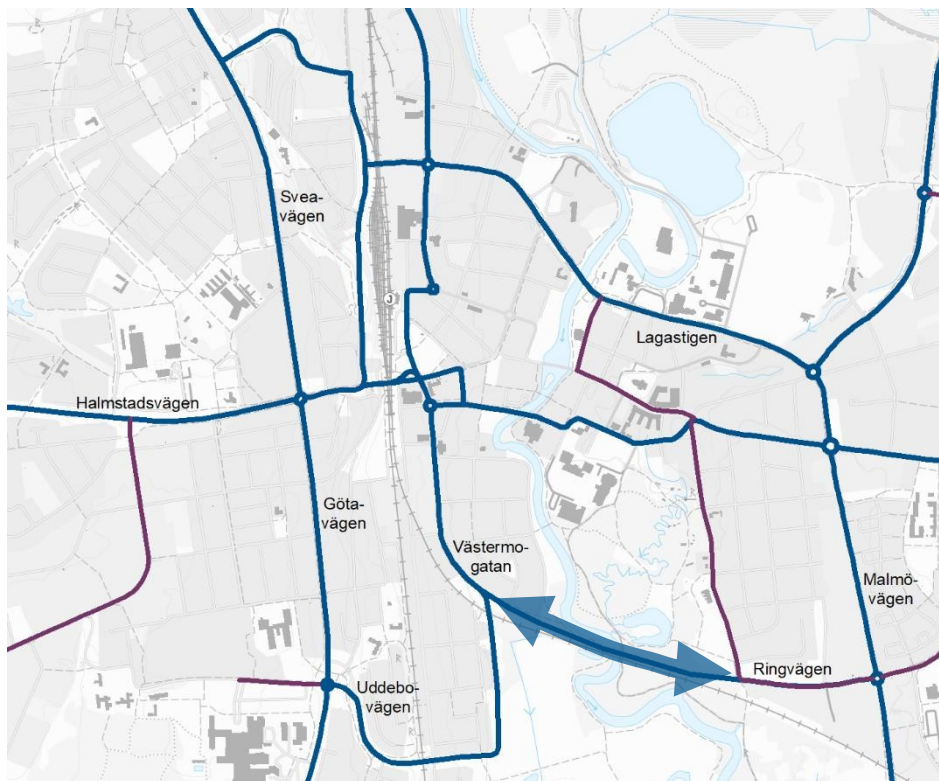
Om föreslagna åtgärder är möjliga att genomföra utifrån höjdskillnader och andra fysiska förutsättningar samt vad det skulle kosta behöver utredas vidare. Det som är viktigt att fokusera på i de vidare utredningarna är möjligheten att kunna cykla över järnvägen då den nuvarande tunneln har branta lutningar och upplevs som otryggt för många.



Figur 24 Karta över bilnätet i Värnamo med Viadukten.

8.3 Ringvägen

Om Värnamo växer mycket kan det på lång sikt behövas ytterligare ett ställe att korsa ån Lagan på. Det alternativ som skulle kunna vara en lösning är då en ny väg utmed järnvägen i Apladalen, mellan Ringvägen och Västermogatan. Detta är inte en optimal lösning då det kräver stort intrång i Apladalen. Det är dessutom möjligt att använda väg 27, strax söder om järnvägen, så hur stor tidsvinsten faktiskt blir med denna lösning är oklart. Eventuellt kan detta bli aktuellt långt fram i tiden.



Figur 25 Karta över bilnätet i Värnamo med Ringvägen.

8.4 Historiska förslag på biltrafiknät för Värnamo stad

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

Sågareliden

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

Undergång Mosslegatan

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

8.5 Parkering i centrala Värnamo

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

9 Trafik utanför Värnamo stad

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

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

9.1 Cykling mellan tätorter

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

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

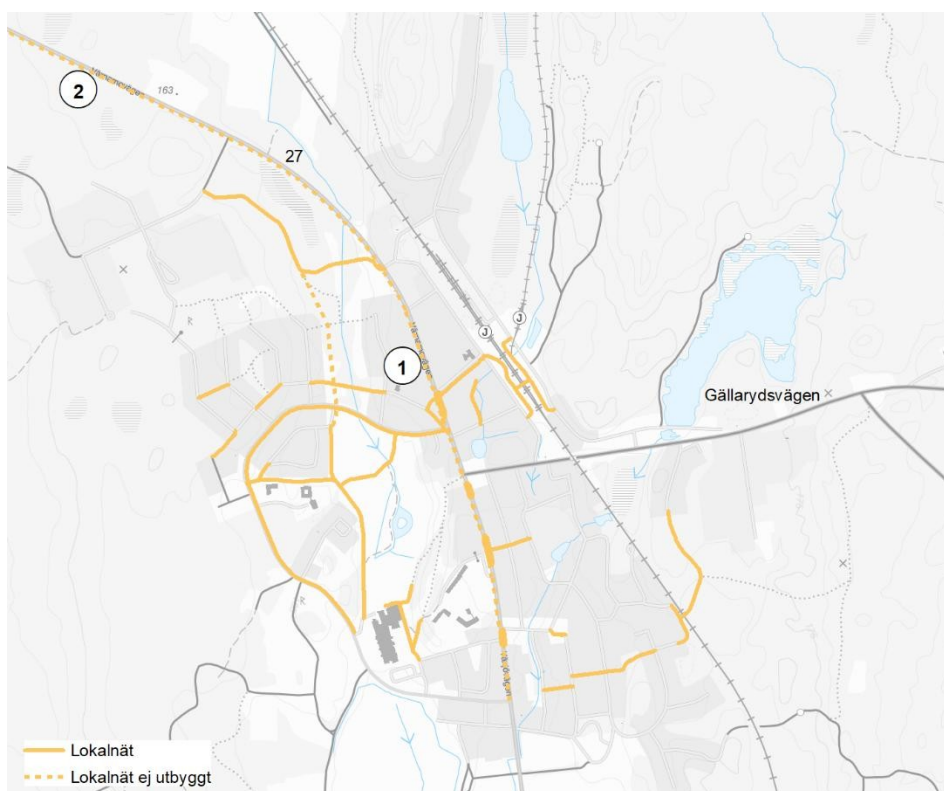


9.2 Bor

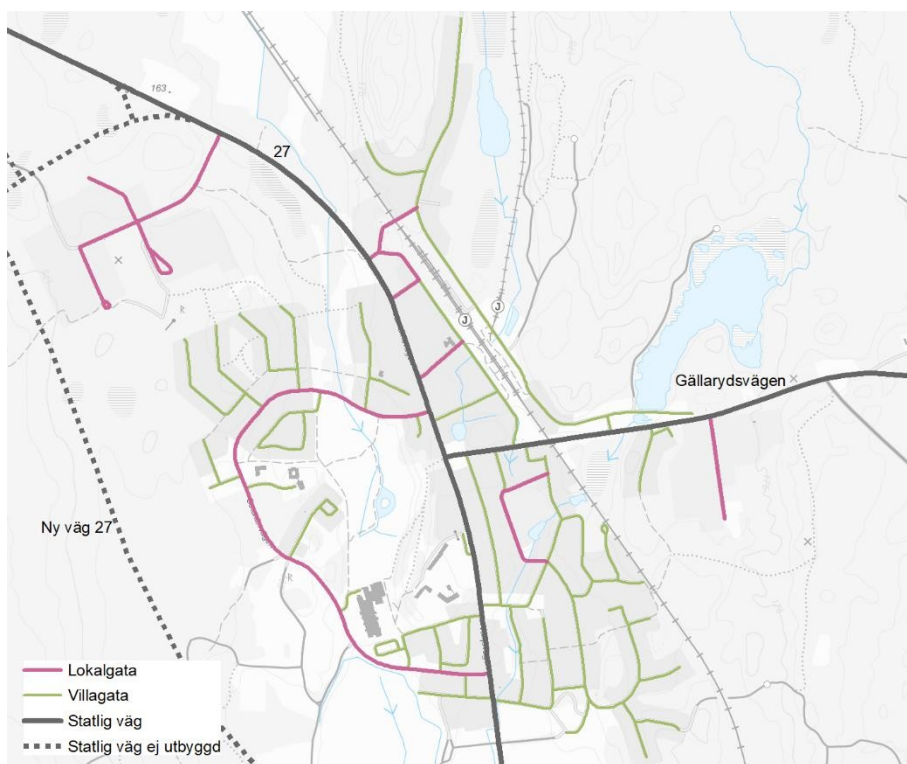
Det händer mycket när det gäller trafiken i Bor. Byggnation av förbifarten på väg 27 förväntas starta efter sommaren 2025. Detta möjliggör för en annan typ av trafik på Växjövägen i Bor som idag är väg 27, punkt 1 i kartan. Gång- och cykelväg på ena sidan av Växjövägen genom hela Bor är önskvärt.

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

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



Figur 26 Karta över cykelnätet i Bor.

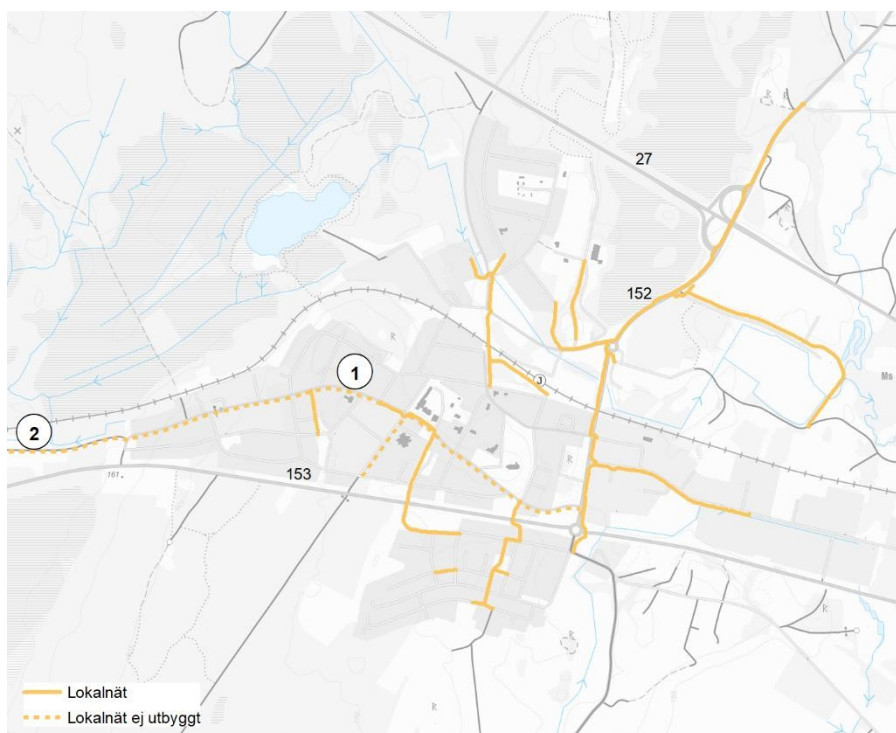


Figur 27 Karta över bilnätet i Bor.

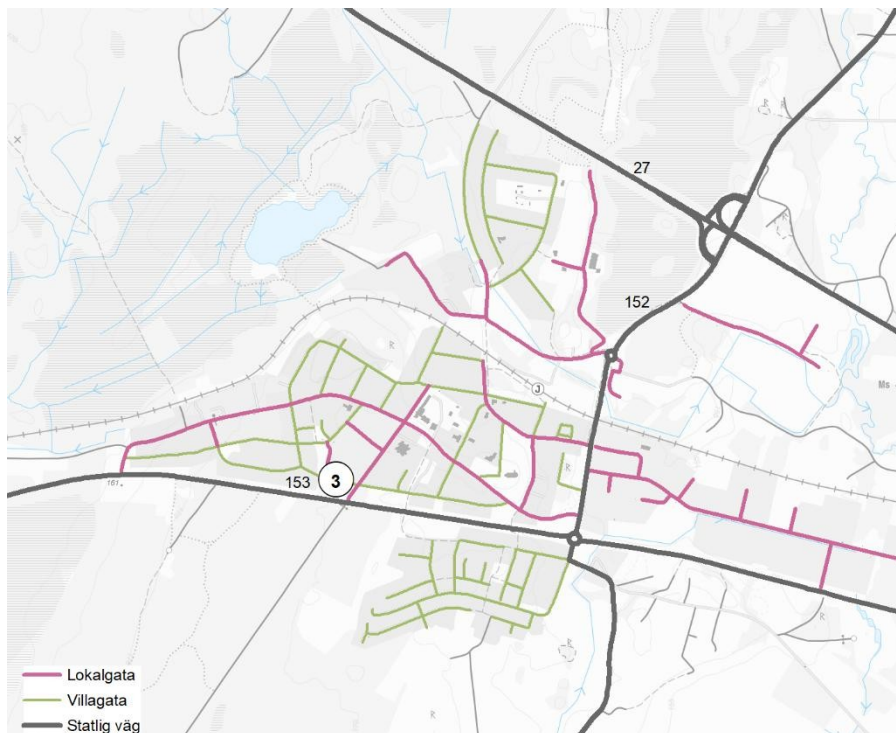
9.3 Bredaryd

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

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



Figur 28 Karta över cykelnätet i Bredaryd.



Figur 29 Karta över bilnätet i Bredaryd.

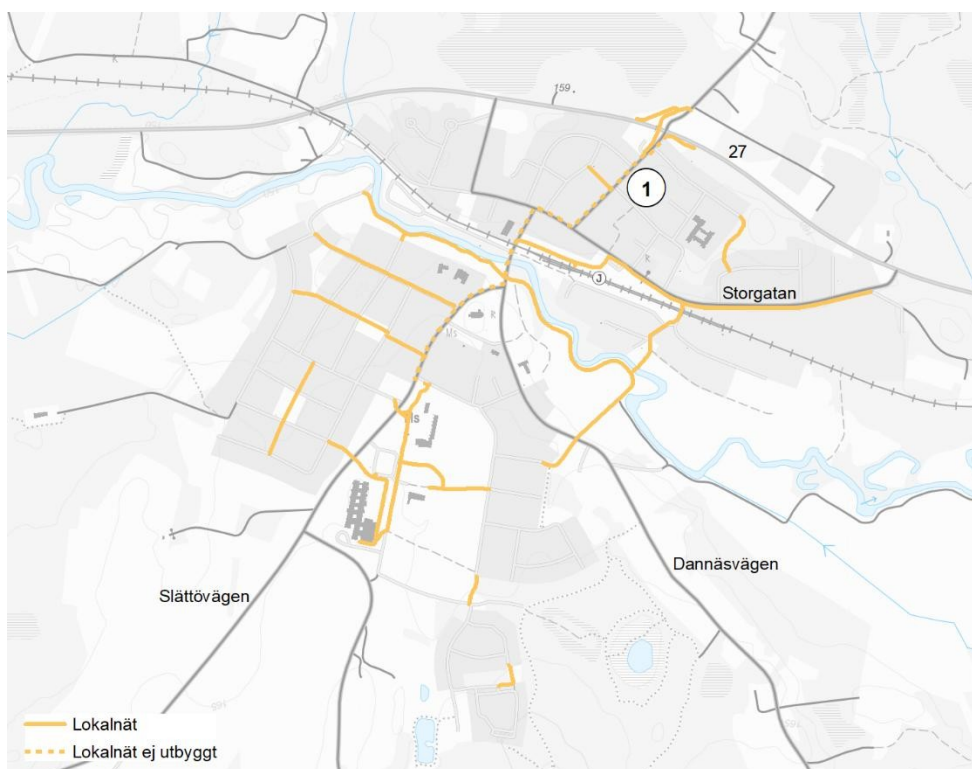
9.4 Forsheda

I Forsheda måste man kunna ta sig från busshållplatsen på väg 27 genom samhället till skolan på ett säkert sätt, punkt 1 i figur 30. Trafikplanen föreslår att gång- och cykelväg anläggs på sträckan i samarbete med Trafikverket. I höjd med samåkningsparkeringen behövs en säker passage över Fänestadsvägen för att nå det östra läget för busshållplatsen.

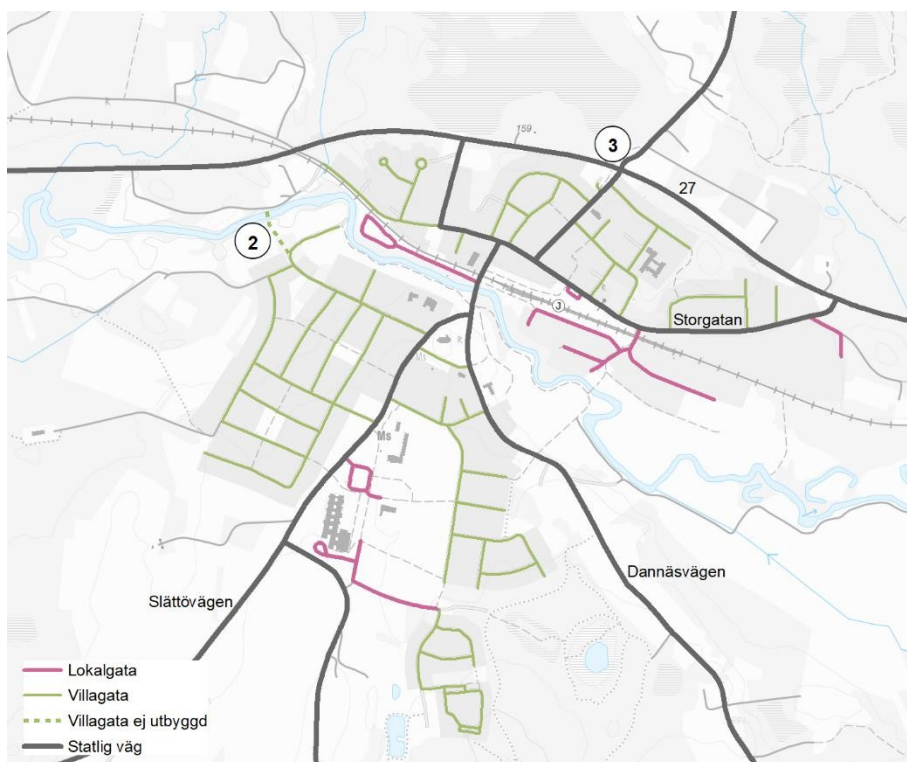
I dagsläget finns bara en väg för biltrafik att korsa Storån i Forsheda. För att minska känsligheten i det föreslås en ny bro, punkt 2 i figur 31, från Kyrkogatan.

I korsningen där Fänestadsvägen ansluter till väg 27 behöver trafiksäkerheten ses över då det sedan 2005 skett 9 trafikolyckor på platsen, punkt 3 i figur 31, enligt STRADA.

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



Figur 30 Karta över cykelnätet i Forsheda.



Figur 31 Karta över bilnätet i Forsheda.

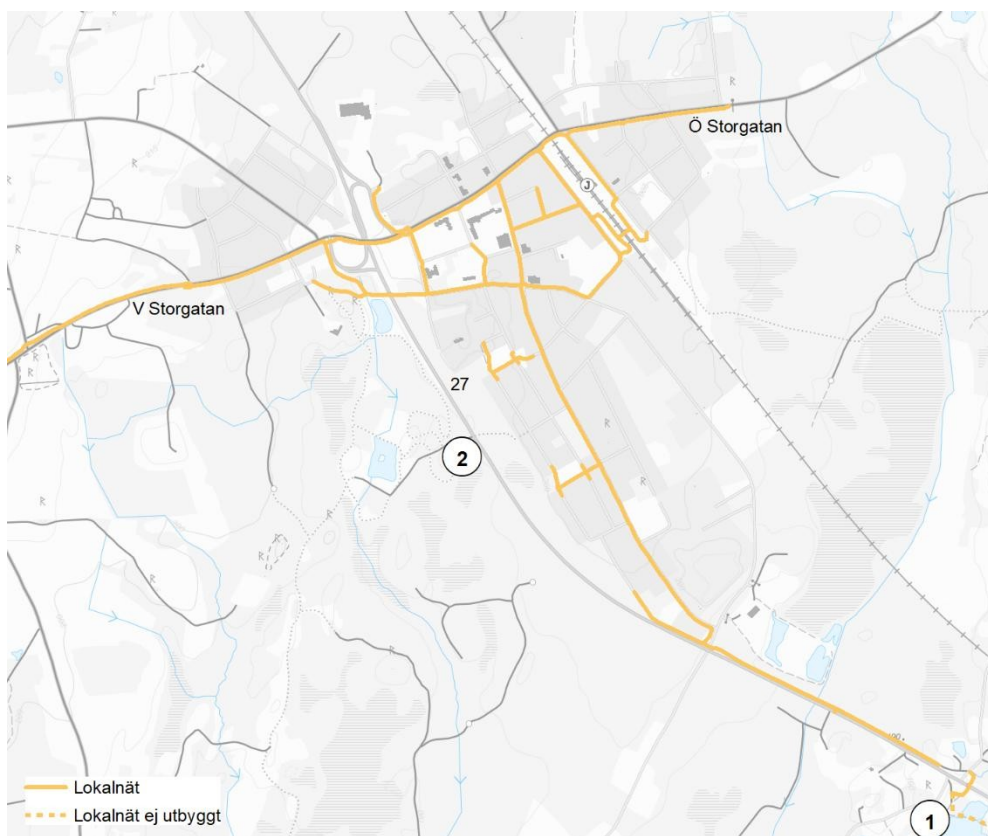
9.5 Rydaholm

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

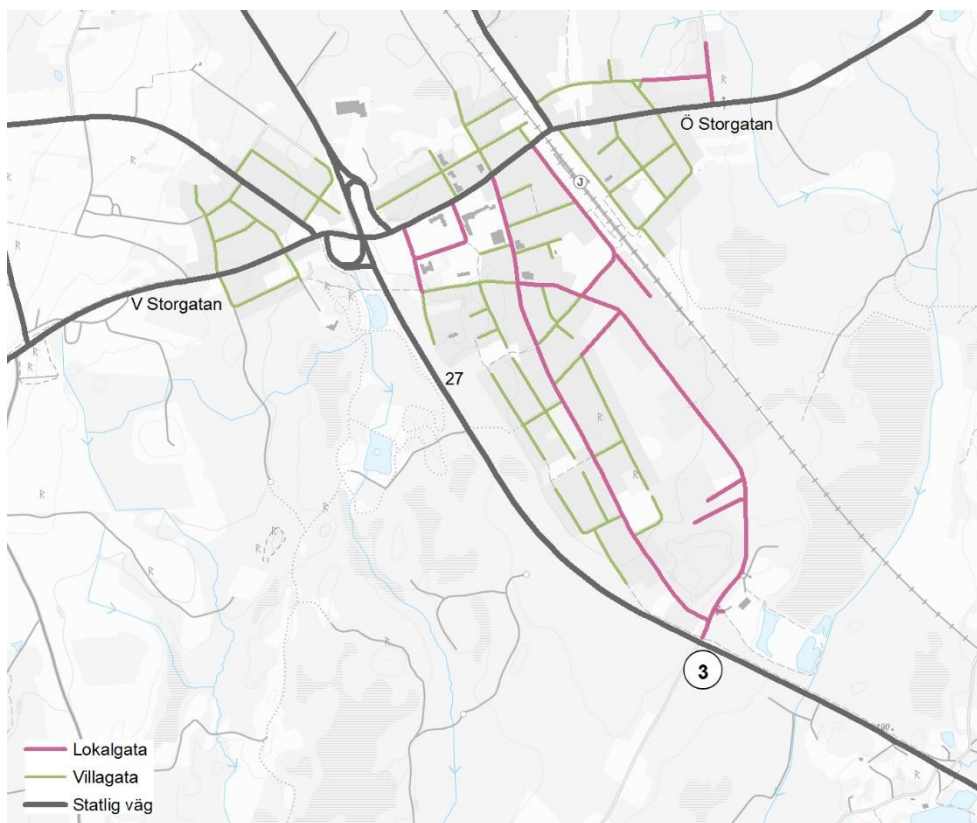
Det har framkommit önskemål om möjlighet att ta sig hela vägen fram till badplatsen med cykel. Idag är det en bro sista biten som behöver ses över. Ett alternativ kan vara att anlägga en gång- och cykelväg utmed väg 27 sista biten, punkt 1 kartan.

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

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



Figur 32 Karta över cykelnätet i Rydaholm.



Figur 33 Karta över bilnätet i Rydaholm.

Antagen av kommunfullmäktige 2025-xx-xx. Gäller från 2025-xx-xx

10 Tung trafik

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

11 Säkra skolvägar

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

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

12 Beteendepåverkande kampanjer

För att öka andelen hållbara resor kommer det, utöver förbättringsåtgärder i den fysiska miljön, även behövas beteendepåverkande kampanjer. Insatser som leder till ändrade vanor och bryter beteenden är svårare att få till stånd, men är mest kostnadseffektiva om de lyckas. Kommunen är en stor arbetsgivare och bör vara ledande i beteendepåverkande åtgärder för den egna personalen, både till och från jobbet och tjänsteresor på arbetstid. Medel bör avsättas för projekt som arbetar med beteendepåverkan som till exempel Styr framåt!

13 Mätning av trafik

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

14 Förslag på vidare utredningar

Trafik är komplext och allt kan inte lösas i trafikplanen. Därför föreslår trafikplanen att vidare utredningar görs inom följande områden:

1. Pumparebron (se kap 8.1)
2. Viadukten och Uddebovägen (se kap. 8.2)
3. Parkeringsutredning cykel med fokus på kommunala arbetsplatser (se kap. 4.3)
4. Parkeringsutredning bil inkl. parkerings- eller mobilitetshus (se kap. 8.5)
5. Utredning och identifiering av cykelbara vägar mellan tätorterna (se kap. 9.1)
6. Riktlinje vägvisning för cykeltrafik (se kap. 4.2)
7. Värnamo station (se kap. 6.3)
8. Trafikmätning (se kap. 13)

15 Revidering

Revidering sker löpande under varje mandatperiod och vid behov.

16 Bilagor

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

Säkra Skolvägar

- Rapport Värnamo kommun 2024



Uppdragsgivare: Värnamo kommun
Utvärare och sammanställning: NTF i Jönköpings län

Innehåll

Inledning.....	3
Uppdraget	5
Redovisning & sammanställning	6
Borbackaskolan	6
Bredaryds skola	8
Enehagens skola	9
Exposkolan	12
Fryele skola	14
Gällaryd skola.....	16
Hanahöjskolan	18
Horda skola.....	21
Hånger skolan	24
Kärda skola.....	26
Mossleskolan.....	28
Rydholms skola.....	30
Rörstorpsskolan	33
Tännö skola	36
Sammanställning skjutsning	39
Sammanställning mobilitet	39
Slutsatser & Rekommendationer	40

Inledning

Under våren och hösten 2024 har NTF i Jönköpings län, på uppdrag av Värnamo kommun, genomfört mätningar av hastigheter, flöden utanför samtliga F-6 skolor i kommunens upptagningsområde.

Förutom det har NTF genomfört en kartläggning av elevers sätt att ta sig till skolan, på egen hand, tillsammans med kompisar, vuxen eller bli skjutsad med bil. Syftet med kartläggningen av trafikmiljön runt skolorna är att ta fram ett konkret och aktuellt faktaunderlag, som kan vara en del av det lokala trafiksäkerhetsarbetet.

Åtgärder som ökar trafiksäkerheten i anslutning till skolor och förskolor är avgörande för barns trygghet och säkerhet. Att hastigheten är begränsad till 30 km/h och att vägen är försedd med fartdämpande hinder syftar till att hålla nere hastigheten där barn kan befinna sig. Trots detta är det allt för vanligt att många ändå väljer att köra fortare än tillåtet.

I många trafikolyckor bidrar hög hastighet till att olyckor över huvud taget inträffar. Hastigheten i kollisionsoögonblicket är också helt avgörande för hur svårt människor skadas i en trafikolycka. Det finns fastställda gränsvärden om vilka hastigheter som människokroppen klarar av, det vill säga vilket krockvåld vi tål. Värdena bygger på dagens utformning av bilar och vägar. Exempel:

- De flesta människor överlever om de blir påkörda av en bil i 30 km/h.
- Betydligt fler omkommer om de blir påkörda av en bil i 50 km/h.
- En modern bil klarar att skydda åkande i 70-80 km/h vid en frontalkollision och i 50-60 km/h vid en sidokollision. Förutsättningen är naturligtvis att alla i bilen använder bilbälte.
- En krock i 50 km/h får samma konsekvenser som ett fall från tredje våningen i ett höghus. 70 km/h motsvarar sjätte våningen och 90 km/h den tionde våningen.

Även miljön tjänar på lägre hastigheter. Om alla höll hastigheten skulle koldioxidutsläppen minska med 700 000 ton – lika mycket som 240 000 personbilar släpper ut tillsammans per år. Kostnaderna för bilisten skulle också minska genom mindre slitage på däck och fordon och en lägre bränsleförbrukning.

Varför 30 och inte 50 km/h?

Den enskilt största faktorn som påverkar hur allvarlig en trafikolycka blir är hastigheten. Ju högre hastigheter desto mindre marginaler och desto större krockvåld. Vägens standard och trafiksäkerhetsstatus tillsammans med hur mycket våld en människokropp tål vid en krock bestämmer vilken hastighetsbegränsning som ska gälla.

30 km/h är högsta hastigheten som rekommenderas i trafikmiljöer där bilar och andra fordon samsas med oskyddade trafikanter, till exempel vid skolor, centrumgator och nära bostadsområden. Till oskyddade trafikanter räknas gående, cyklister och mopedister. Dessa trafikantgrupper utgör också en stor andel i olycksstatistiken.

Skillnaden i hastighet mellan 30 och 50 km/h är bara 20 km/h, men konsekvenserna är stora. Om någon kliver ut framför en bil hinner bilföraren sannolikt stanna om hastigheten är 30 km/h. När hastigheten är 50 km/h hinner föraren inte ens påbörja inbromsningen. Tidsvinsten är dessutom minimal när man kör i 50 jämfört med i 30 km/h: mindre än 10 sekunder på en sträcka av 200 meter.

Föräldrarna största trafikfaran?

En del av trafiken i anslutning till skola och förskola består troligtvis av föräldrar som lämnar och hämtar sina barn. En studie genomförd av Sveriges Kommuner och Landsting (SKL, 2013) visar att många rektorer anser att föräldrar är den största trafikfaran vid skolor.

En vanlig anledning till att barn blir skjutsade är att föräldrarna anser att trafiken är för farlig.

Samtidigt är man själv med och bidrar till den ökade trafikmängden.

I många familjer är det en vana att ta bilen och man väljer bilen trots att det i många fall är kort väg. Barnen vänjer sig lätt vid att bli skjutsade. Att det finns nackdelar med att skjutsa sina barn kan man inte bortse ifrån:

- Det blir mer trafik.
- Riskerna ökar för att andra barn skadas som oskyddade trafikanter till fots eller på cykel.
- Barnen går miste om möjligheten att träna sig i att vistas i trafiken.
- Barnen går miste om ett naturligt tillfälle att röra på sig.

Föräldrar som skjutsar sina barn till skolan i bil är ett vanligt fenomen. Det finns många orsaker till att skjutsa barn, även om skolvägen inte alltid är lång. I den tidigare omnämnda SKL-rapporten "Varför skjutsar föräldrarna barnen till skolan" beskrivs att de vanligaste skälen är att det är mest praktiskt för familjen för att få ihop livspusslet och att föräldrarna tycker att vägen till skolan är farlig.

Att skjutsa sina barn anses också vara ett sätt att visa engagemang.

Missriktad omtanke?

Men denna omsorg också har negativa aspekter. Trängseln ökar vid skolorna och farliga situationer uppstår när föräldrar lämnar sina barn med bil på platser som inte är dimensionerade för en stor mängd biltrafik. Troligt är

också att det ofta är just föräldrar som kör för fort utanför skolorna. Barn som skjutsas missar ett tillfälle att röra på sig. Dessutom har skjutsandet en negativ miljöpåverkan.

Barns säkerhet är de vuxnas ansvar

Det går att minska skjutsandet. Exempel på långsiktiga insatser är en genomtänkt placering av skolbyggnaderna samt trygga och säkra gång- och cykelvägar. Som förälder kan man fundera över om det finns alternativ till att ta bilen till skolan och om barnet kan ta sig dit på annat sätt. Samtidigt är det viktigt att veta att barn inte kan tränas över sin mognadsnivå. När yngre barn rör sig i en komplicerad trafikmiljö ska de, tills de är trafikmogna, alltid ha sällskap av en vuxen. Gradvis behöver barnen lära sig att ta eget ansvar och det är upp till de vuxna att bedöma när barnen kan börja gå eller cykla till skolan, i sällskap eller på egen hand. Först i 10–12-årsåldern kan barn förväntas klara sig på egen hand i trafikerade miljöer.

Uppdraget

Uppdraget omfattar ”Säkra skolvägar” för Värnamo kommuns räkning under tidsperioden mars-oktober 2024. Uppdraget och genomförandet består i huvudsak av två delar. Den första delen handlar om att mäta trafiken utanför sammanlagt 13 stycken, F-6 skolor i Värnamo kommun. Mätningarna som utförs med radarutrustning, Sierzega, SR 4, omfattar bland annat flöden, hastigheter, fordonstyper, tidpunkter, medelhastigheter. I uppdraget ingår att mäta biltrafik och tung trafik utanför angivna platser. Mätningar har i huvudsak utförts med hjälp av NTF:s mätutrustning. Men på några platser där Trafikverkets vägar går utanför skolan, får inte NTF mäta. Där har kommunens egen mätningar, legat till grund i detta projekt. De mätningarna har också utförts vid andra tidpunkter än detta projekts ramar.

Den andra uppdragsdelen utgör en kartläggning av trafikmiljön på samma 13 stycken F-6 skolor i Värnamo kommun. Vid en kartläggning av trafikmiljö dokumenteras antalet skjutsande föräldrar, beteenden, antal skolbarn som går själv, cyklar själv eller går och cyklar med annan person, antal barn som åker kollektivtrafik eller får skolskjuts. Här ingår också kontakter med skolornas rektorer för en kortare intervju om trafiksituationen på varje skola. Mätningarna som utförs okulärt, betyder att utbildad NTF-personal finns på plats vid varje skola för att dokumentera med text och bild.

De skolor som har ingått i årets projekt är:

Borbackaskolan, Bredaryds skola, Enehagens skola, Exposkolan, Fryele skola, Gällaryds skola, Horda skola, Hånger skola, Kärda skola, Mossleskolan, Rydaholms skola, Rörstorpsskolan, Tännö skola

Redovisning & sammanställning

Borbackaskolan

Borbackaskolan är en centralt belägen F-6 skola i Bor. Skolan med cirka 150 elever ligger i samhället Bor. De allra flesta barn har gångavstånd till skolan och bor alltså i dess närheten men cirka en tredjedel åker skolskjuts till skolan varje dag. Det finns en regionalbuss som passerar riksvägen som går genom samhället, men annars är inte kommunikationsmöjligheterna många för personalen som jobbar på skolan.

Skolans område ligger precis intill Växjövägen som trafikeras av vanlig biltrafik och tung trafik varje dag. Många fordon passerar samhället på väg mot Värnamo eller Växjöområdet.

I direkt anslutning till skolan finns ett 30-tal parkeringar längs den stora vägen. Här finns även avlämningsplats för skolskjutsfordon. På skolan åker ett 30-tal barn skolskjuts varje dag, resterande går, cyklar eller åker bil till skolans område.

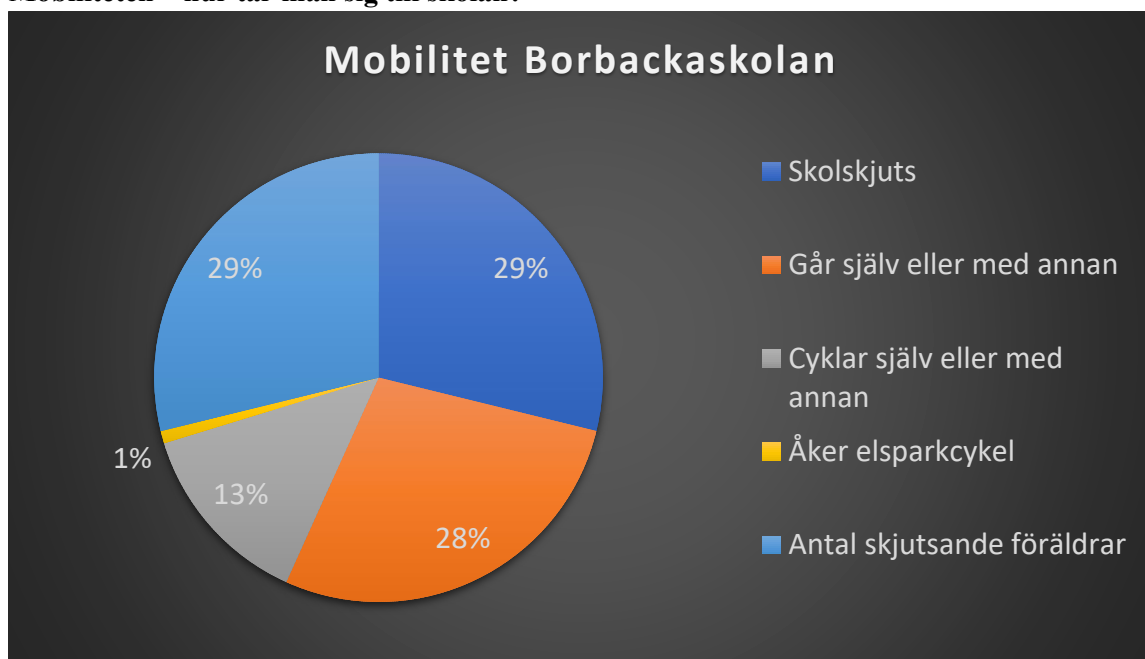
Enligt rektorn kan de flesta elever ta sig till skolan genom att gå eller cykla. Men många skjutsas på morgonen. Enligt rektorn finns det gott med parkeringsplatser för både föräldrar och personal på skolan. Bilden av trafiksituationen på skolan är okej men skolans personal oroas av all tung trafik som passerar skolans område varje dag. En del av skolans elever passerar Växjövägen varje dag då man ska ta sig till skolans område. Det finns övergångsställen och hastigheten är satt till 30 km i timmen utanför skolans område, men det är alltid ett orosmoment menar rektorn.

Genomförande

Mätningen utanför Borbackaskolan, Växjövägen, är hämtad från Trafikverkets vägtrafikflöden. Mätningen är genomförd under 2023. Skyltad hastighet var 30 km/h. Granskning av trafikmiljön har utförts 14 och 15 april 2024. Personal har utförd okulär granskning av trafikmiljön längs med skolans område, längs med Växjövägen och närliggande gator som Gärdesvägen.

Analysen visar att genomsnittshastigheten under mätperioden var 35 km/timmen. Högsta uppmätta hastighet var 80 km/h. Totalt passerad 16 597 fordon under tidsperioden. Det ger ett ÅDT på 2 371 fordon per dygn. 86 procent som passerade var personbilstrafik, 14 procent tillhörde den tunga trafiken. Tyvärr så saknas diagram för flöden och hastigheter för denna mätning.

Mobiliteten – hur tar man sig till skolan?



Kommentar

Det var allmänt lugnt trafikbeteende när vi granskade trafikmiljön. De flesta tycks respektera den 30 km gräns som gäller utanför skolans område. Det finns gott med parkeringsplatser så det blev aldrig någon trängsel vid lämningstid. Antalet skjutsande föräldrar skulle minska då ett stort antal barn bor på orten.

Bredaryds skola

Bredaryds skola är en centralt belägen F-6 skola i samhället Bredaryd. Skolan har cirka 170 barn med ett upptagningsområde som sträcker sig över Hamra, Tovhult, Eskilstorp och Lanna.

Majoriten av skolans barn åker inte skolskjuts utan har möjlighet att gå eller cykla till skolan menar rektorn. Hon upplever att många barn ändå blir skjutsade till skolan. De allra flesta föräldrar stannar till på skolans parkeringar som är 20-talet till antal eller vid det intilliggande värdshuset ca 100 meter därifrån.

Skolans område ligger precis intill Lundavägen där en hel del tung trafik passerar. Det finns ett par övergångsställen längs med vägen, som är en skolväg för många av de gående barnen uppger rektorn. Upplevelsen är att det går fort på Lundavägen även om det är gällande 30 km i timmen. Det är ett orosmoment menar rektorn då hon upplever att många mindre barn får gå själva till skolan. Med mindre barn menar hon barn i 6-7 årsåldern.

Genomförande

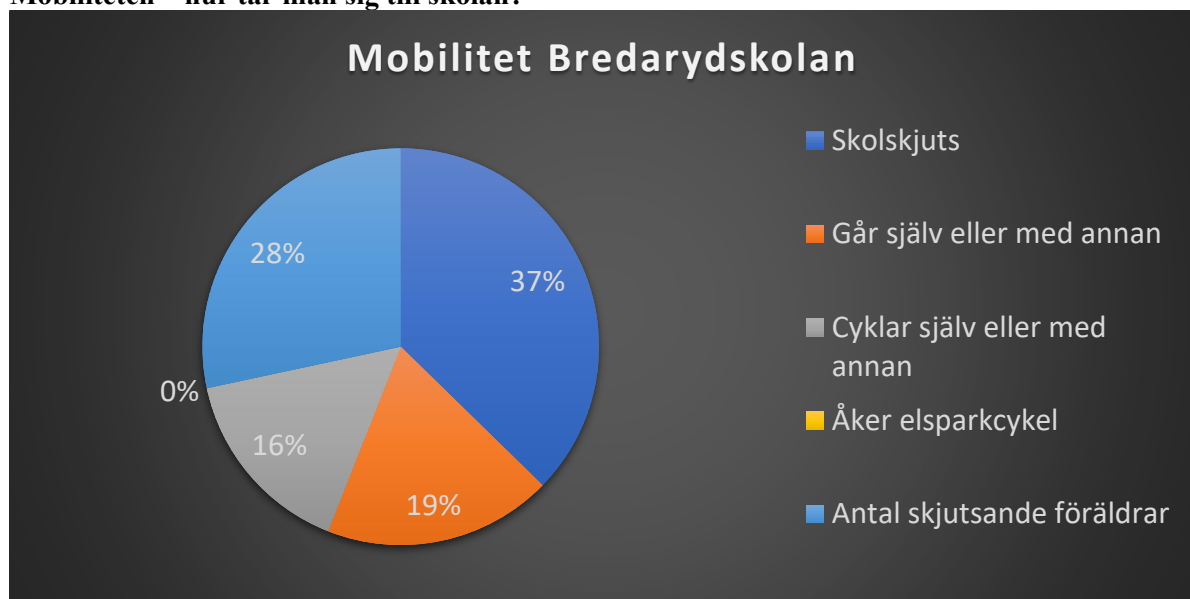
NTF har genomfört en granskning och analys av trafikmiljön runt Bredarydsskolan vid två tillfällen under mitten av maj. Mätningen genomfördes av kommunen under oktober 2023. Tyvärr saknas diagram till denna mätning. Granskning av trafikmiljö genomfördes 14 och 15 april 2024.

Personal har utförd okulär granskning av trafikmiljön längs med skolans område, framför allt längs med Lundavägen, Västra Vägen, Klockaregårdsvägen och den enkelriktad väg som leder in mot skoans område.

Mätningen utanför Bredarydsskolan genomfördes på Lundavägen under sju dagar 17 oktober-24 oktober 2023. Skyttad hastighet var 40 km/h, alltså inte vid befintligt 30 km område.

Analysen visar att 85-percentilen, det vill säga att 85 procent av alla fordon, körde i en hastighet lika med eller lägre än 40 km/tim. Totalt passerade 6 010 fordon under tidsperioden. ÅDT är 858 fordon per dygn. Allra flest fordon per timme var klockan 7:00 på förmiddagen (93 fordon) och klockan 16:00 på eftermiddagen (146 fordon). Den tunga trafiken är 10 procent av alla fordon.

Mobiliteten – hur tar man sig till skolan?



Kommentar

Det finns potential för att få flera barn att gå själva till skolan. Det höga flödet längs med vägen och en lite för hög hastighet bidrar säkert till att föräldrarna väljer att skjutsa istället.

Enehagens skola

Enehagens skola är en centralt belägen skola i Värnamo tätort. Skolan har cirka 345 barn där de allra flesta bor i skolans närområde. I närheten ligger också ett av tätortens gymnasium.

Majoriteten av skolans barn åker inte skolskjuts utan tar sig till skolan genom att gå eller cykla eller bli skjutsade uppger skolans rektor. Rektorn uppskattar att närmare hälften av alla barn cyklar till skolan då säsongen är som mest frekvent.

De barn som blir skjutsade av sina föräldrar släpps i huvudsak av längs med en utmarkerade linje som finns i anslutning till skolans parkeringar för skolskjutsbussar. Precis vid skolan ligger en av tätortens största parkeringsplatser med över 100 parkeringsplatser. En del föräldrar stannar där och släpper av sina barn uppger rektorn.

Hon upplever mycket trafik främst på morgonen i samband med att skolan startar. Det har under åren inkommit klagomål på att föräldrar stannar till och släpper av sina barn på den zoon som gäller för skolskjutsbussar. Det har rektorn försökt att stävja genom att kontinuerligt upplysa föräldrar i veckobrev.

Genomförande

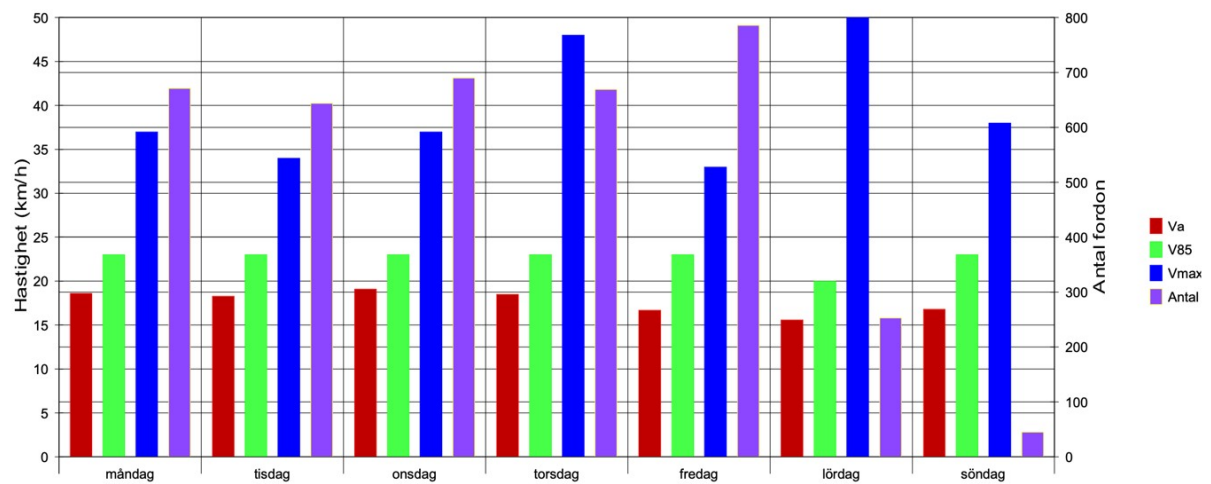
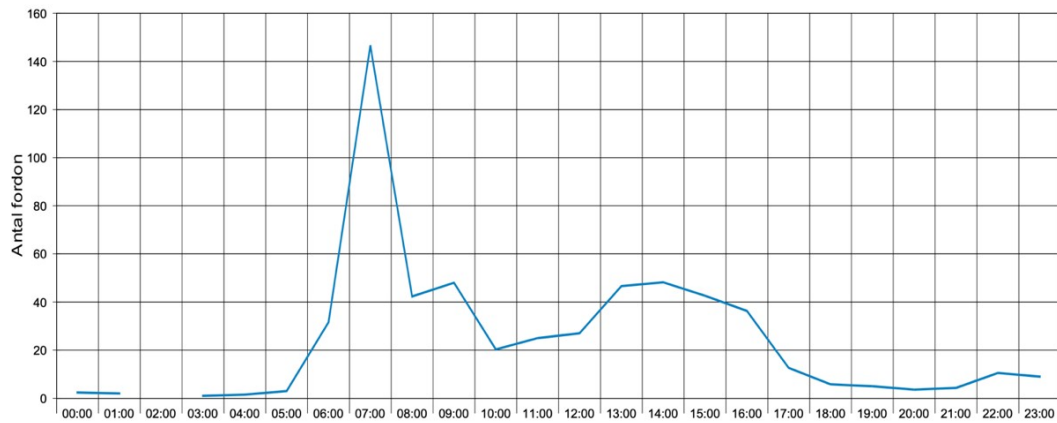
NTF har genomfört en granskning och analys av trafikmiljön runt Enehagens skola vid två tillfällen, 9 och 13 april. Mätutrustning har satts upp på kommunal mark, i anslutning till en av skolans infarter mot parkeringen. Den andra mätningen är utförd av kommunens entreprenör på Lagastigen i april 2023.

Personal har utförd okulär granskning av trafikmiljön runt hela skolans område. Från parkerings infart vid Lagastigen, mot gymnasieområdet och bakom skolans huvudbyggnad längs med gc-vägar och befintligt område för skolskjutsar.



Mätning och mätplats 1 utfördes under sju dagar 8-15 april 2024. Utrustningen har varit placerad på en stolpe i anslutning till skolans parkering, den östra infarten till parkeringen.

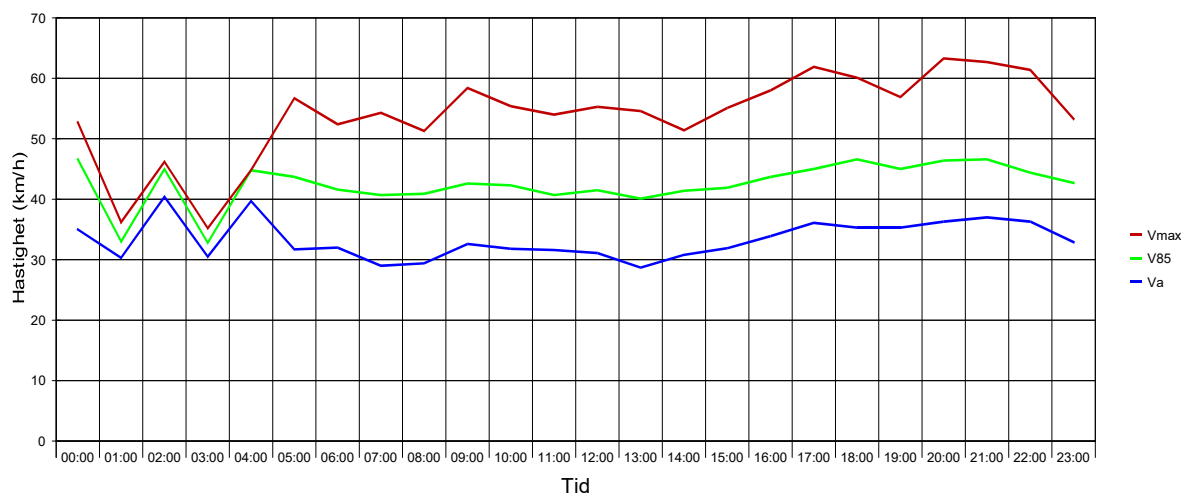
Analysen visar att 85-percentilen, det vill säga att 85 procent av alla fordon, körde i en hastighet lika med eller lägre än 22 km/tim. Totalt passerade 3 773 fordon under tidsperioden. ÅDT är 539 fordon per dygn. Allra flest fordon per timme var klockan 7:00-08:00 på förmiddagen (149 fordon) och klockan 14:00 på eftermiddagen (50 fordon). Den tunga trafiken är 6 procent av alla fordon. Allra flest fordon har passerat mätningen på fredag och onsdag.



Den andra mätningen utanför Enehagens skola genomfördes under våren 2023, av kommunen själva. Analysen visar att 85-percentilen, det vill säga att 85 procent av alla fordon, körde i en hastighet lika med eller lägre än 42 km/tim. Skyldad hastighet är 40 km i timmen.

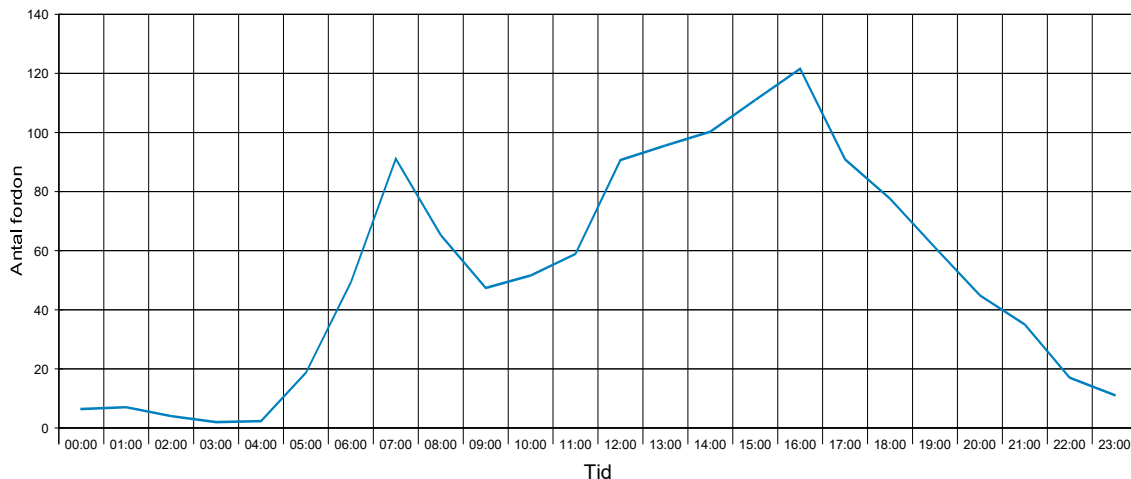
Totalt så har 35 499 fordon registrerats under veckan, vilket ger ett ÅDT på 11 052 fordon per dygn.

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

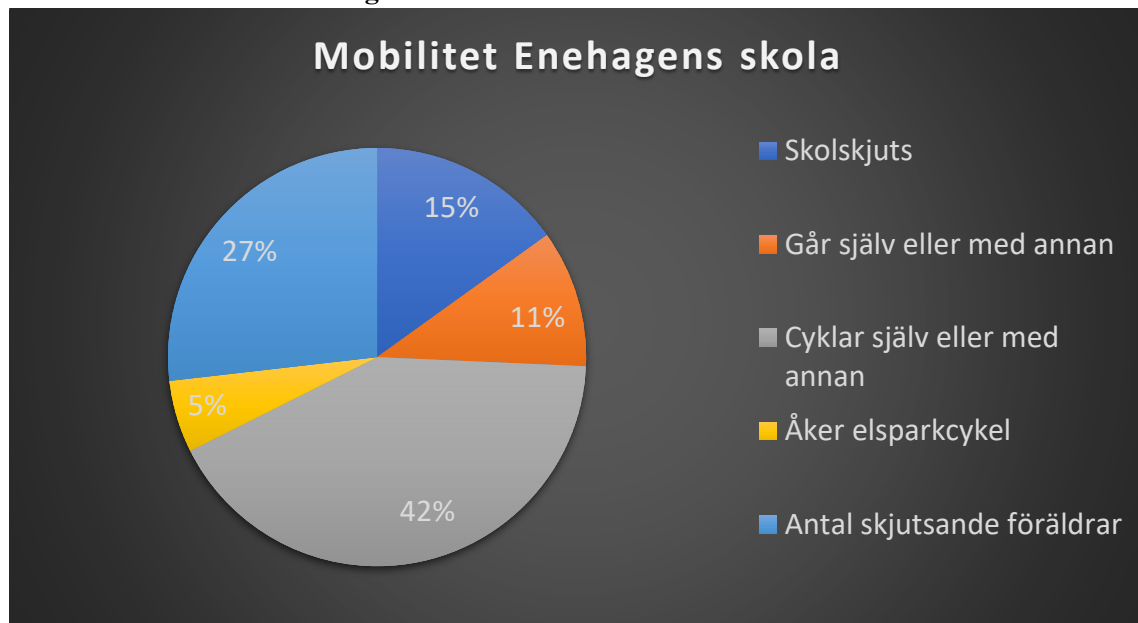


Mest trafik på sträckan passerar mellan 07:00-08:00, samt mellan 16:00-17:00. Mellan 07:00-08:00 passerar det ca 95 fordon/h.

Flöden



Mobiliteten – hur tar man sig till skolan?



Kommentar

En majoritet av skolans elever tar sig till skolan genom att gå, cykla eller åka elsparkcykel. Här finns stor potential att bygga vidare ett utökat mobilitetstänk. En tredjedel blir dock skjutsade vilket borde minskas på sikt. Runt skolans område finns höga flöden av oskyddade trafikanter, då det ligger en gymnasieskola i närheten. Många barn och ungdomar cyklar och går i området.

Exposkolan

Exposkolan är en centralt belägen skola i Värnamo tätort. Skolan har cirka 200 barn där de allra flesta bor i skolans närområde.

Majoriteten av skolans barn åker inte skolskjuts utan tar sig till skolan genom att gå eller cykla eller bli skjutsade uppger skolans rektor. Rektorn uppskattar att många av skolans barn har möjlighet att gå eller cykla till skolan.

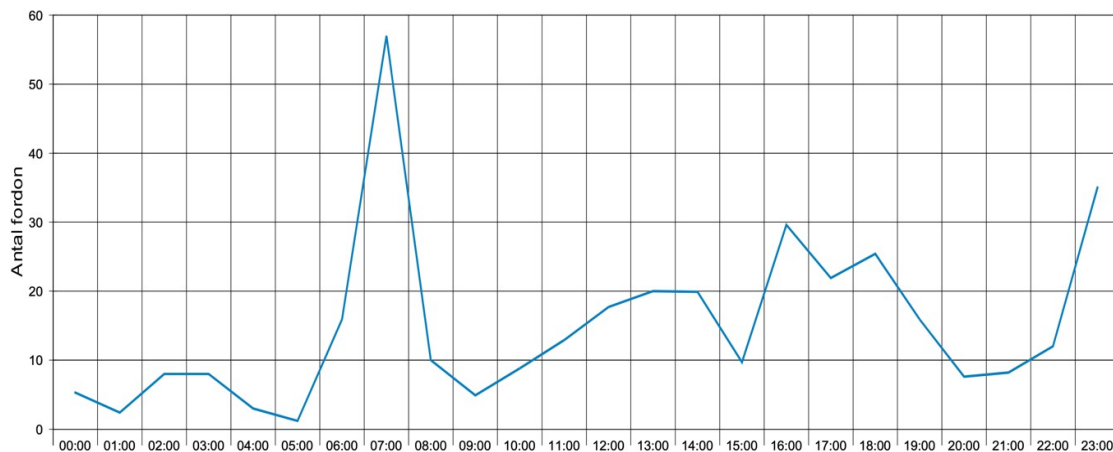
De barn som blir skjutsade av sina föräldrar släpps i huvudsak av vid skolans västra parkeringar eller längs med Expovägen, norr om skolans huvudbyggnad.

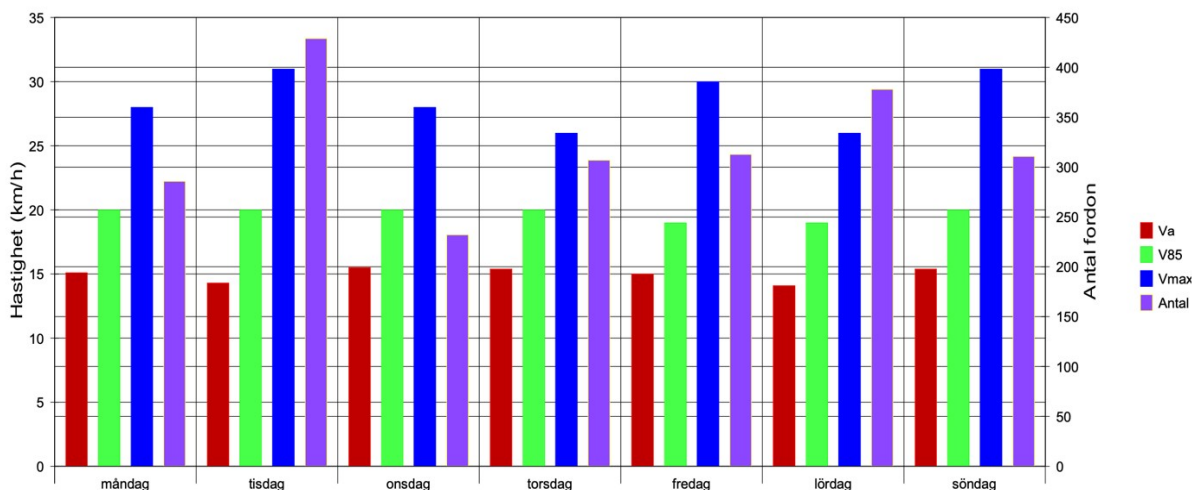
Genomförande:

NTF:s mätning utfördes under sju dagar 8-15 april 2024. Utrustningen har varit placerad på en stolpe längs med Expovägen i anslutning till en av sträckans övergångsställen. Skyltad hastighet är 40 km i timmen.

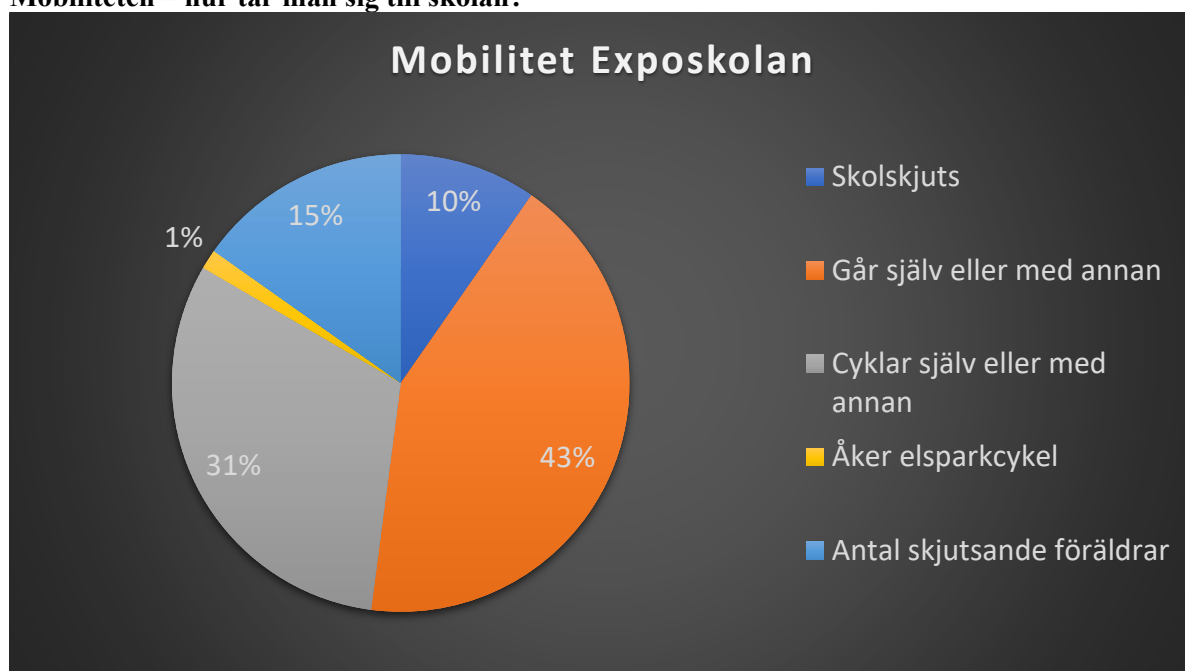
Granskning av trafikmiljön genomfördes den 9 april 2024. Personal har rört sig längs med Expovägen och noterar tidvis många barn som går längs med Expovägen och använder befintliga övergångsställen vid bland annat ICA Kvantum. Upptagningsområdet är stort och barnen kommer ifrån flera håll för att ta sig till skolan..

Analysen visar att 85-percentilen, det vill säga att 85 procent av alla fordon, körde i en hastighet lika med eller lägre än 44 km/tim Totalt passerade 2 256 fordon under tidsperioden. Allra flest fordon är personbilar (74 procent) ÅDT är 324 fordon per dygn. Allra flest fordon per timme var klockan 7:00-08:00 på förmiddagen (57 fordon) och klockan 16:30 på eftermiddagen (30 fordon). Den tunga trafiken är 7 procent av alla fordon. Allra flest fordon har passerat mätningen på tisdag och lördag.





Mobiliteten – hur tar man sig till skolan?



Kommentar

En högre andel än genomsnittet i kommunen, går här själva, cyklar eller åker elsparkcykel visar den okulära granskningen av trafikmiljön. Det finns många oskyddade trafikanter i området runt skolan. Hastigheten längs med Expovägen är alldeles för hög. Här är det motiverat att se över befintlig hastighet och ta ställning till att hastighetssäkra de övergångsställen som finns i området.

Fryele skola

Fryele skola är belägen centralt på orten som ligger i kommunens nordöstra del. Skolan har 58 barn och är en av kommunens minsta F-6 skolor.

Majoriteten av skolans barn åker skolskjuts då skolans upptagningsområde är stort, cirka 1,5 mil i omkrets. Rektorn uppger att väldigt få går eller cyklar själva eller med vuxen till skolan. De allra flesta bor inte i närheten av skolan.

Rektorn upplever inga större trafikfaror då ytterst få barn rör sig till eller från skolan själva, utan åker skolskjuts eller blir skjutsade av sina föräldrar. Lite trångt kan det bli på morgonen utanför skolans parkeringsplats i samband med lämning av barnen uppger rektorn.

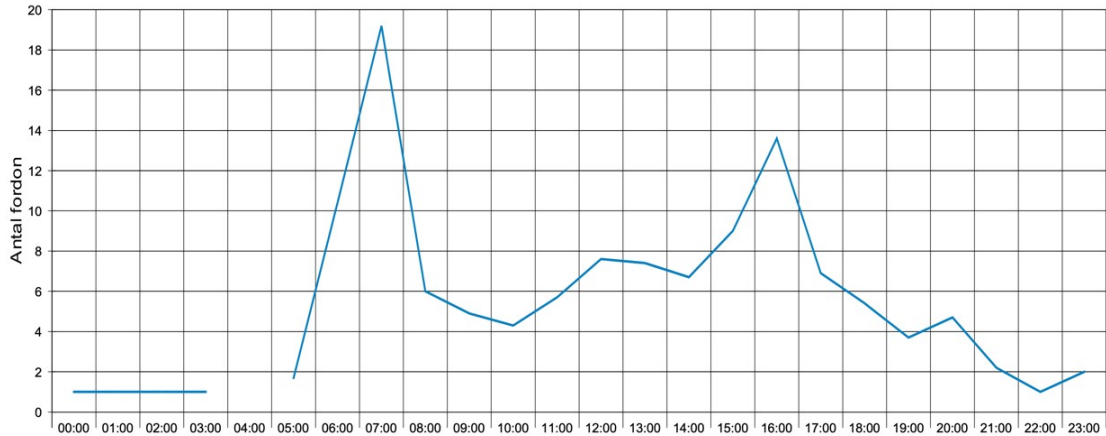
Genomförande

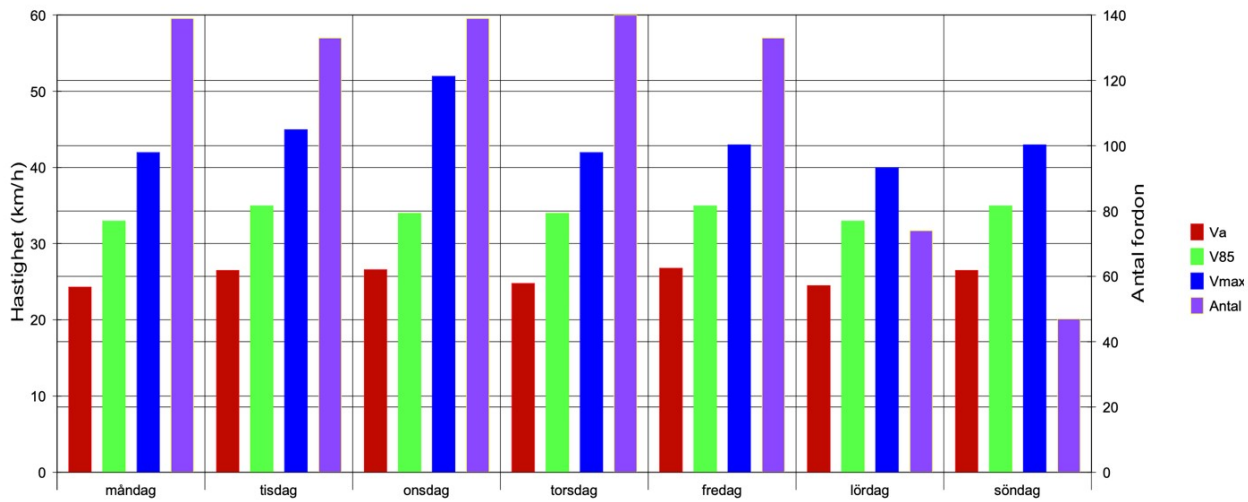
NTF:s mätning utfördes under sju dagar 8-15 april 2024. Utrustningen har varit placerad vid skolans grusparkering, längs med vägen. Skyltad hastighet är 50 km i timmen. Granskning av trafikmiljön genomfördes 24 maj 2024.

Granskning av trafikmiljön utfördes runt skolan område för parkering och längs med vägen i direkt anslutning till skolans område.

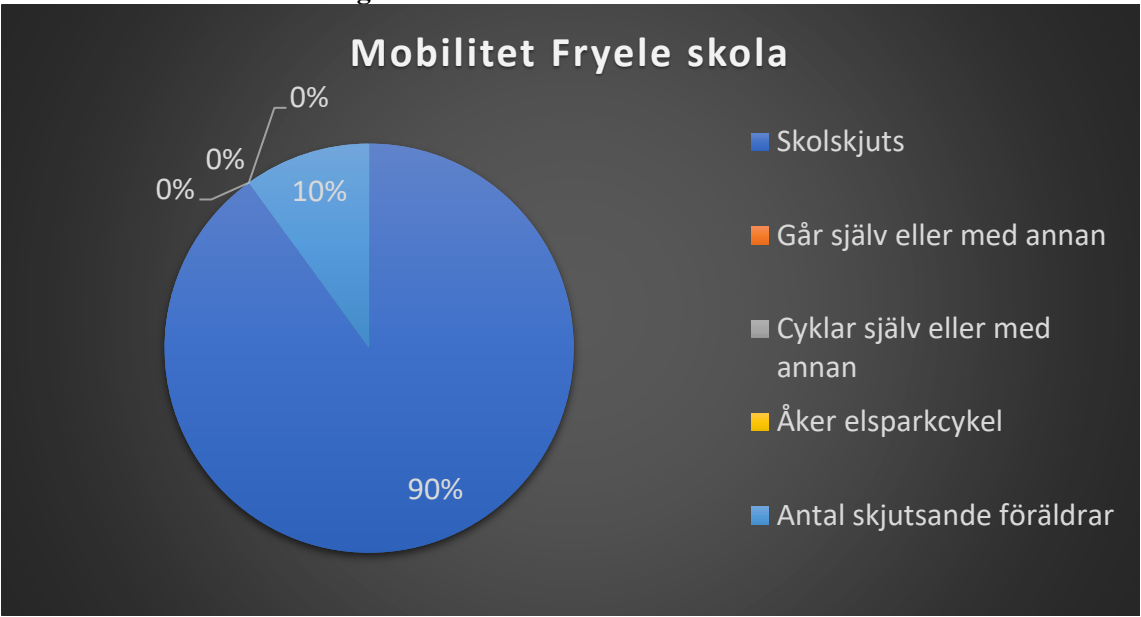
Analysen visar att 85-percentilen, det vill säga att 85 procent av alla fordon, körde i en hastighet lika med eller lägre än 51 km/tim. Totalt passerade 583 fordon under tidsperioden. Allra flest fordon är personbilar (88 procent) ÅDT är 83 fordon per dygn. Allra flest fordon per timme var klockan 7:00-08:00 på förmiddagen (19 fordon) och klockan 16:30 på eftermiddagen (13 fordon).

Den tunga trafiken är 7 procent av alla fordon. Allra flest fordon har passerat mätningen på måndag, onsdag och torsdag.





Mobiliteten – hur tar man sig till skolan?



Kommentar

Hastigheten är relativt hög utanför skolans område. Dock rör sig inte speciellt många oskyddade utanför skolans område. Antingen blir man skjutsade eller så åker man skolskjuts.

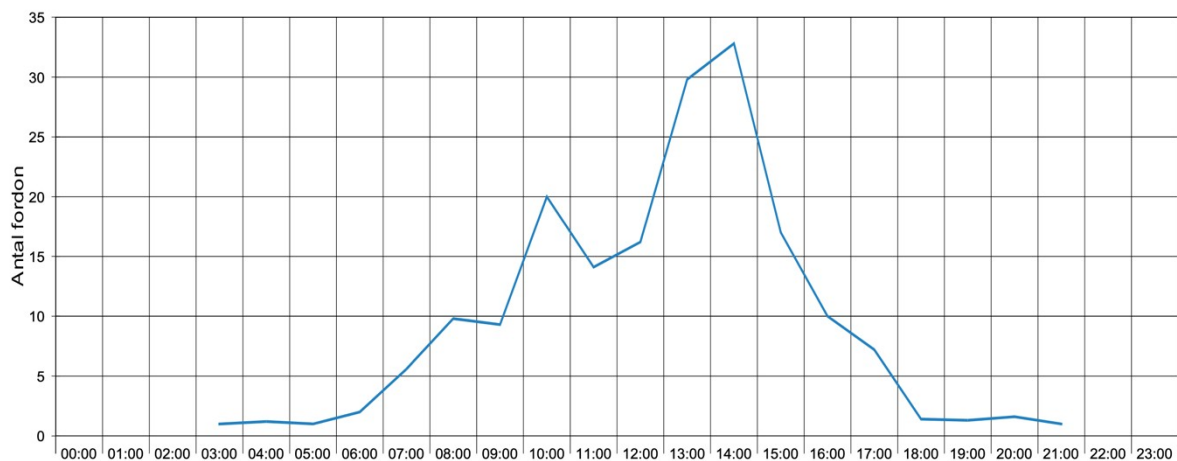
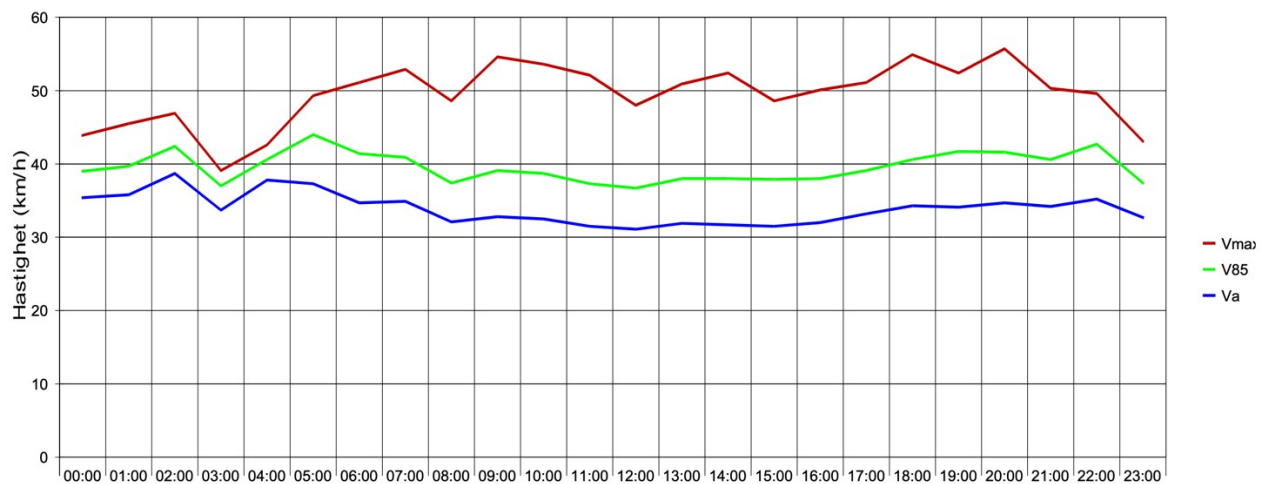
Gällaryd skola

Gällaryd skola är en centralt belägen skola i samhället Gällaryd. Skolan är kommuns minsta till antalet när det gäller barn, totalt 47 barn.

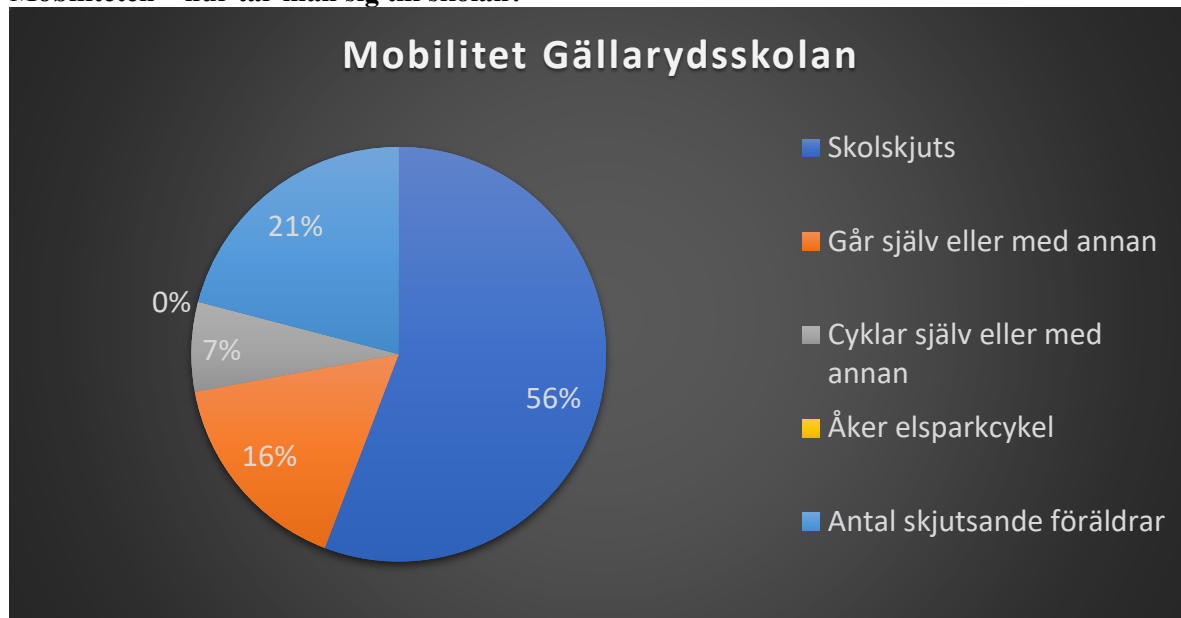
Majoriteten av skolans barn åker skolskjuts varje dag om man inte blir skjutsade av sina föräldrar. Inga många barn bor i anslutning till skolan. De barn som blir skjutsade av sina föräldrar släpps i huvudsak av vid skolans befintliga parkeringar som tar cirka 10 platser, eller vid den intilliggande gamla affär som ligger nedanför skolans område. Hela skolans område är inhägnat. 50 km/timen råder på riksväg 714. Granskning av trafikmiljö runt skolan har genomförts den 16 maj. Området runt skolan och längs med riksväg 714 har granskats.

Genomförande

Mätningen är genomförd av Trafikverket, den februari 2023 på riksväg 714, som leder genom samhället Gällaryd. Analysen visar att 85-percentilen, det vill säga att 85 procent av alla fordon, körde i en hastighet lika med eller lägre än 42 km/tim Totalt passerad 1049 fordon under tidsperioden. Allra flest fordon är personbilar (84 %), resterade tillhör lastbilar eller annan tung trafik. ÅDT är 150 fordon per dygn.



Mobiliteten – hur tar man sig till skolan?



Kommentar

En klar majoriten av skolans barn får skolskjuts eller blir skjutsade till skolan. Det finns dock ett antal barn som går eller cyklar till skolan. Trafikmiljön längs med riksväg 714 är inte bra. Utanför skolans område finns ingen längsgående gång eller cykelväg för barnen att gå eller cykla på. I höjd med den gamla affären finns en passage, men kvalitén är undermålig. Det finns heller ingen belysning vid denna plats. Hastigheten utanför skolan bör ses över och sänkas till åtminstone 40 km i timmen. Befintlig passage bör också ses över för bättre trafikmiljö.

Hanahöjskolan

Hanahöjskolan ligger i det lilla samhället Forsheda cirka 2 mil från Värnamo tätort. Skolan har cirka 170 barn med ett upptagningsområde som sträcker ett par kilometer runt samhället. Det primära antalet elever bor i närheten av skolan. Intill skolan ligger också samhällets högstadieskola.

Cirka en fjärdedel av skolans elever åker skolskjuts till skolan varje dag. Man kommer med utpekade skolskjutsfordon och med linjetrafik från Jönköpings länstrafik. Vid intervju med skolans rektor kunde hon inte lämna en självklar bild av trafiksituationen då hon inte tjänstgjort som rektor någon längre period. Men hon upplever att fler barn får skjuts med bil än som går och cyklar själv till skolan. Hon säger att de flesta föräldrar lämnar vid den stora parkeringen som ligger sydväst om skolans område, men det finns också två andra platser längs med Skolgatan där föräldrar lämnar eller hämtar. Den stora parkeringsplatsen rymmer cirka 60 platser och delas med den tilliggande högstadieskolans personal. Skolans område ligger längs med Slättövägen där en del tung trafik passerar. Det finns två övergångsställen, samt en gångpassage längs med vägen, som är en skolväg för många av de gående barnen uppger rektorn.

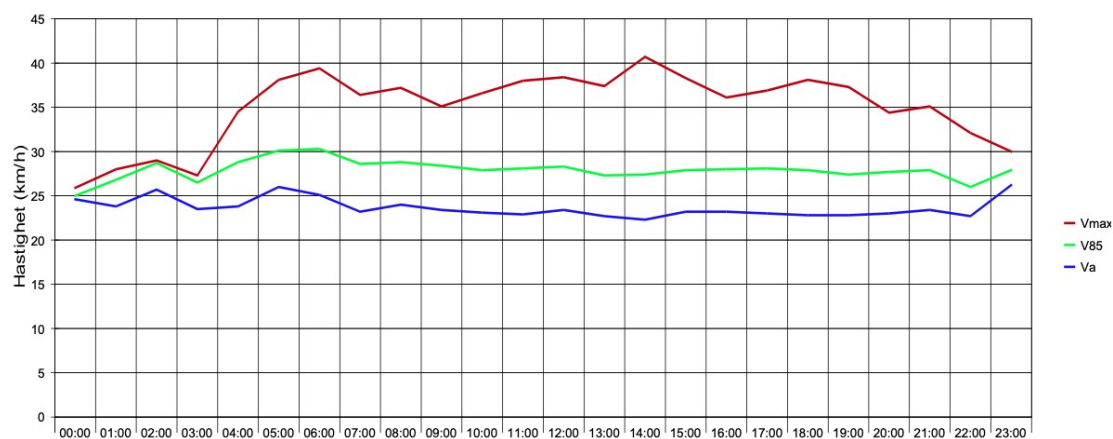
Genomförande

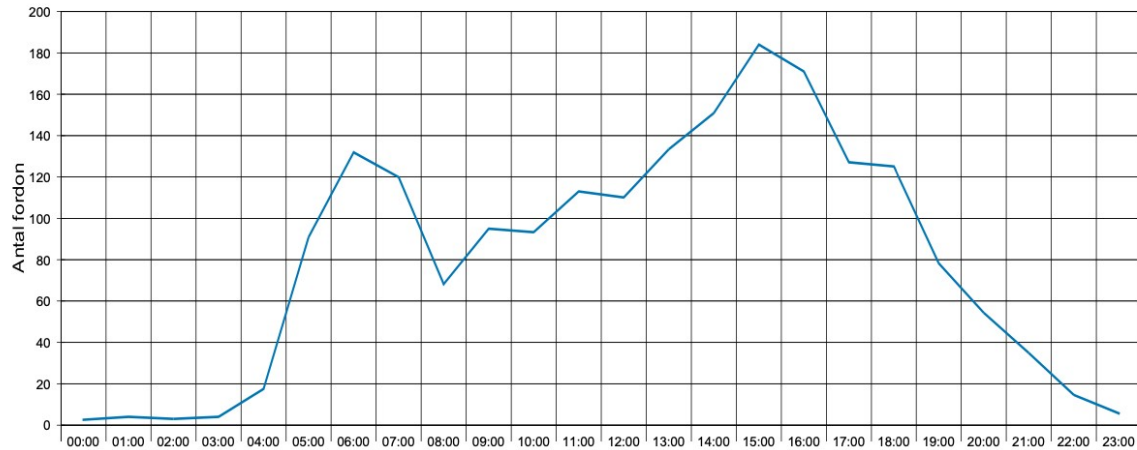
NTF har genomfört en granskning och analys av trafikmiljön runt Hanahöjskolan vid två tillfällen under början av april 2025. Mätning av trafikflöden och hastighet har utförts 4–11 april. Granskning av trafikmiljön genomfördes tidigt på morgonen 4 april och morgon 11 april. Skyltad hastighet i området är 40 km/h.

NTF personal har utfört en okulär granskning av trafikmiljön längs med skolans område, framför allt längs med Slättövägen och längs med Skolgatan som leder runt stora delar av skolans område.

Analysen för Skolgatan, visar att 85-percentilen, det vill säga att 85 procent av alla fordon, körde i en hastighet lika med eller lägre än 29 km/h. Totalt passerad cirka 5 000 fordon mätplatsen under perioden 4 april-11 april. Det ger ett ÅDT på 742 fordon per dygn.

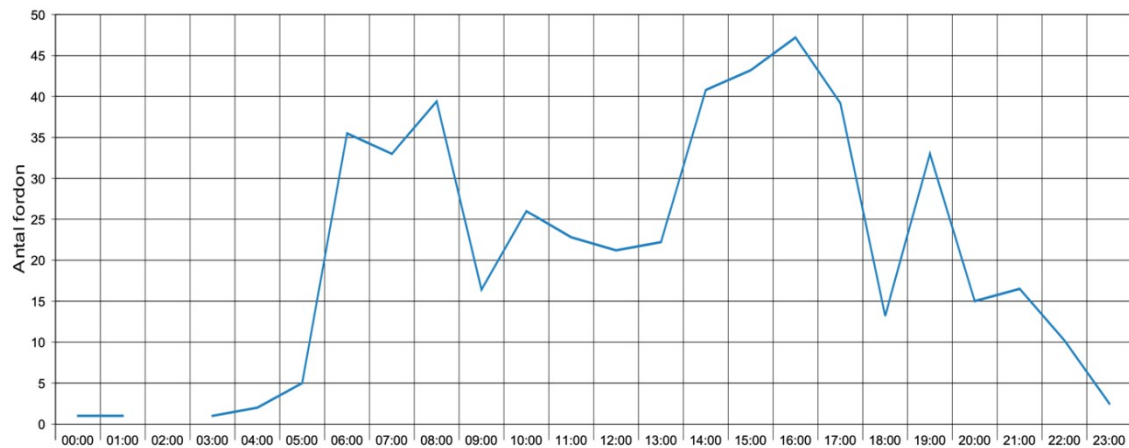
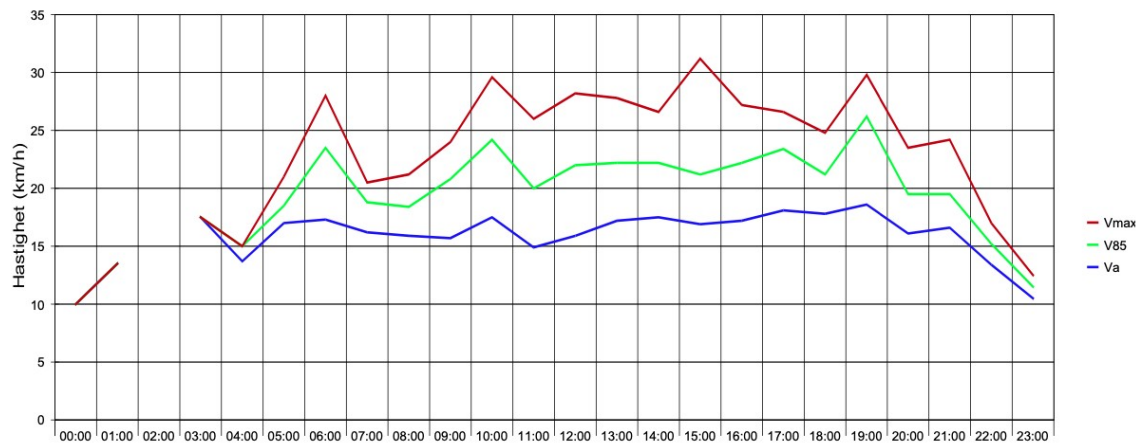
Allra flest fordon per timme var klockan 06:30-07:30 och på eftermiddagen vid ca 15:30.



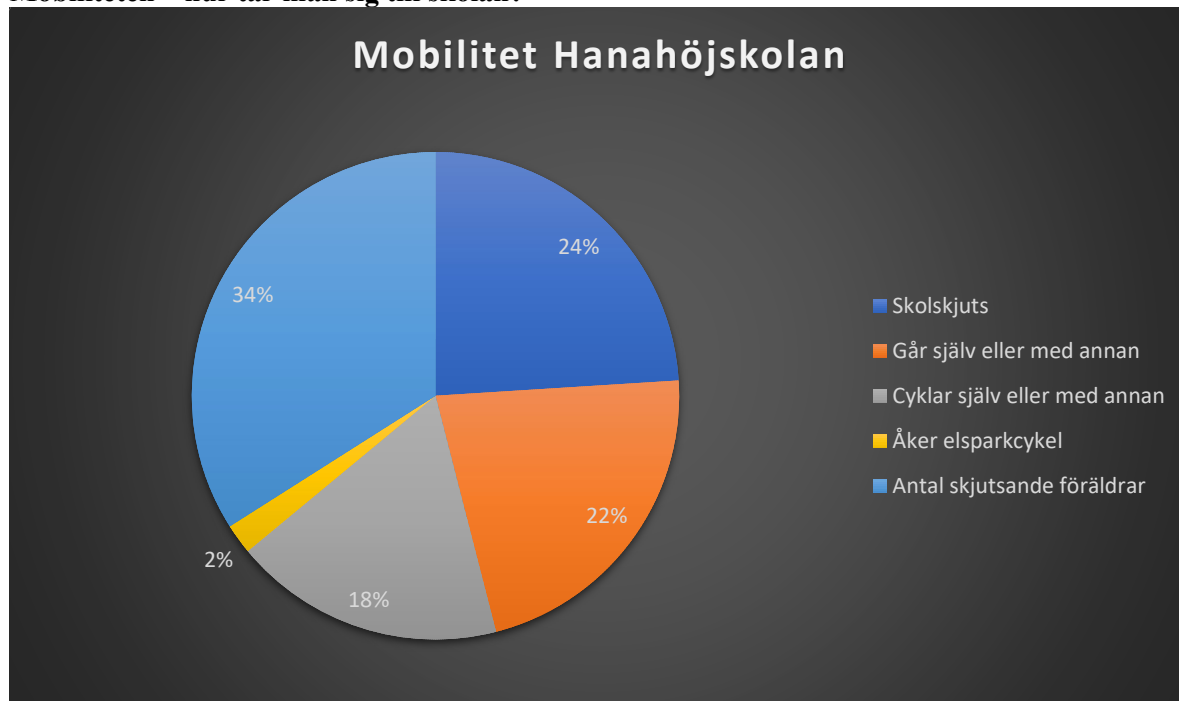


Analysen för skolparkeringens infart visar att 85-percentilen, det vill säga att 85 procent av alla fordon, körde i en hastighet lika eller lägre än 23km/tim. Totalt passerad cirka 3 000 fordon mätplatsen under perioden 4 april-11 april. Det ger ett ÅDT på 437 fordon per dygn.

Allra flest fordon per timme var klockan 07:30 och på eftermiddagen ca 16:30.



Mobiliteten – hur tar man sig till skolan?



Kommentar

Det var allmänt lugnt trafikbeteende när vi granskade trafikmiljön. Det finns gott med cykelvägar i närområdet och breda trottoarer längs med Slättövägen som går förbi hela skolområdet. Längs med Slättövägen, som är skyltad 40 km/h, ligger två övergångsställen och en gångpassage. Kvaliteten på övergångsställena är helt okej med målning, liten upphöjning, avsmalning. Mätningen har inte utförts på Slättövägen utan vid infarten till skolans stora parkeringsområde, samt Skolgatan som till viss del leder runt hela området. Det finns ett 60-tal parkeringsplatser vid stora parkeringen och det var aldrig fullt, heller ingen stökig trafikmiljö för barnen. Eleverna blir avsläppta längs med avsatt skolskjuts och linjetrafikplats.

Horda skola

Horda skola är en medelstor F-6 skola belägen i sydostra delen av kommunen. Ungefär hälften av skolans 80 barn åker skolskjuts varje dag. Upptagningsområdet är stort och de allra flesta bor på ännu mindre orter runt Horda samhälle.

Rektorn uppskatta ändå att ett antal barn går och cyklar själva till skolan och att föräldrar skjutsar. Lämningen sker på Hembygdsvägen i anslutning till den aviserade plats där skolskjutsfordon hämtar och släpper av barnen.

Skolans område är inhägnat. Det finns tre ingångar och grindar att ta sig in på skolans område.

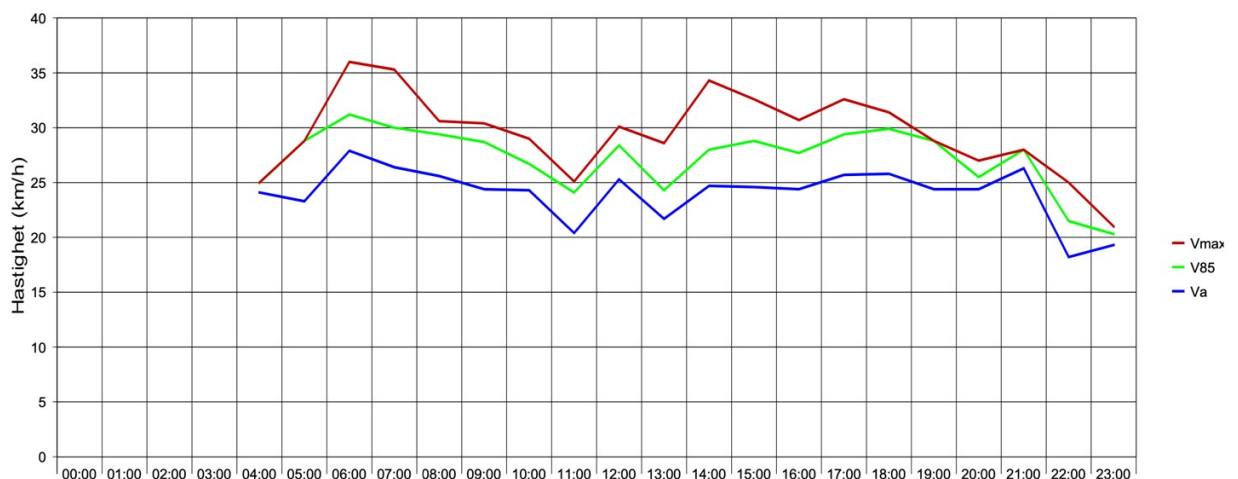
Genomförande

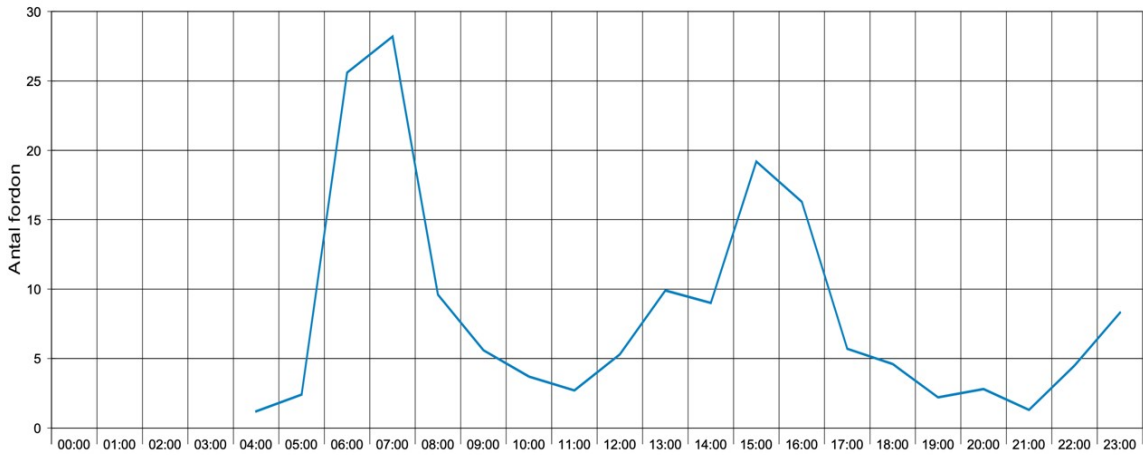
Mätningar har utförts på två platser runt skolans område under perioden 8-15 april 2024. Utrustningen har varit placerad på Hembygdsvägen och Järnvägsgatan. Skyltad hastighet i tätorten är 40 km i timmen. Det finns ingen angiven 30 km i timmen skylt vid Hembygdsvägen, så där gäller också 40 km i timmen. Granskning av trafikmiljön genomfördes 19 april 2024. Personal har rört sig längs med Parkvägen, Järnvägsgatan, runt skolans inhängande område och vid hämta och lämningsplats på Hembygdsvägen.

Mätplats 1

Analysen visar att 85-percentilen, det vill säga att 85 procent av alla fordon, körde i en hastighet lika med eller lägre än 30 km/tim på Hembygdsvägen. Totalt passerad 980 fordon under tidsperioden. Allra flest fordon är personbilar (91 %), resterade tillhör lastbilar eller annan tung trafik. ÅDT är 141 fordon per dygn.

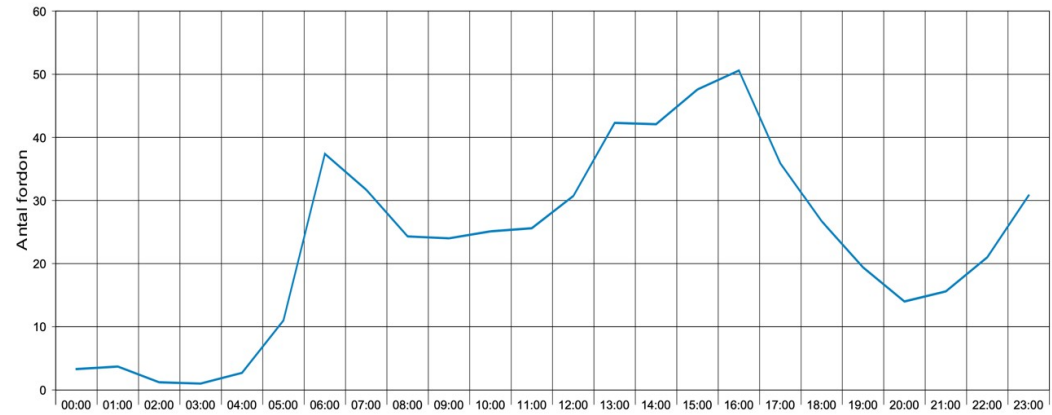
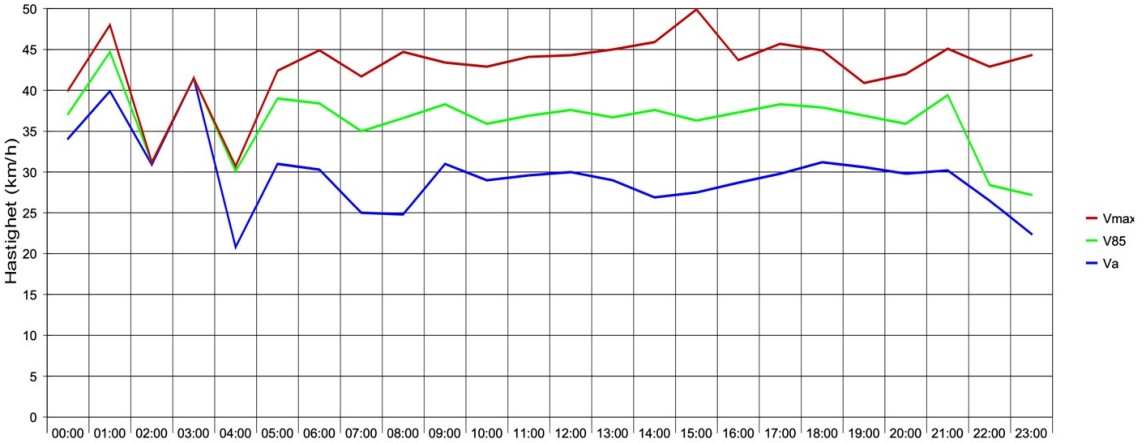
Allra flest fordon per timme var klockan 7:30 på förmiddagen (28 fordon) och klockan 15:30 på eftermiddagen (19 fordon). Den tunga trafiken är 7 procent av alla fordon. Allra flest fordon har passerat mätningen på tisdag och onsdag.



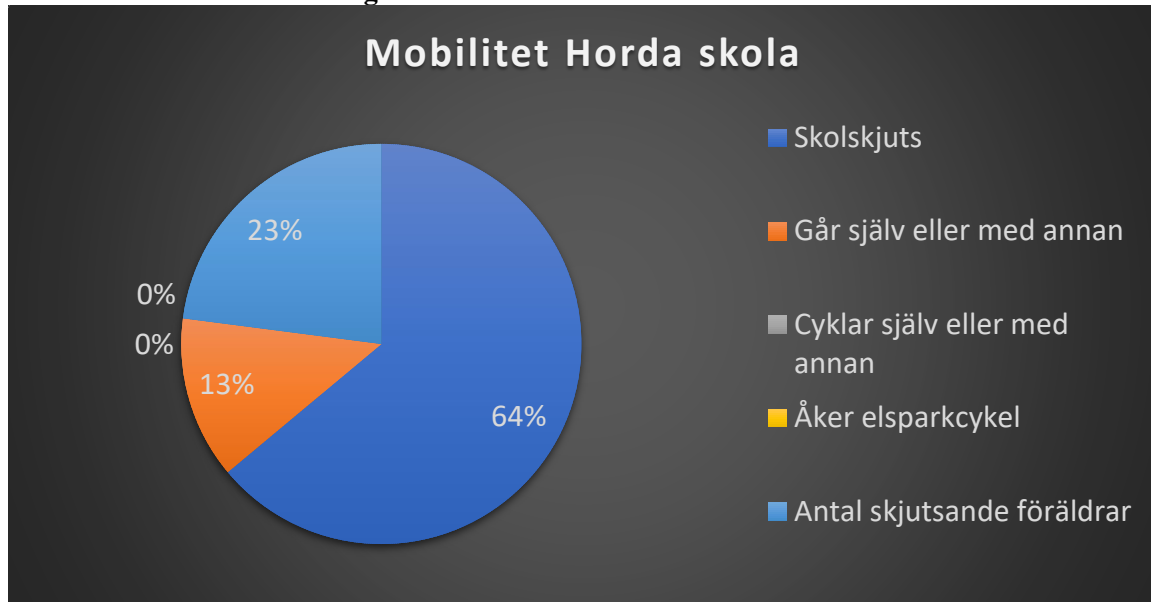


Mätplats 2
Analysen visar att 85-percentilen, det vill säga att 85 procent av alla fordon, körde i en hastighet lika med eller lägre än 38 km i timmen på Järnvägsgatan. Totalt passerade 3 920 fordon under tidsperioden. Allra flest fordon är personbilar (89 %), resterade tillhör lastbilar eller annan tung trafik. ÅDT är 563 fordon per dygn.

Allra flest fordon per timme var klockan 16:30 på eftermiddagen (50 fordon) och klockan 6:30 på morgonen (38 fordon). Allra flest fordon har passerat mätningen på tisdag och fredag.



Mobiliteten – hur tar man sig till skolan?



Kommentar

Hela skolans område är inhägnat. Flest föräldrar lämnar sina barn på Hembygdsvägen. Där finns inga höga hastigheter. Dock är utrymmet på gatan inte stort då parkerade bilar till boende upptar plats. Skolskjutsfordon, skjutsande föräldrar och matleverens har begränsat med utrymme. I korsningen Hembygdsvägen/Järnvägsgatan är sikten dålig. Den spegel som är uppsatt är undermålig och behöver ses över för att öka trafiksäkerheten.

Hånger skolan

Hånger skola är en av kommunens mindre F-6 skolor med totalt 67 barn på skolan. Majoriten av barnen åker skolskjuts till skolan, som ligger en bit utanför själva tätorten. Upptagningsområdet är stort och dom allra flesta av skolans elever bor utanför tätorten.

Möjligheten att cykla till skolan finns. Längs med väg 559 som sträcker sig från tätorten till skolans område finns en kombinerad gång och cykelväg.

Genomförande

Mätplats 1

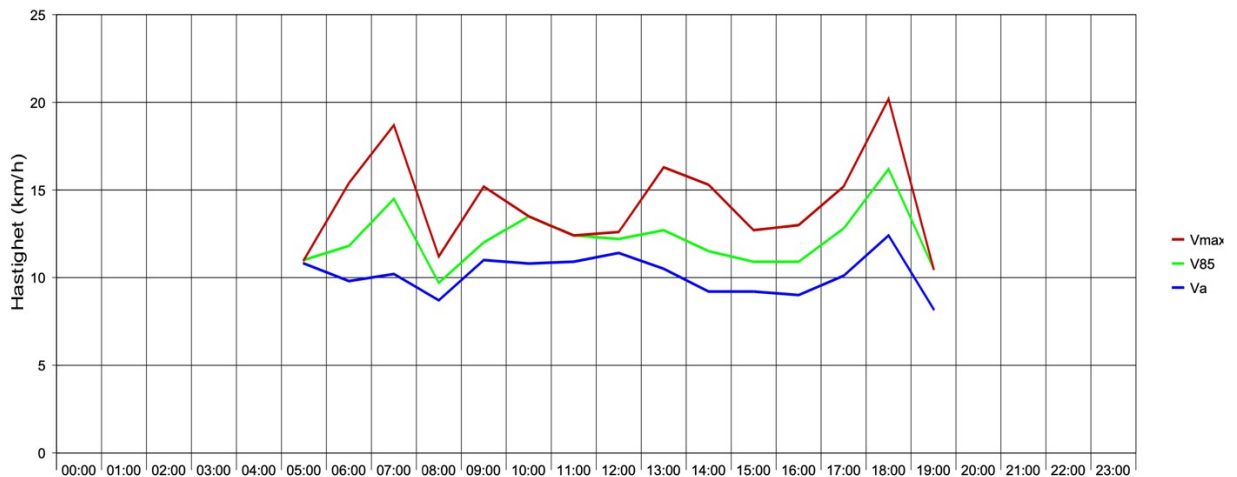
Väg 559 som passerar skolans område är en statlig väg. Trafikverket har genomfört den senaste mätningen i januari 2016 (enligt TRV trafikflödeskarta). Dock har inte mätningen skett i anslutning till skolan. Totalt passerade 4 928 fordon i veckan vilket ger ett ÅDT på 704 fordon per dygn. Den tunga trafiken var 8 procent. Skyltad hastighet är 70 km/tim och medelhastigheten var 63 km i timmen. Diagram saknas för mätningen. Observera! Denna mätning är alltså inte genomförd i anslutning till skolan.

Granskning av trafikmiljön genomfördes 19 april 2024. Personal har rört sig i direkt anslutning till skolans område och en bit norr och söder om skolan, längs med Värnamovägen.

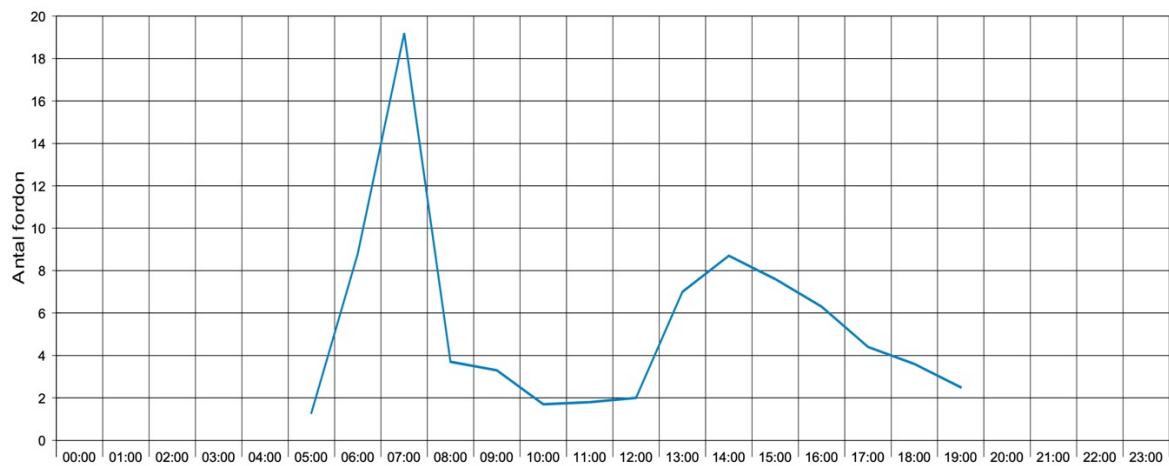
Mätplats 2:

Den andra mätplatsen har varit placerad i direkt anslutning till skolans parkering och syftar i första hand till att notera antalet fordon. Analysen visar att 85-percentilen, det vill säga att 85 procent av alla fordon, körde i en hastighet lika med eller lägre än 14 km i timmen. Under perioden 12-22 april 2024 har 478 fordon registrerats vilket ger ett ÅDT på 69 fordon per dygn.

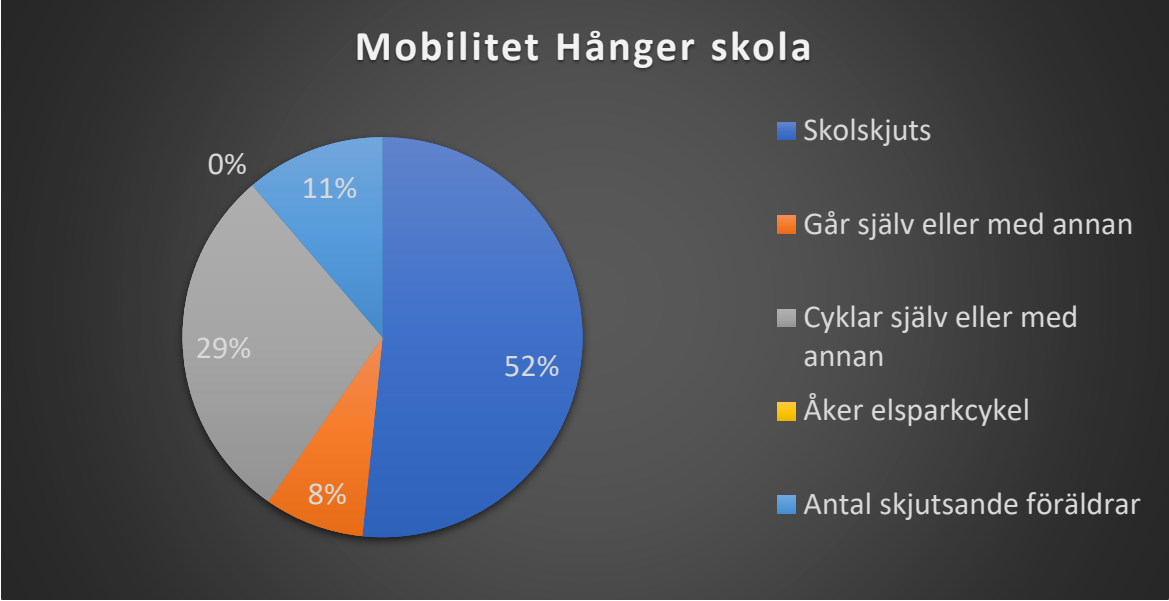
Allra flest fordon per timme var 7:30 på morgonen (18 fordon). Allra flest fordon har passerat mätningen på tisdag och torsdag.



Tidpunkter:



Mobiliteten – hur tar man sig till skolan?



Kommentar

Majoriten av barnen åker skolskjuts men betydande andel barn går eller cyklar själva. Det finns kombinerad gång och cykelväg men belysning och passagemöjlighet borde finnas längs med Värnamovägen, då det är barnens huvudsakliga skolväg. Vid skolan är det också skyltat 50 km vilket är alldeles för högt. Kommunen bör se över möjligheten att sänka till 40 km genom samhället.

Kärda skola

Kärda skola är en av kommunens mindre skolor med cirka 60 elever. Skolan ligger längs Kärдавägen som går genom samhället. Ungefär hälften av barnen bor i samhället medan resterande barn åker skolskjuts eller blir skjutsade av sina föräldrar.

Möjligheten att cykla till skolan finns. Längs med väg Kärдавägen finns en kombinerad gång och cykelväg, på båda sidorna genom samhället. Skyltad hastighet genom orten är 40 km.

Skolans rektor upplever trafikmiljön som lugn över lag.

Genomförande

Granskning av trafikmiljön genomfördes 26 april 2024. Personal har främst rört sig runt skolans område, längs med Kärдавägen, Skolvägen och Parkvägen.

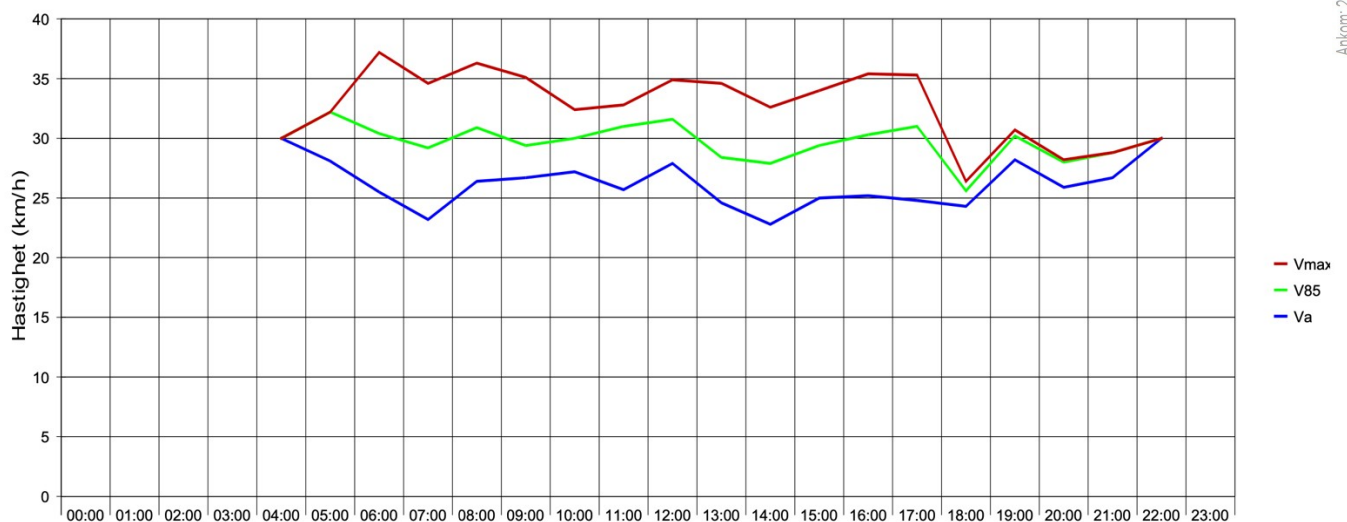
Mätplats 1

Väg 559 som passerar skolans område är en statlig väg. Trafikverket har genomfört den senaste mätningen i januari 2016 (enligt TRV trafikflödeskarta). Dock har inte mätningen skett i anslutning till skolan. Totalt passerade 4 928 fordon i veckan vilket ger ett ÅDT på 704 fordon per dygn. Den tunga trafiken var 8 procent. Skyltad hastighet är 70 km/tim och medelhastigheten var 63 km i timmen. Diagram saknas för mätningen.

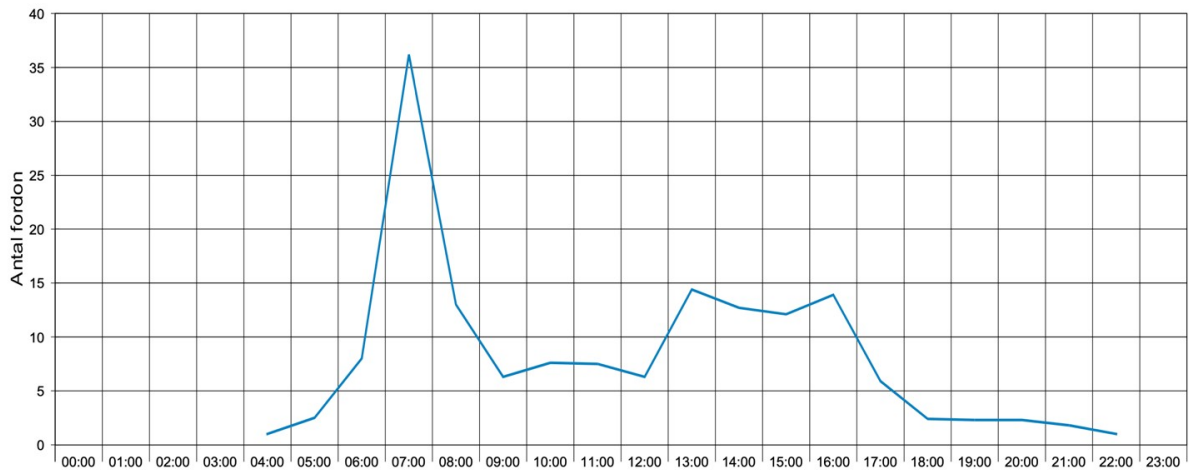
Mätplats 2:

Den andra mätplatsen har varit placerad på Skolvägen, som ligger i anslutning till skolans område. Skolvägen går runt kyrkans område som ligger precis bredvid skolan. Mätningen har genomförts under tidsperioden 15 april-22 april 2024. Totalt har 960 fordon registrerats under perioden vilket ger ett ÅDT på 140 fordon per dygn.

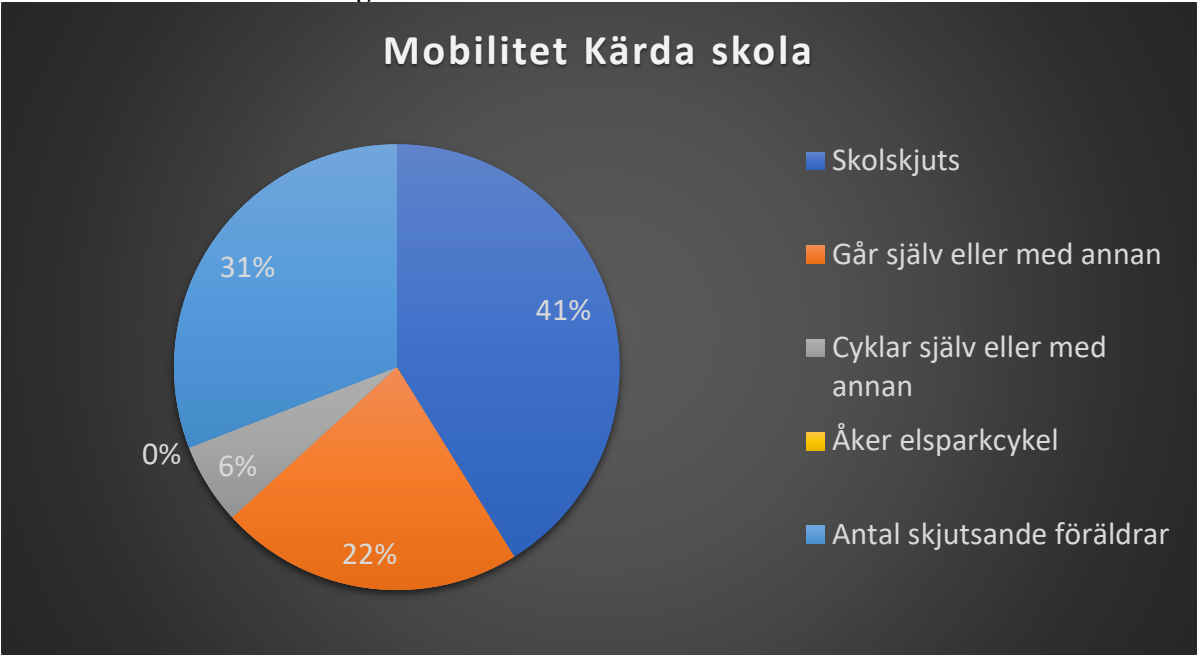
Analysen visar att 85-percentilen, det vill säga att 85 procent av alla fordon, körde i en hastighet lika med eller lägre än 32 i timmen. Allra flest fordon per timme var 7:30 på morgonen (36 fordon). Allra flest fordon har passerat mätningen på onsdag och torsdag.



Tidpunkter:



Mobiliteten – hur tar man sig till skolan?



Kommentar

En relativt lugn skolmiljö. Inga högre hastigheter vid mätpunkten. Det finns goda möjligheter att både gå och cykla till skolan. Det finns en kombinerad gång och cykelväg på båda sidor genom samhället.. Skyltningen att här finns en skola kan förtydligas bättre än idag.

Mossleskolan

Mossleskolan är en ny F-3 skola centralt belägen i Värnamo tätort. Här går cirka 250 barn som de allra flesta bor i närområdet. Enligt skolans rektor är upplevelsen att de flesta barn går eller cyklar själva eller tillsammans med kompisar och föräldrar. Trots det finns det många barn som blir skjutsade. De lämnas i huvudsak av på skolan parkeringsplats. I anslutning till skolans parkeringsplats finns ett tiotal avsatta hämta och lämnaplatser för föräldrar.

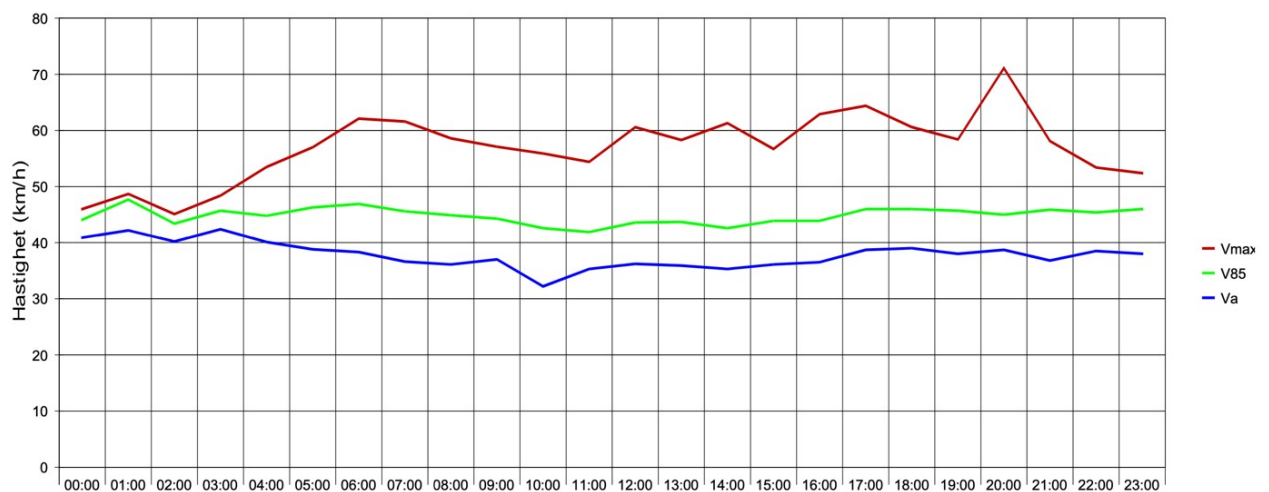
Runt skolans område finns det gott med cykelvägar och gångstråk. Många barn som bor i höghusen bakom huvudbyggnaden till skolan går själva på morgonen.

Genomförande:

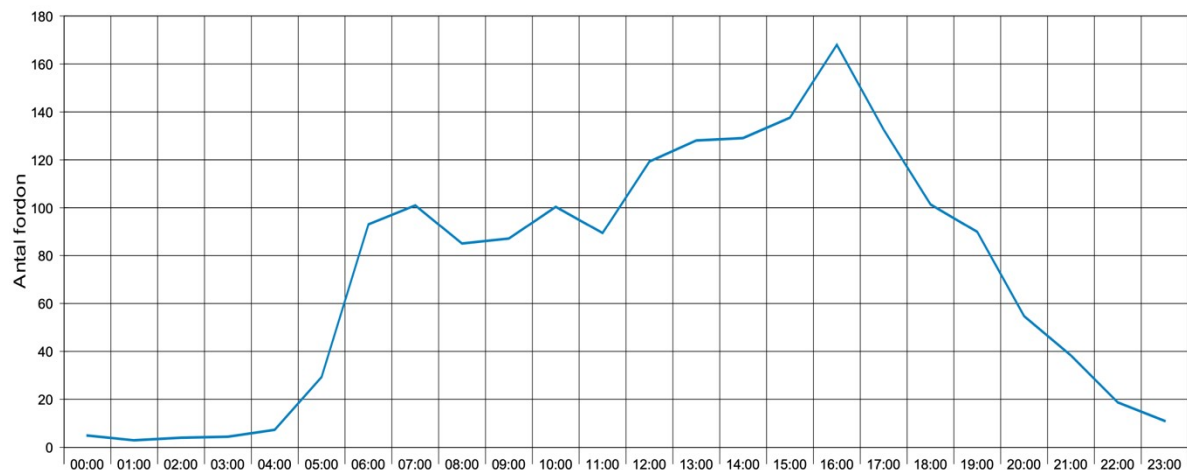
Mätplatsen har varit placerad i direkt anslutning till en av skolans främsta parkeringsplatser längs med Grängsgatan. Analysen visar att 85-percentilen, det vill säga att 85 procent av alla fordon, körde i en hastighet lika med eller lägre än 45 km i timmen. Under perioden 28 augusti-3 september 2024 har 6 878 fordon registrerats vilket ger ett ÅDT på 982 fordon per dygn. Hastigheten är hög då skyltad hastighet i området är 40 km/tim.

Granskning av trafikmiljön genomfördes 3 september 2024. Personal har rört sig i området runt hela skolan, främst längs med parkeringsplatser vid Grängsgatan och Doktorsgatan.

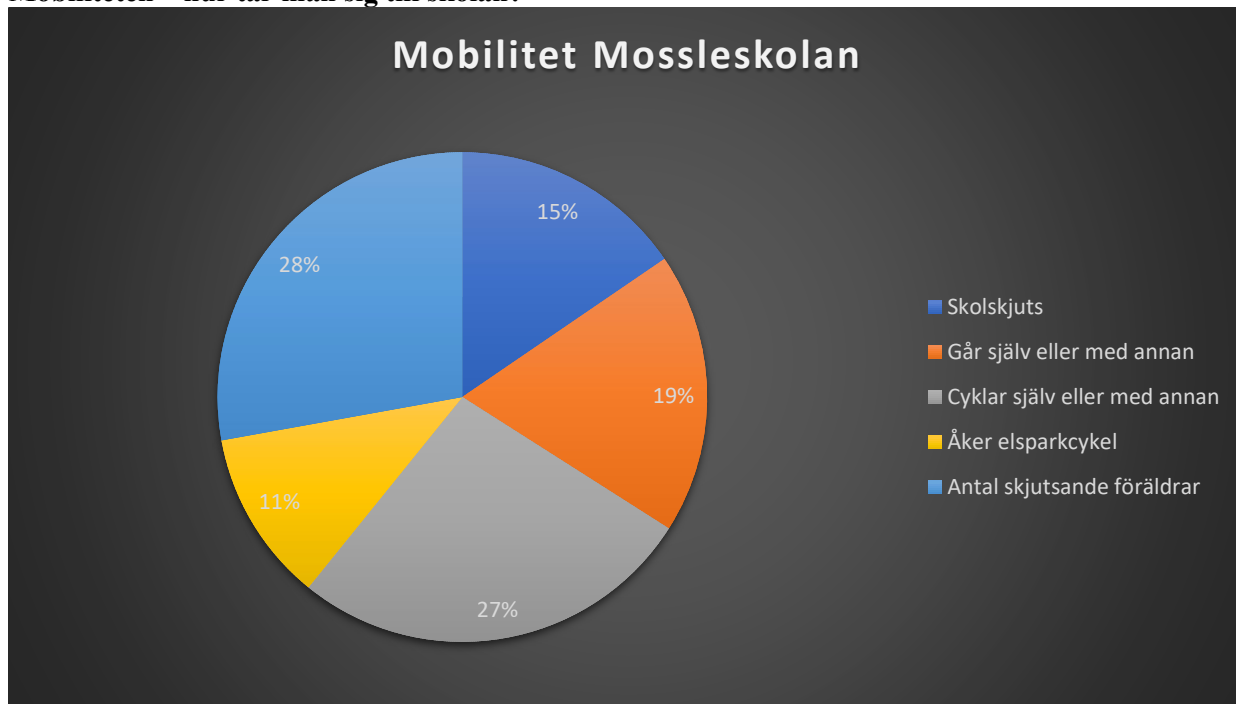
Allra flest fordon per timme var 7:30 på morgonen (100 fordon) med maxtimme 16:30 pp eftermiddagen (165 fordon) Allra flest fordon har passerat mätningen på tisdag, onsdag och torsdag,



Tidpunkter:



Mobiliteten – hur tar man sig till skolan?



Kommentar

Andelen skjutsande föräldrar är hög med tanke på skolans placering och goda möjlighet att cykla och gå till skolan själva. Grängsgatan är lång och rak vilket inbjuder till högre hastigheter vilket det också är enligt mätningen. Med tanke på att Grängsgatan är en huvudsakliga skolväg för många barn på skolan bör trafikmiljön ses över. Hastighetssäkrande åtgärder bör prioriteras.

Rydholms skola

Rydholms skola är en av kommunens största F-6 skolor med 180 elever. Skolan ligger i östra delen av kommunen och skolan är centralt belägen på orten. En majoritet av skolans barn bor i tätorten eller i närheten av den. Ungefär en tredjedel åker skolskjuts.

Skolans område är inhägnat och det finns kombinerad gång och cykelväg runt området. På ena sidan finns en stor parkering där i huvudsak personal parkerar men den fungerar även som en hämta och lämnplats för skjutsande föräldrar.

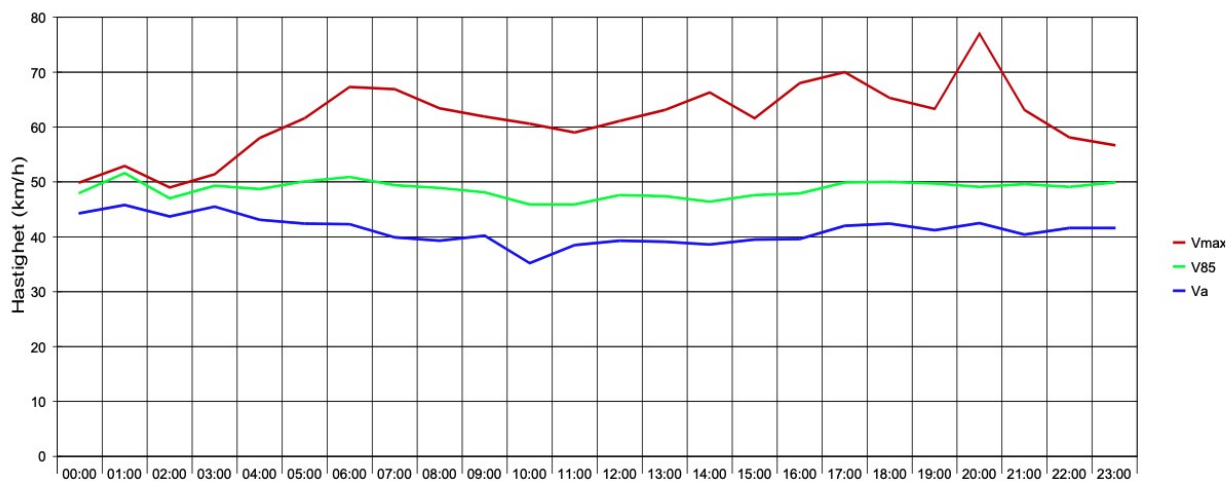
Genomförande

Två mätningar har genomförts under perioden 8 april-15 april 2024. Den första mätaren har varit placerad på Alvestavägen som är ett huvudstråk förbi skolan. Den andra mätaren har suttit på Västra Storgatan i direkt anslutning till skolans huvudsakliga parkeringar. Här lämnar skolskjutsfordon och föräldrar sina barn.

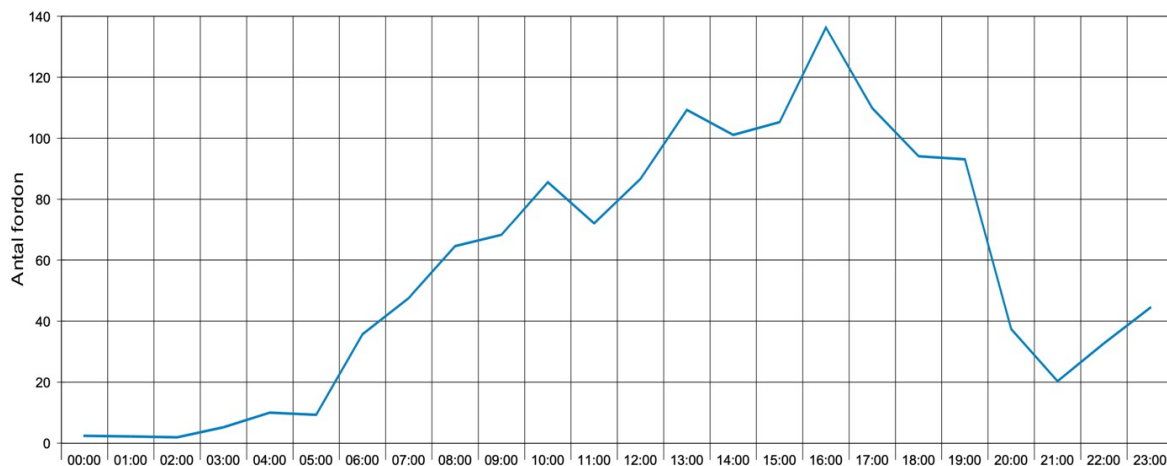
Granskning av trafikmiljön genomfördes 12 april 2024. Personal har rört sig runt hela skolans område, från Stallagårdsvägen till Västra Storgatan.

Analysen för mätning 1 på Alvestavägen, visar att 85-percentilen, det vill säga att 85 procent av alla fordon, körde i en hastighet lika med eller lägre än 49 km i timmen. Skyltad hastighet är 40 km/tim.

Totalt har 11 875 fordon passerat under mätningen vilket ger ett ÅDT på 1 706 fordon per dygn. Det är i huvudsak personbilar som kör på sträckan (88 procent) och cirka 10 procent lastbilar och annan tung trafik.



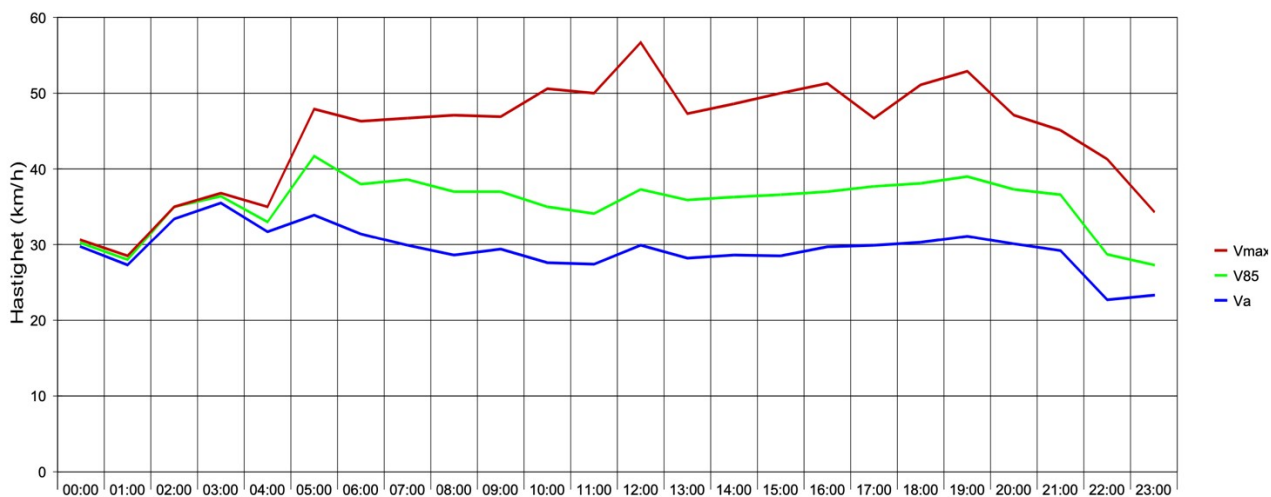
Allra flest fordon per timme var under eftermiddagen, cirka 16:30 (140 fordon) Allra flest fordon har passerat mätningen på tisdag, onsdag och torsdag,



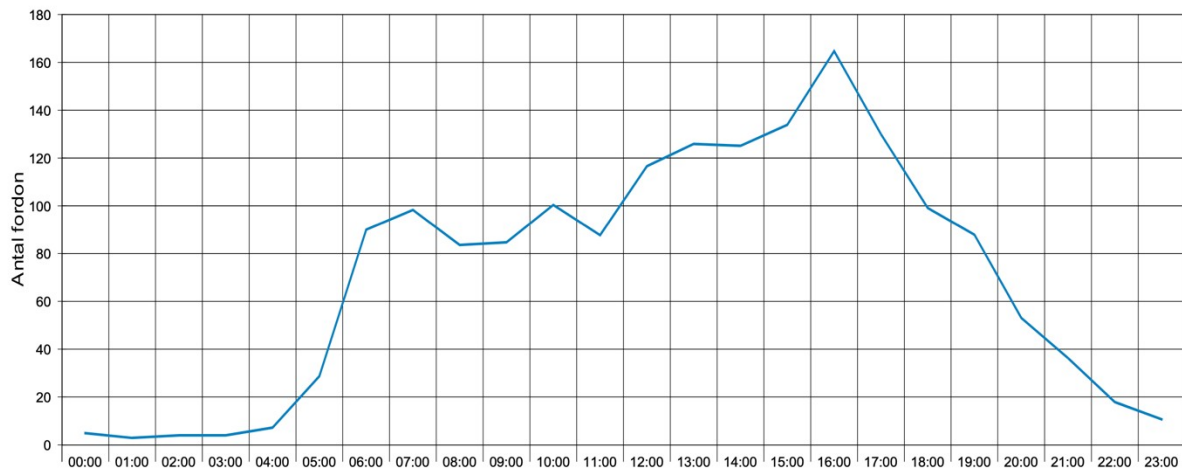
Mätplats 2:

Analysen för mätning 2 på Västra Storgatan, visar att 85-percentilen, det vill säga att 85 procent av alla fordon, körde i en hastighet lika med eller lägre än 37 km i timmen. Skyltad hastighet är 40 km/tim.

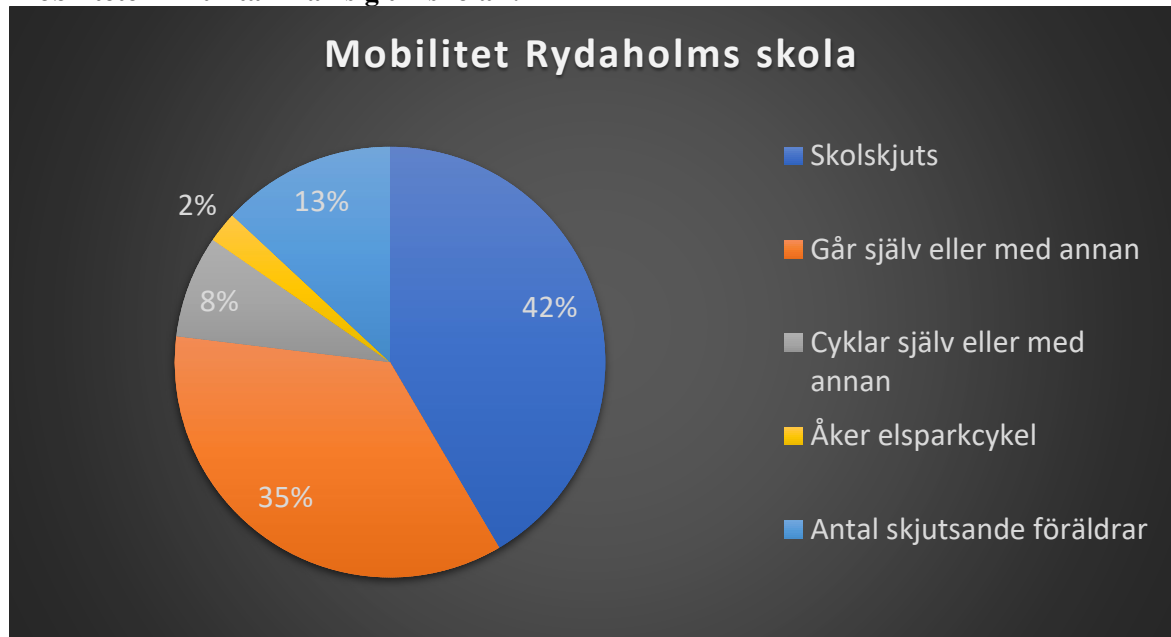
Totalt har 9 567 fordon passerat under mätningen vilket ger ett ÅDT på 1 373 fordon per dygn. Det är i huvudsak personbilar som kör på sträckan (85 procent) och cirka 6 procent lastbilar och annan tung trafik. Mest trafik är det ca 16:30 på eftermiddagen (160 fordon)



Tidpunkter:



Mobiliteten – hur tar man sig till skolan?



Kommentar

De två mätpunkterna skiljer sig väsentligt. På Västra Storgatan råder inga högre hastigheter, däremot längs Alvestavägen där många av skolans barn rör sig till och från skolan. Längs med Västra Storgatan lämnas i huvudsak barnen av sina skjutsande föräldrar. Belysningen bör ses över vid de övergångsställen som finns längs med Alvestavägen.

Rörstorpsskolan

Rörstorpsskolan är en av kommunens största F-6 skolor, centralt belägen i Värnamo tätort. Här går över 300 barn som de allra flesta bor i närområdet. Enligt skolans rektor är upplevelsen att de flesta barn går eller cyklar själva eller tillsammans med kompisar och föräldrar.

De lämnas i huvudsak av på skolan parkeringsplats vid Vallmovägens slut. I anslutning till skolans parkeringsplats finns ett tiotal avsatta hämta och lämnaplatser för föräldrar.

Runt skolans område finns det gott med cykelvägar och gångstråk. Många barn som bor i höghusen bakom huvudbyggnaden till skolan går själva på morgonen.

Genomförande:

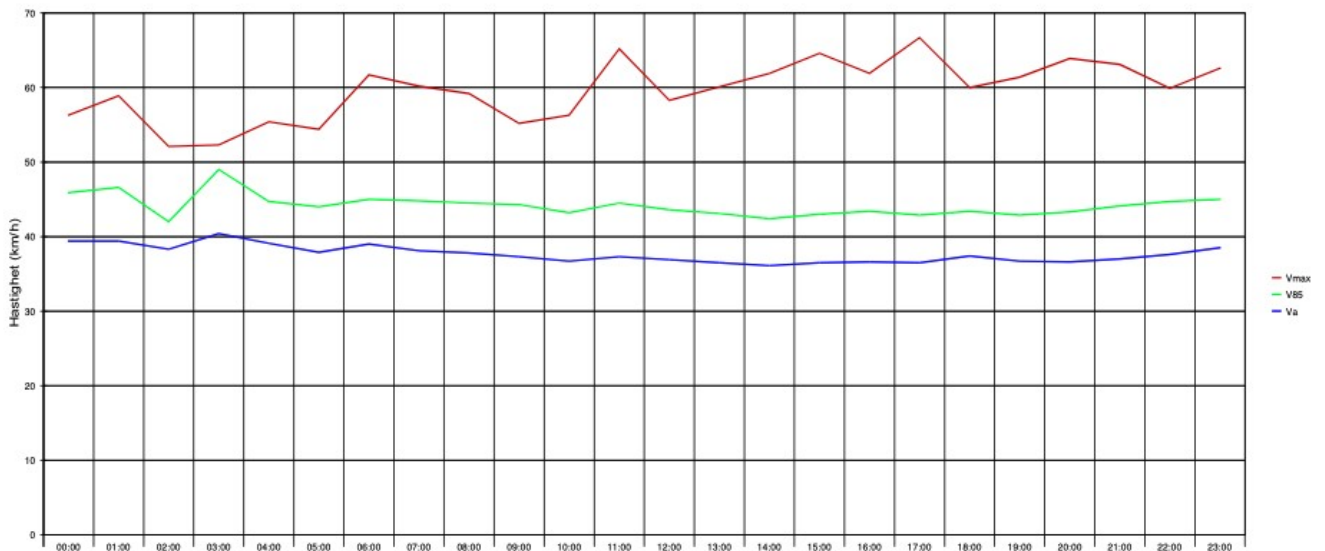
Det har genomförts två mätningar runt skolan. Den första mätningen är utförd av kommunen 23-30 mars 2020 och har varit placerad på Ringvägen. Ringvägen är en av de mer trafikerade gatorna i tätorten och leder runt skolans område.

Den andra mätningen har varit placerad i direkt anslutning till skolans huvudsakliga parkeringsplats på Vallmovägen. Perioden 15 april-22 april 2024.

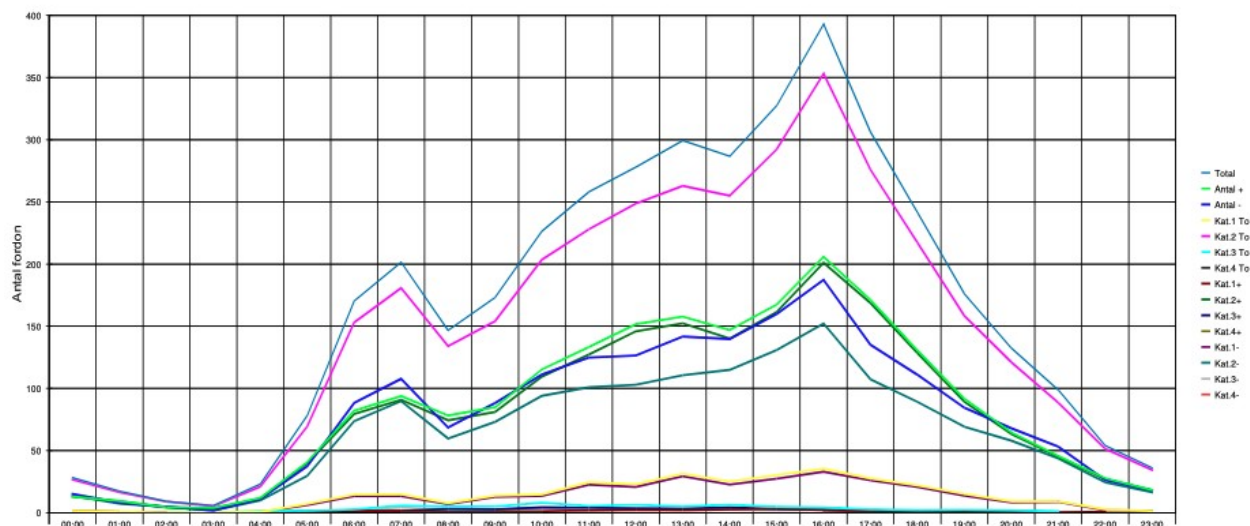
Granskning av trafikmiljön genomfördes 26 april 2024. Personal har rört sig från skolans parkeringsplats på Vallmovägen, runt hela skolans område vid intilliggande gator och gc-vägar.

Analysen för mätning 1 på Ringvägen, visar att 85-percentilen, det vill säga att 85 procent av alla fordon, körde i en hastighet lika med eller lägre än 44 km i timmen. Skyltad hastighet är 40 km/tim. Totalt har 26 575 fordon passerat under mätperioden vilket ger en ÅDT på 3 959 fordon per dygn. I huvudsak är det biltrafik som trafikerar sträckan (82 procent).

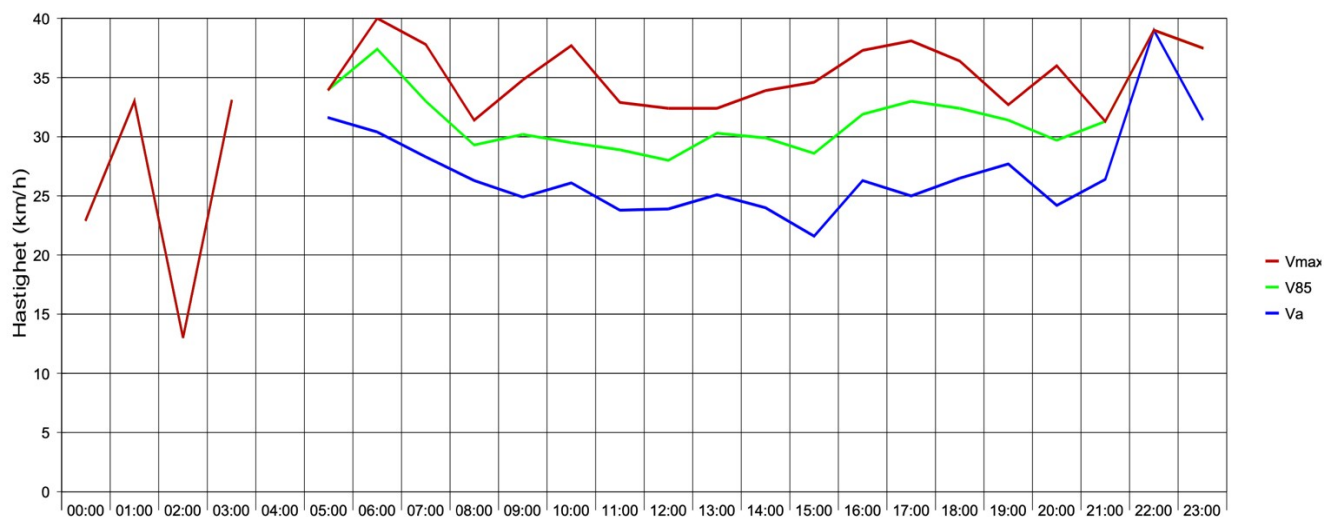
Mest trafik noterades under eftermiddagen vid 16-tiden och klockan 7:00 på morgonen. Det är jämnt fördelat med trafik under veckans dagar.



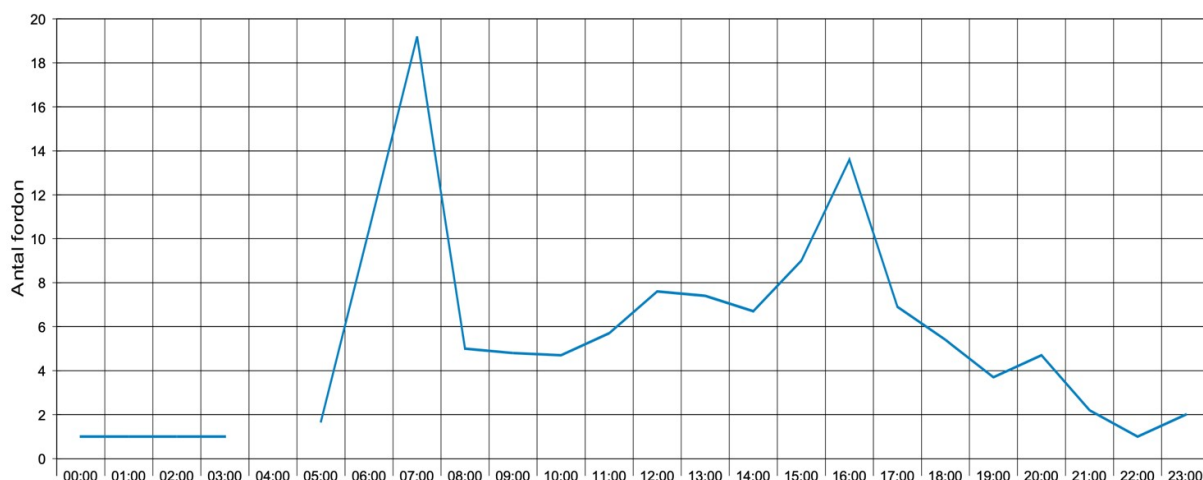
Tidpunkter:



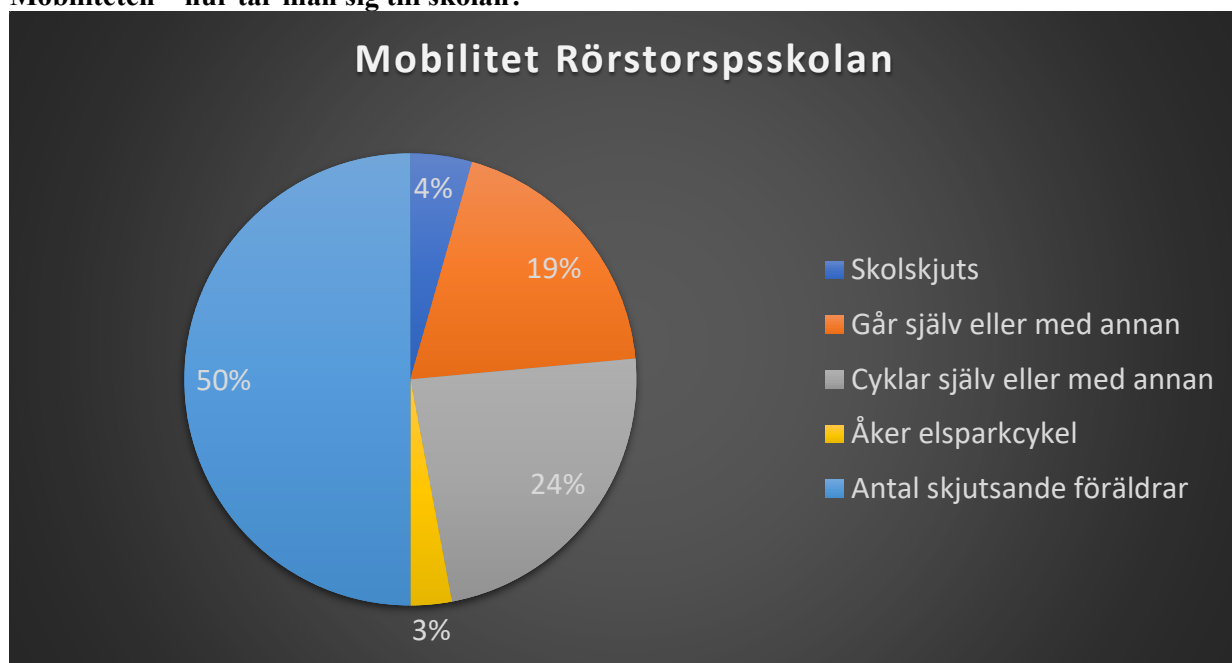
Analysen för mätning 2 på Vallmovägen visar att 85-percentilen, det vill säga att 85 procent av alla fordon, körde i en hastighet lika med eller lägre än 35 km/tim. Under perioden har totalt 791 fordon noterats vilket ger ÅDT på 115 fordon per dygn. 90 procent är biltrafik på sträckan. Mest trafik är det 7:30 på morgonen (19 fordon) och 16:30 på eftermiddagen (13 fordon). Dagar som är mest trafikerade är onsdag, torsdag och fredag.



Tidpunkter:



Mobiliteten – hur tar man sig till skolan?



Kommentar

Skolan ligger i ett område omgärdat av gångstråk, cykelbanor, villor och höghus. Skolan ligger centralt med goda möjligheter att både gå, cykla själv eller med vuxen och kompisar. Då ska inte hälften av barnen behöva skjutas till skolan. Det skapar en onödig trafiksituation framför allt på Vallmovägen där antalet hämta, lämnplatser är begränsade. Stora delar av den befintliga parkeringen vid Vallmovägen är upptagen av personal under dagtid. Här bör insatser kring mobilitetsfrågan diskuteras och föräldrar informeras om antalet skjutsande föräldrar.

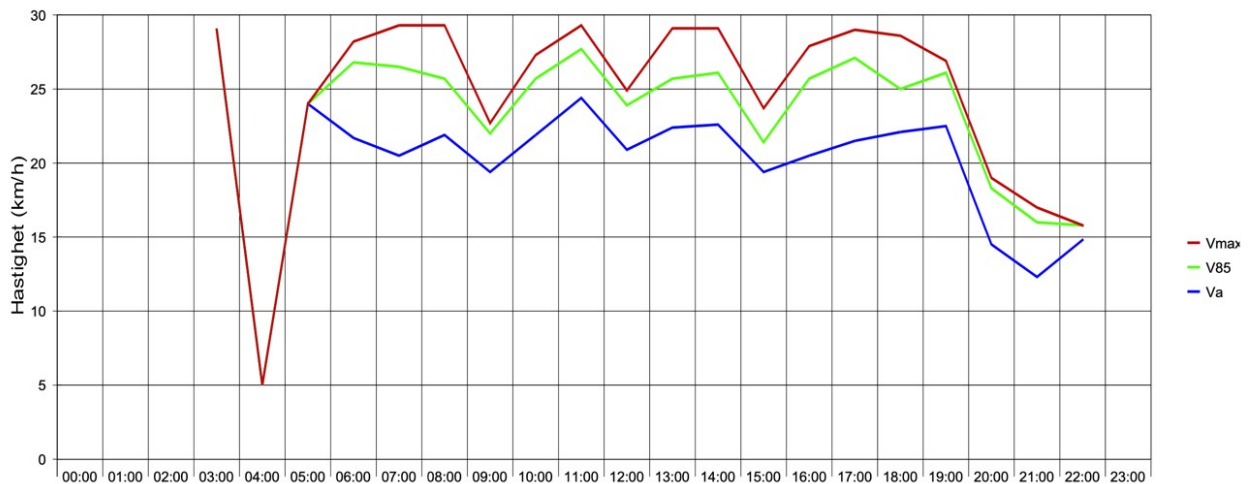
Tännö skola

Tännö skola är kommunens minsta F-3 skola med 30-talet elever. Skolan ligger centralt belägen i samhället Tännö längs med Kyrkvägen. Hela skolans område är inhägnat och två mindre gator går in på vardera sida om skolan, Trastvägen och Lärkvägen. Dessa vägar används i huvudsak för de föräldrar som väljer att lämna och hämta sina barn på skolan. De allra flesta barn bor i samhället eller utanför. Ett fåtal åker skolskjuts till skolan.

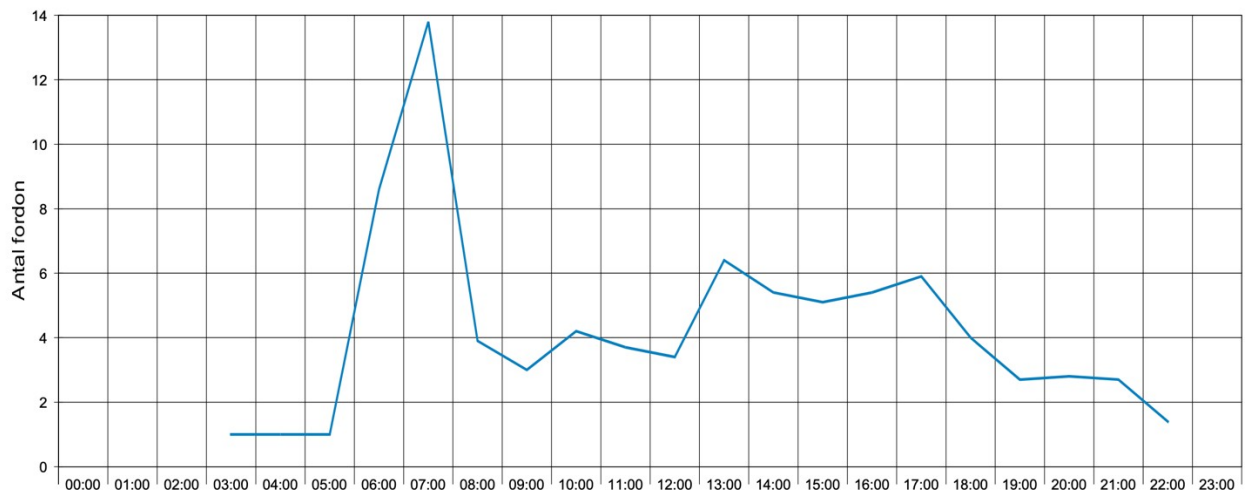
På skolområdes botten del finns ett gång och cykelområde med lekplats och fotbollsplaner. Framför skolans område, längs med Kyrkvägen finns inga gång eller cykelstråk.

Genomförande:

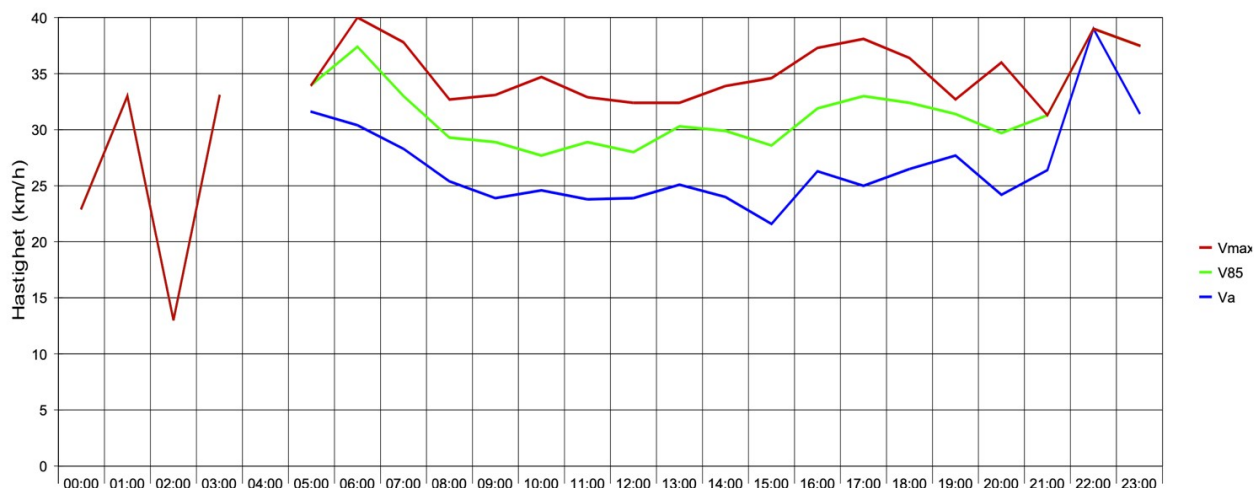
Det har genomförts två mätningar runt skolan. Den första mätningen har genomförts på Trastvägen 15-22 april 2024. Analysen visar att 85-percentilen, det vill säga att 85 procent av alla fordon, körde i en hastighet lika med eller lägre än 28 km i timmen. Skyltad hastighet är 40 km/tim. Totalt har 534 fordon passerat under perioden vilket ger ett ÅDT på 77 fordon per dygn. 89 procent är biltrafik. Granskning av trafikmiljön genomfördes 17 maj 2024.



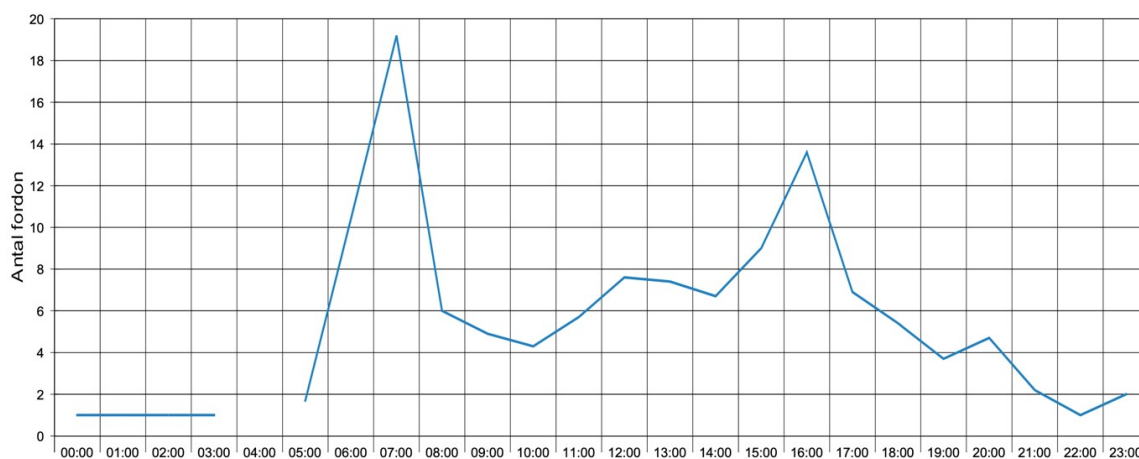
Mest trafik noterades på morgonen vid 07:30 (13 fordon). Under tisdag och fredag noterades högst flöden.



Den andra mätningen har genomförts på Lärkvägen mellan 15-22 april 2024. Analysen visar att 85-percentilen, det vill säga att 85 procent av alla fordon, körde i en hastighet lika med eller lägre än 34 km i timmen. Skyltad hastighet är 40 km/tim. Totalt har 805 ordon passerat under perioden vilket ger ett ÅDT på 116 fordon per dygn. 88 procent är biltrafik.

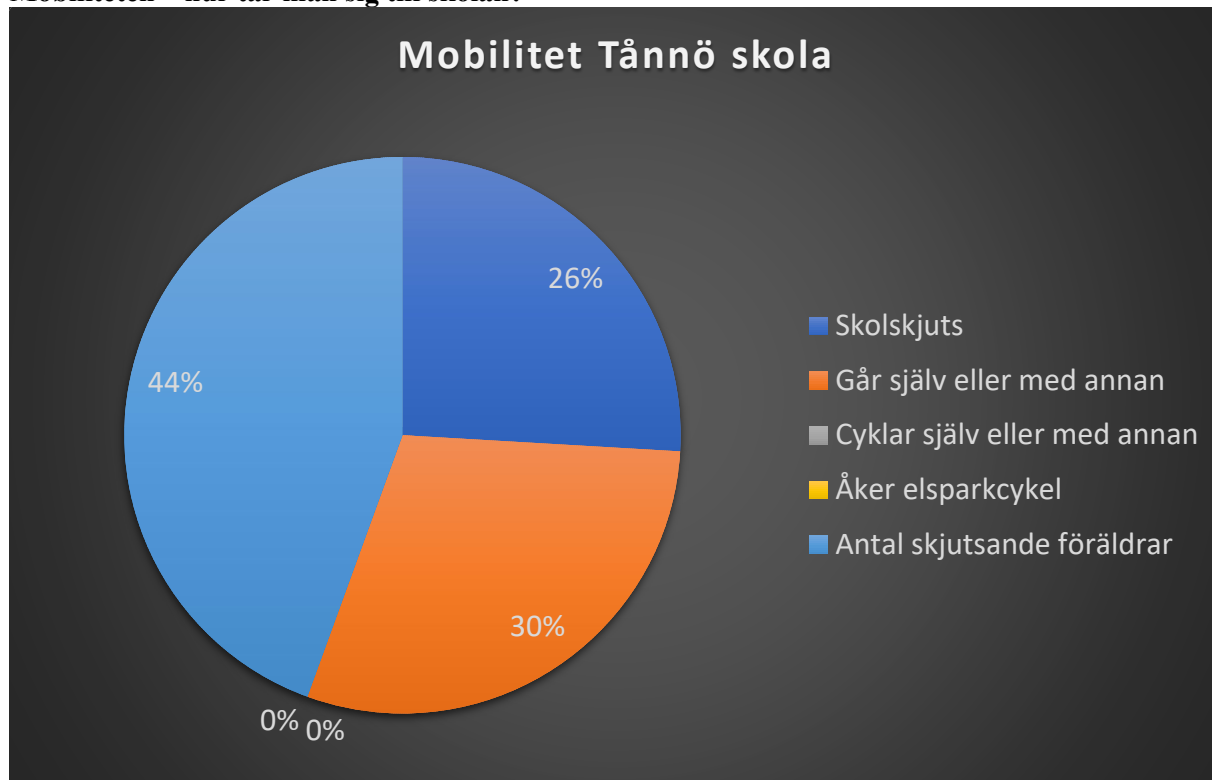


Allra flest fordon passerar vid 07:30-tiden på morgonen (19 fordon) och under eftermiddagene vid 16:30-tiden (13 fordon). Flest fordon noterades under tisdag, torsdag och fredag.



Granskning av trafikmiljön har gjorts runt skolans område. I huvudsak har personal granskat miljön vid Trastvägen och Larkvägen, där trafiken är som intensivast.

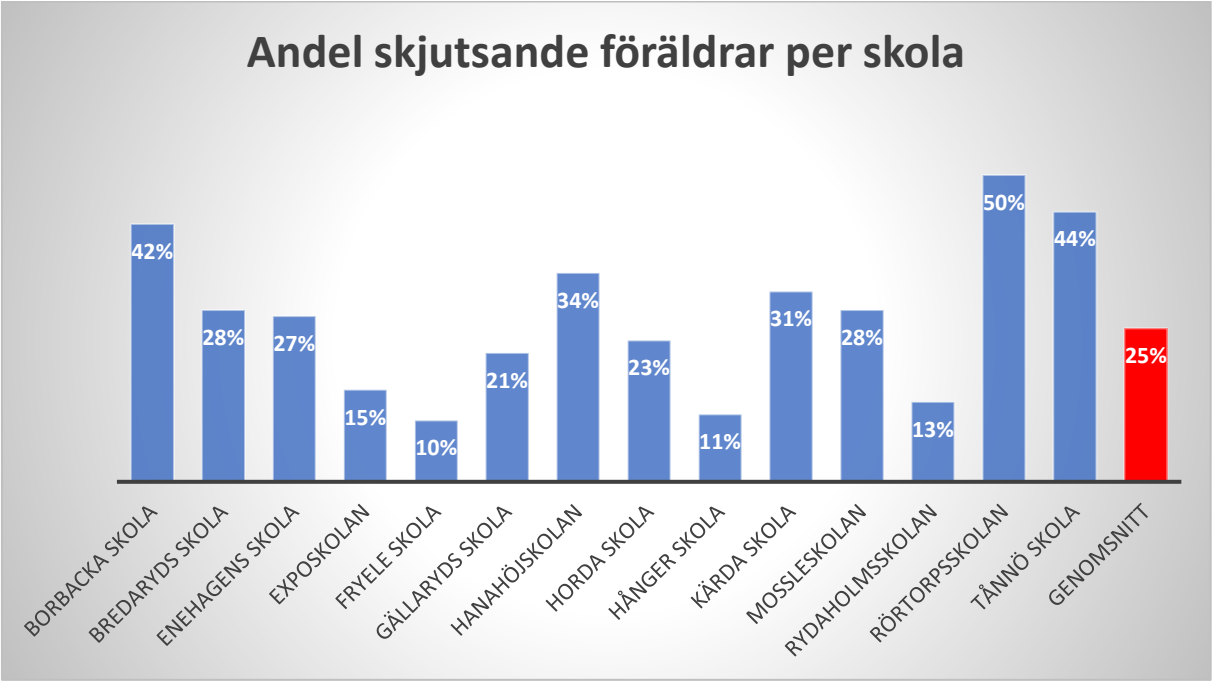
Mobiliteten – hur tar man sig till skolan?



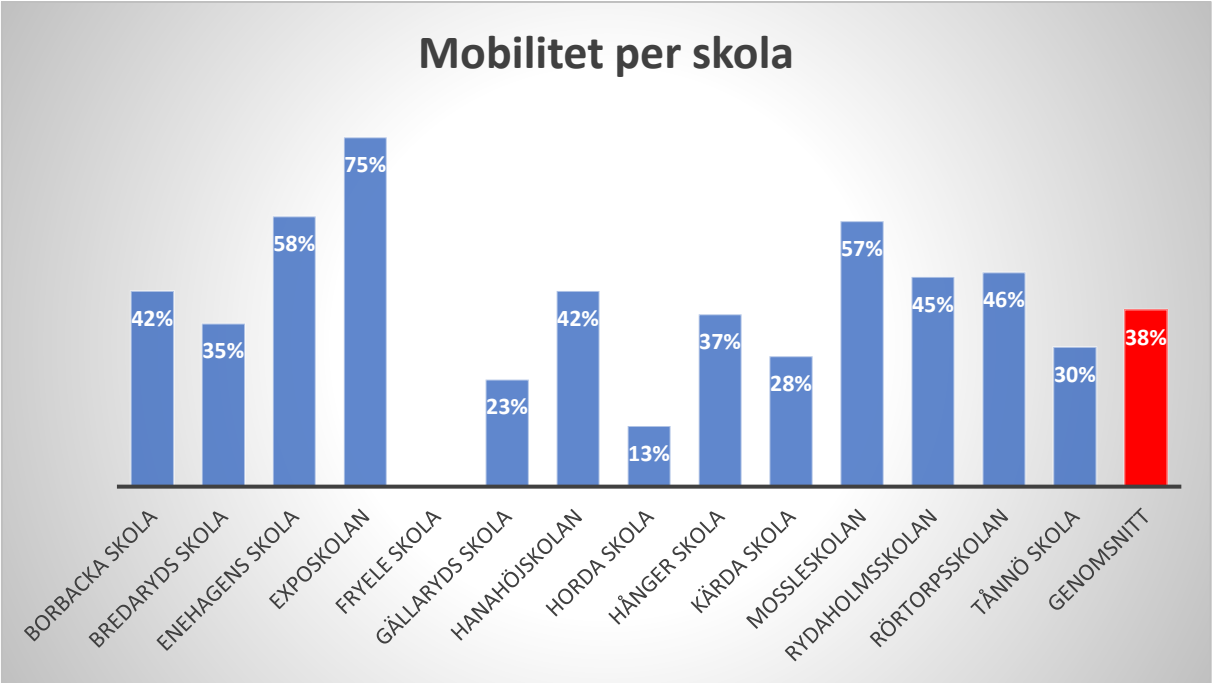
Kommentar

Det förekommer inga högre hastigheter på de två sträckor där mätningar har utförts. Området är lugnt med lekplatser, fotbollsplan, samt gång och cykelväg bakom huvudbyggnaden. Området är också inhängnat från vägen. Med tanke på detta bör antalet skjutsande föräldrar kunna minska och öka antalet cyklande och gående på sikt.

Sammanställning skjutsning



Sammanställning mobilitet



Kommentar

I snitt skjutsar var fjärde föräldrar barn till skolan i F-6 skolor i Värnamo kommun (25%). Drygt var 4 av 10 barn går, cyklar eller åker elsparkcykel till skolan (41%). Det betyder att drygt 3 av 10 åker skolskjuts varje dag (34%).

Slutsatser & Rekommendationer

Många skolor i Sverige upplever att trafiksituationen är kaotisk och otrygg när skoldagen börjar och slutar. Enligt undersökningar så är det skjutsande föräldrar som bidrar med upp till 80% av biltrafiken. De vanligaste argumenten till att skjutsa sina barn till skolan är att det är praktiskt för familjen samt att det är farligt på grund av all trafik.

Trafiken kring våra skolor har ökat markant de senaste åren. Detta har i sin tur bidragit till att just trafiksituationen utanför de flesta skolorna har blivit väldigt komplex, och att många kommuner har valt detta som ett prioriterat område.

Ett sätt att åtgärda problemen är att ändra beteende och vanor hos skjutsande föräldrar, ett annat sätt är att förändra och förbättra trafikmiljön kring skolor och på det sättet minska konfliktpunkter utanför skolområdet. Det kommer dock alltid att finnas ett behov för föräldrar och skolskjuts av att kunna hämta och lämna barn vid skolor med bil respektive buss. Utmaningen ligger i att utforma trafikmiljön så att barn och unga får en säker skolväg, samt att uppmuntra och motivera andra färdssätt än bilen.

Vad kan man som förälder göra?

- Träna att gå till skolan med barnen för att sedan släppa iväg dem själva när de visat att de klarar det. Utforska om det finns vägar som är mer trafiksäkra än den närmaste. Utgå från trafikens hastighet, trafikmängd, om det finns trottoar eller cykelbana, om barnet måste korsa en väg eller en större utfart, om det finns belysning och så vidare.
- Gå samman med andra föräldrar och organisera ”vandrande skolbussar”. Turas om att promenera med skolbarnen. Den tidsmässiga belastningen blir liten om man delar på ansvaret. Man kan också ha en ”cyklande skolbuss”, men inte med fler barn än den vuxne kan överblicka. Barnen ska inte vara för små i den cyklande skolbussen.
- Ett barn som går med sällskap lär sig att gå på egen hand tidigare än ett barn som alltid skjutsas. Den som från början vänjer sig vid att dagligen gå eller cykla får det som en självklar vana. Även som förälder får man gratis motion och börjar kanske att fundera över de egna resvanorna.

Om man nu ändå måste ta bilen?

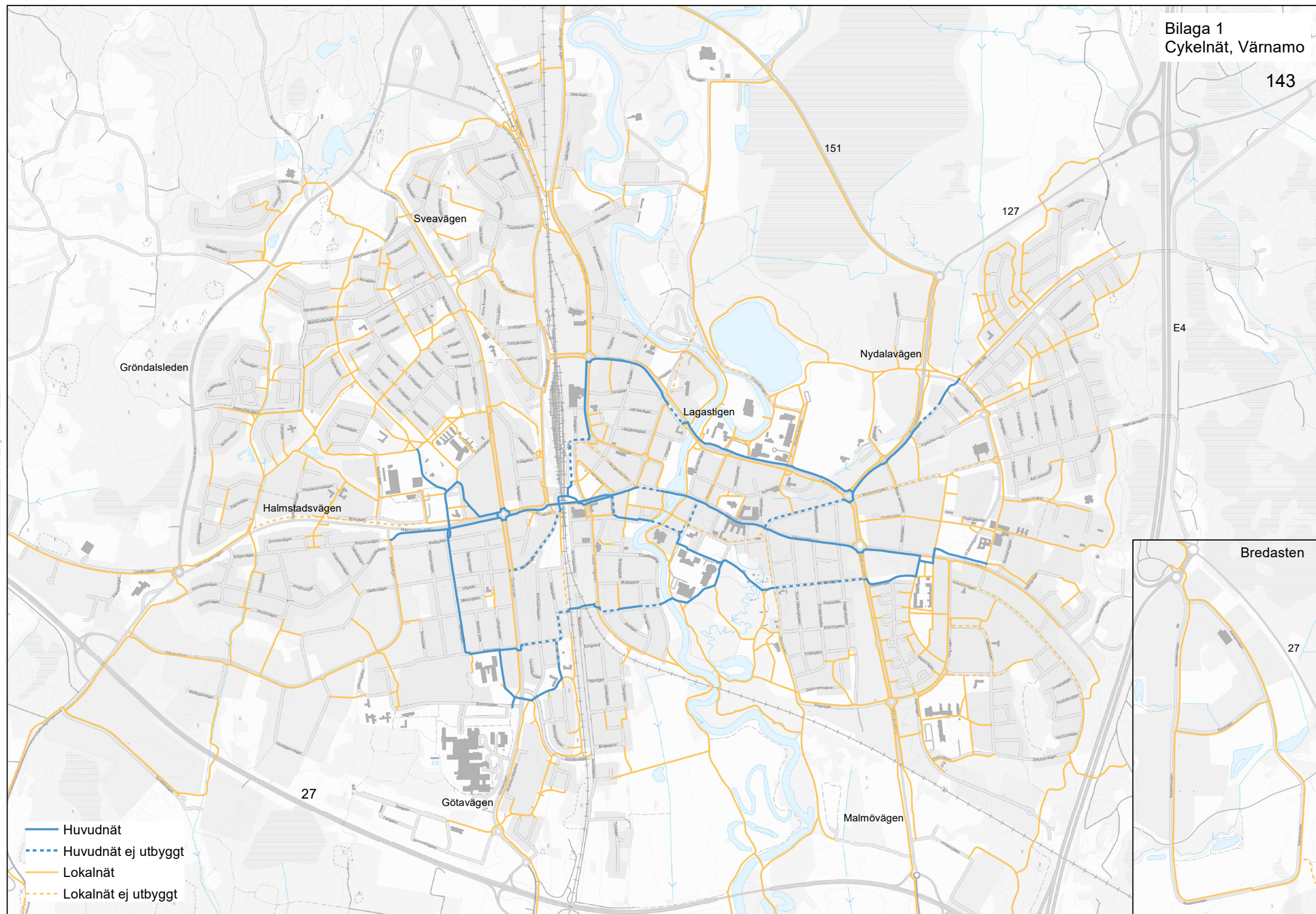
- Skjutsa bara halva vägen. Det är bättre att barnet går en del av sträckan än ingen alls, och det blir färre bilar runt skolan. Följ med i början. Med tiden kan barnet gå allt längre på egen hand.
- Samåk, ta med fler barn i området som annars också skulle ha skjutsats till skolan.
- Föreslå för skolan att skapa bilfria zoner närmast skolan och skolgården, med tydlig anvisning om alternativa och säkra avlämningsplatser.

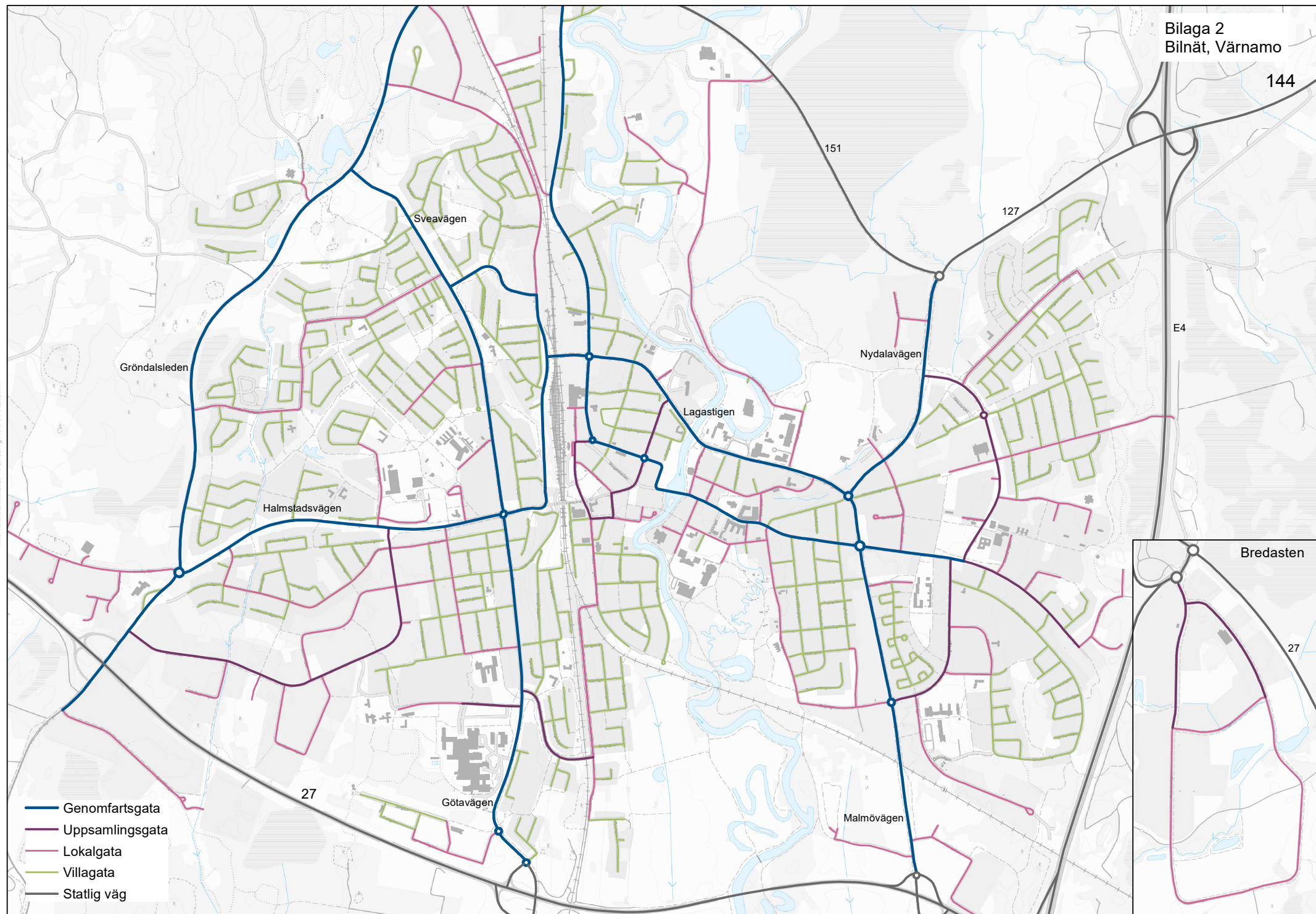
Rekommendationer till kommunen

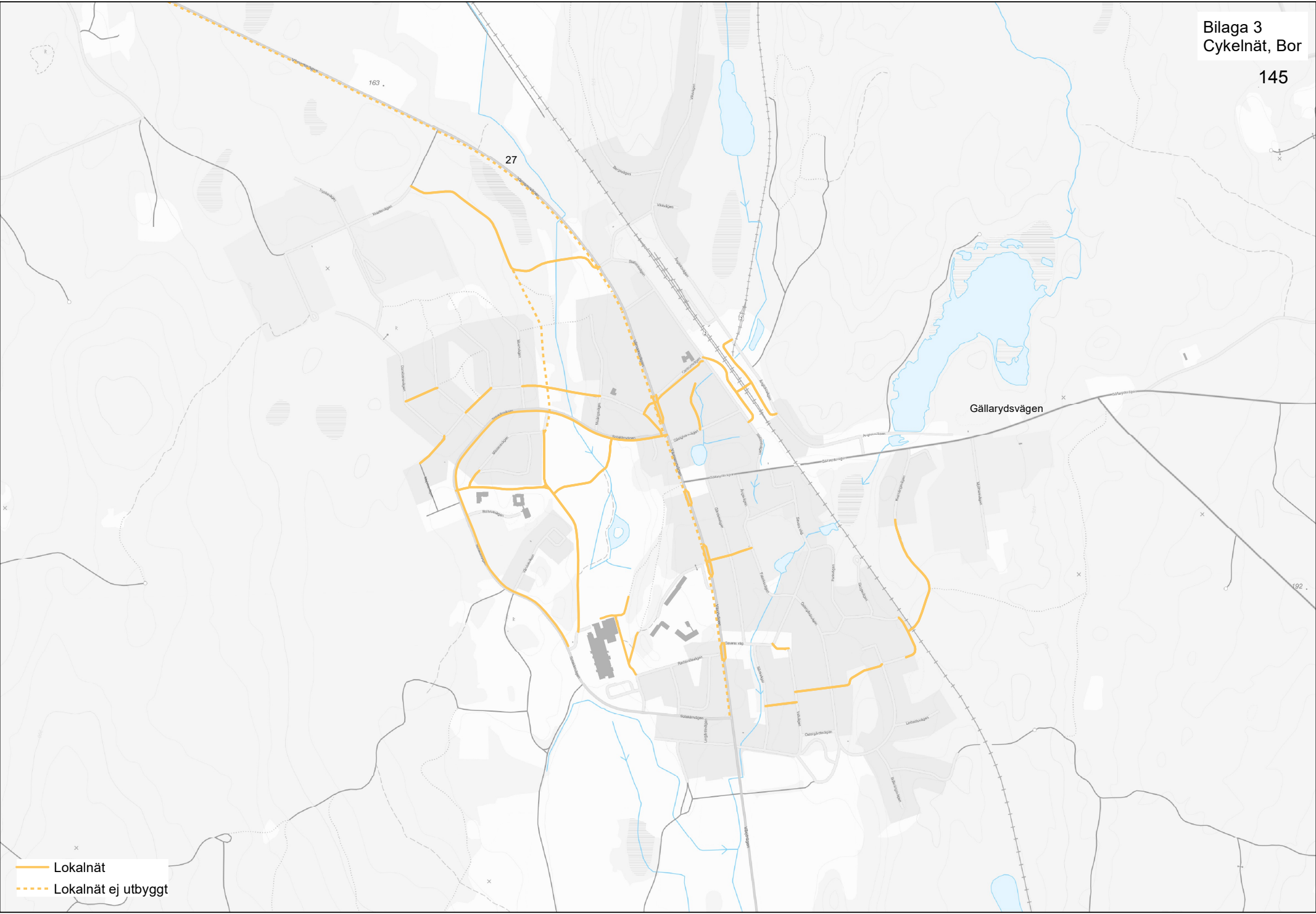
- I rapporten framgår det att hastigheten är alldeles för hög vid några skolor. Här bör kommunen se över möjligheten att sänka hastigheten från 50 till 40 km även om det är en statlig väg. Dialog bör inledas med Trafikverket.
- Generellt är skyltning vid kommunens F-6 skolor dålig. Här kan skyltning förtydligas med symboler kombinerat med text.
- Vid några skolor bör belysning och kvalitet av passager ses över.

Hur går man vidare?

- Mätningar av hastigheter och flöden bör följas upp årligen av NTF eller kommunen själv.
- Granskning av trafikmiljön runt F-6 skolor bör ses över var tredje år av NTF.
- Insatser för att höja skolbarnens trafikmedvetande och trafikkunskap bör prioriteras det närmaste året. Här rekommenderar NTF att insats görs mot kommunens årskurs 4 elever under 2025.
- Målgruppen föräldrar bör vidare prioriteras för att på sikt minska skjutsandet av barn till skolan. Här rekommenderar NTF att insatser görs mot några skolor under 2025, företrädesvis i samband med föräldramöten eller annat lämpligt forum.
- Rapporten bör i sin helhet spridas till berörda grupper som skola, föräldrar, tjänstepersoner och beslutande politiker.
- NTF rekommenderar att delar av rapporten presenteras för beslutande politiker i teknik och fritidsnämnden, samhällsbyggnadsnämnden, samt barn och utbildningsnämnden, så snart det är möjligt.

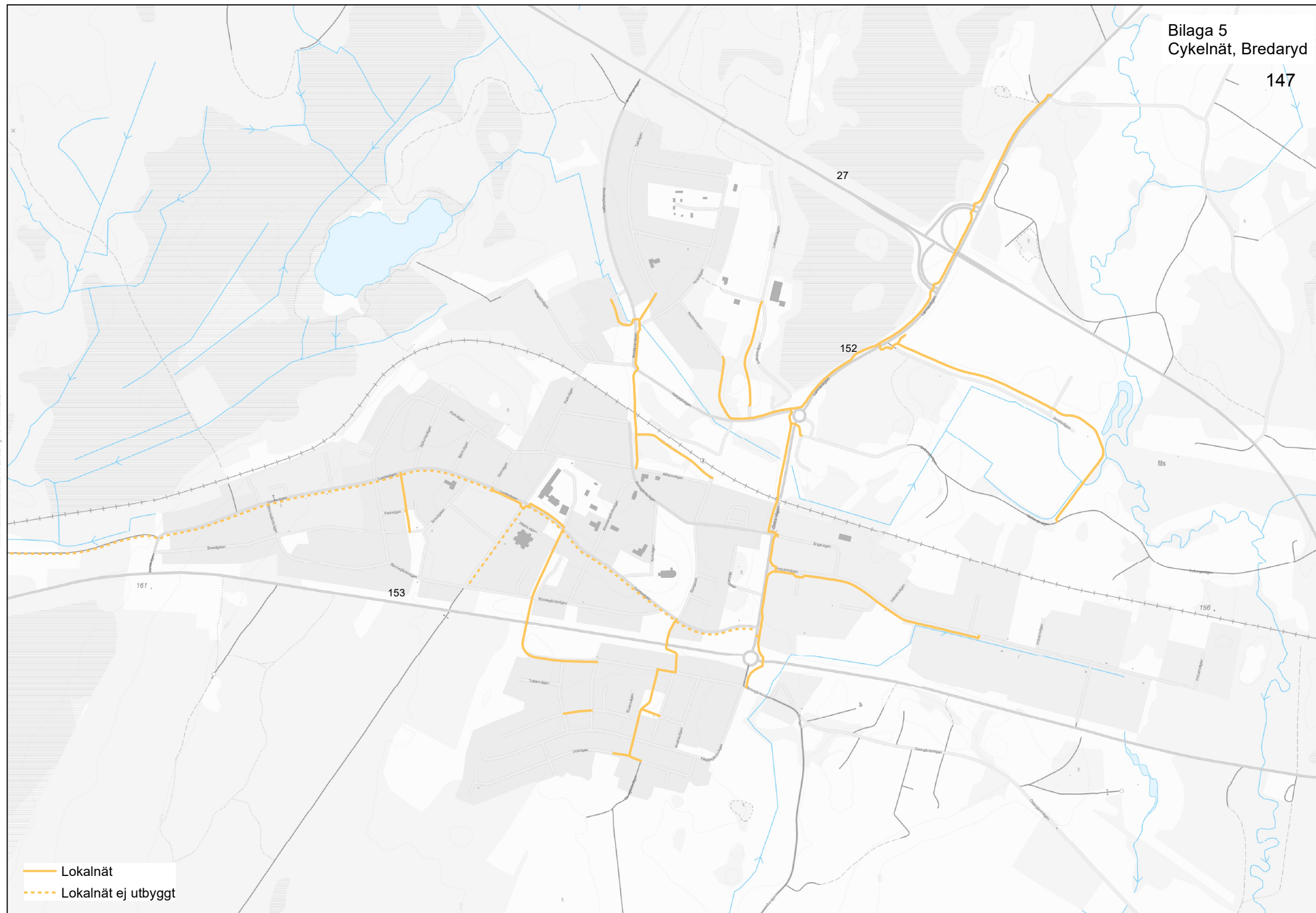




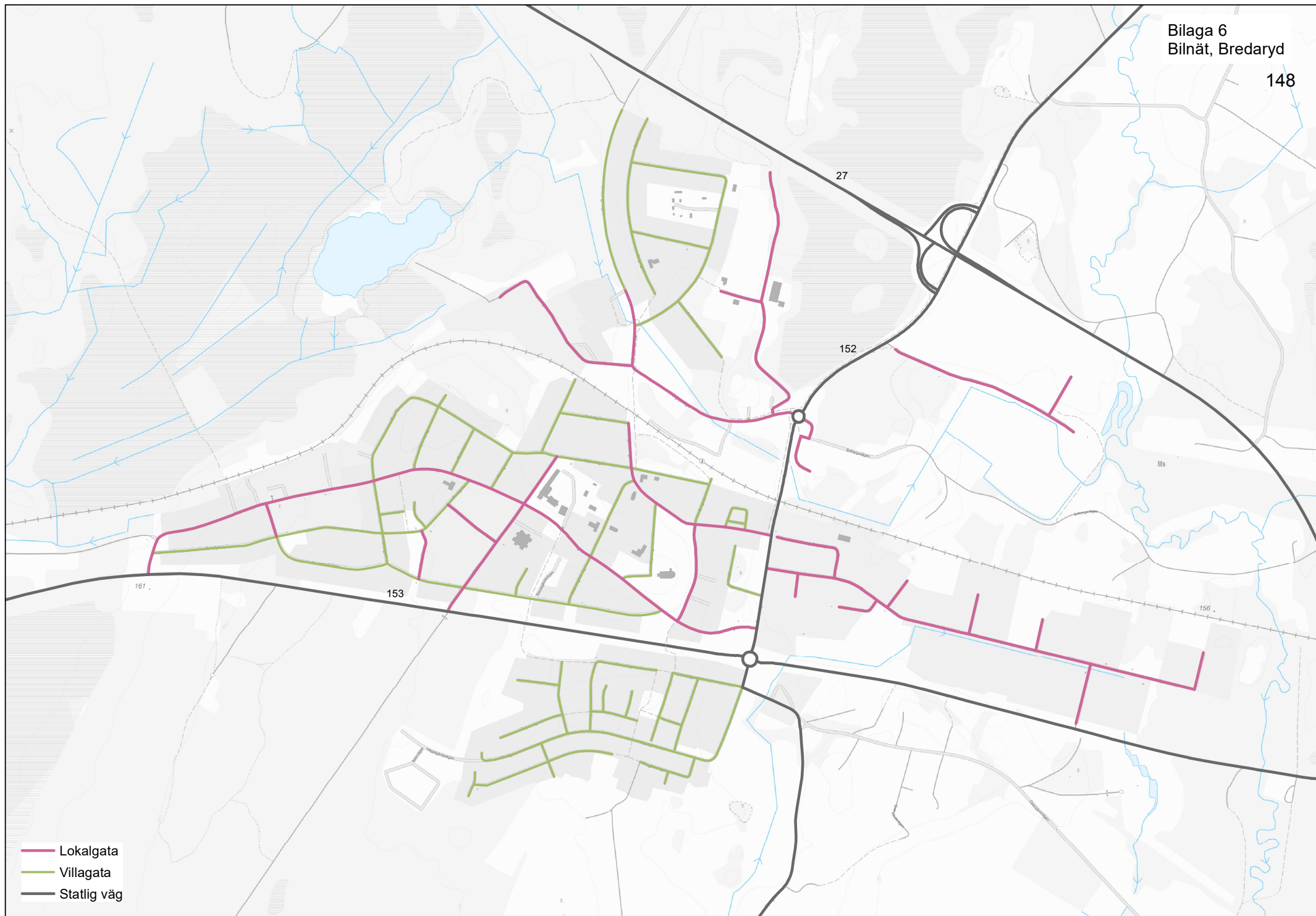


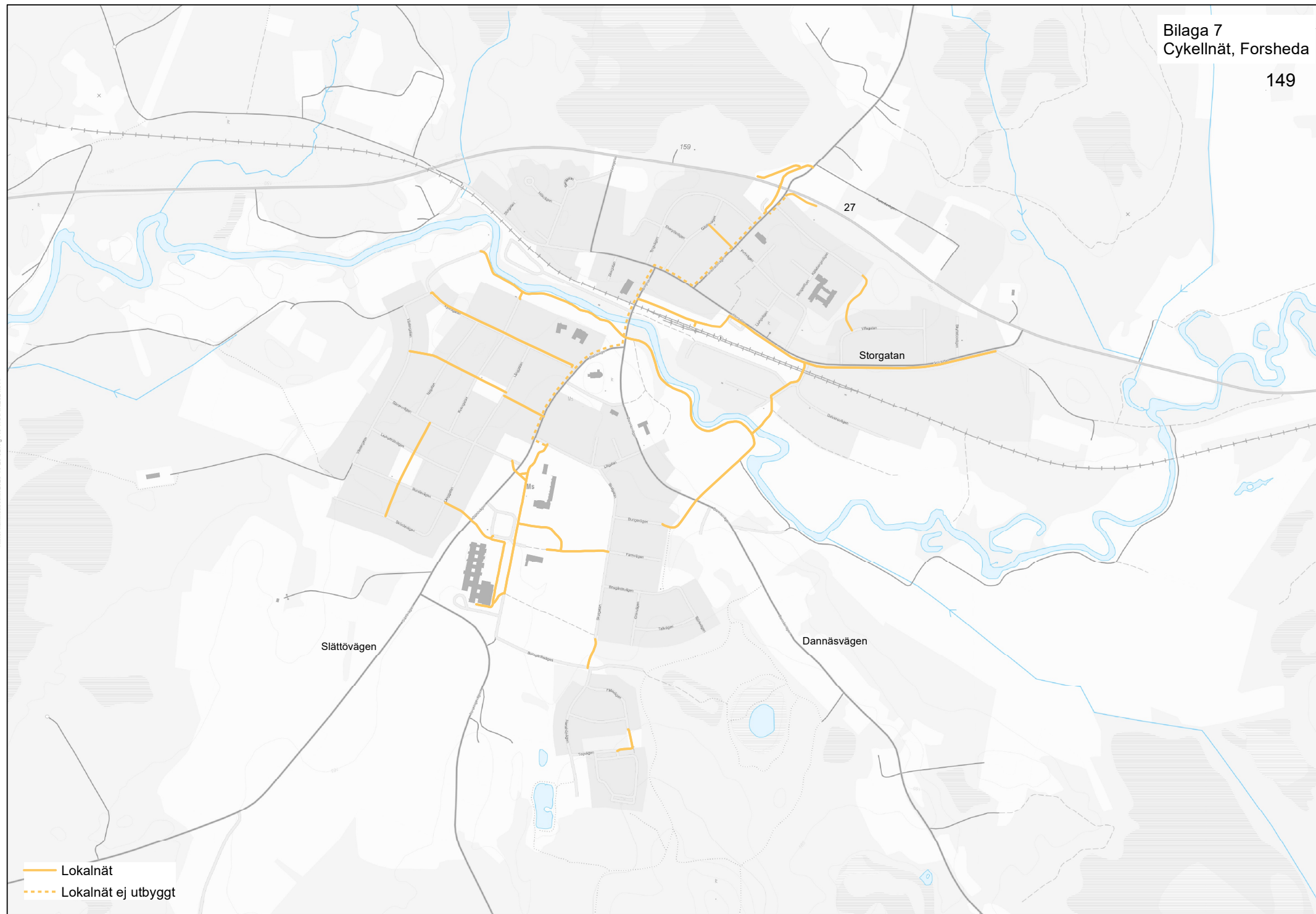
— Lokalnät
- - - Lokalnät ej utbyggt

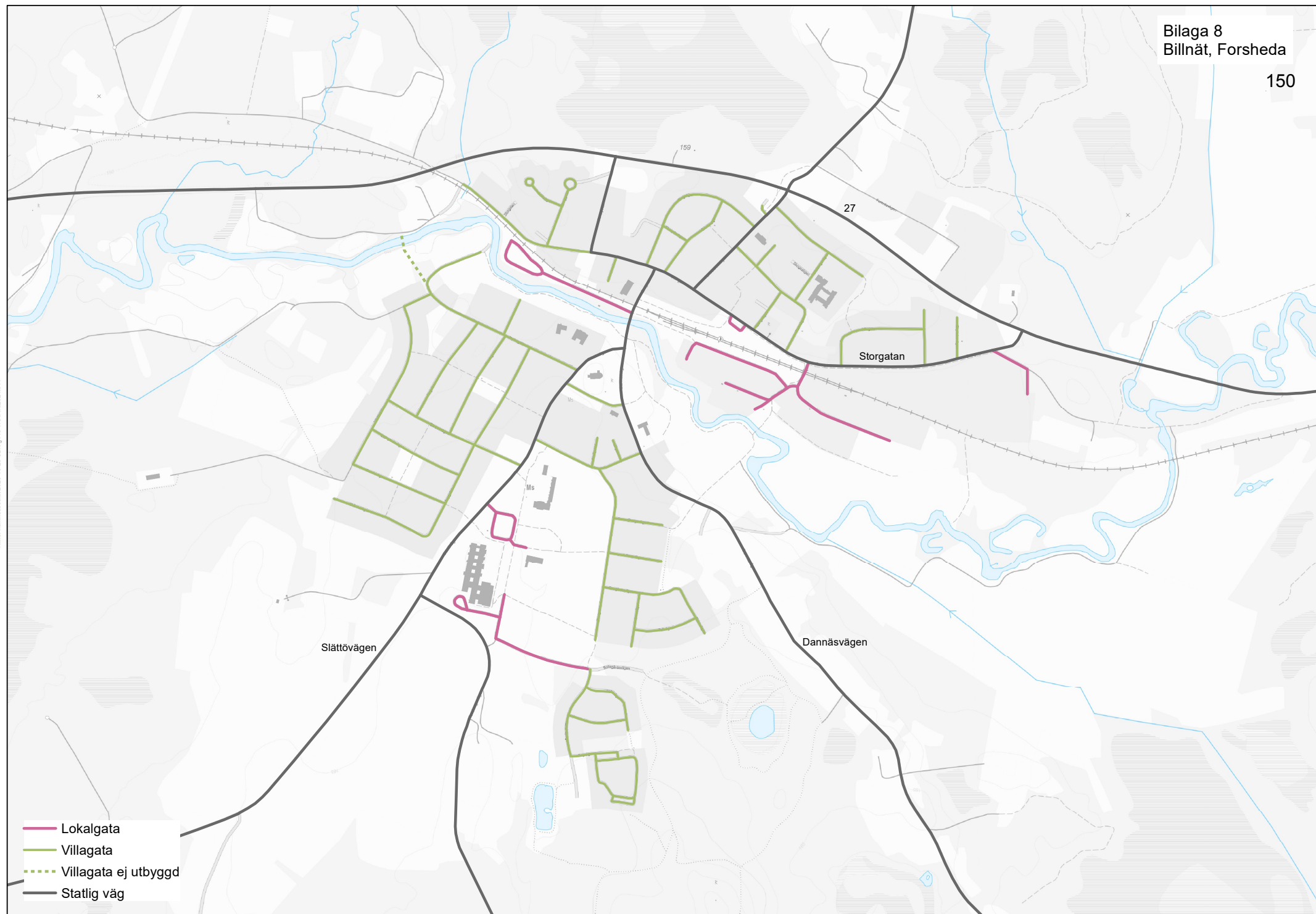




— Lokalnät
- - - Lokalnät ej utbyggt







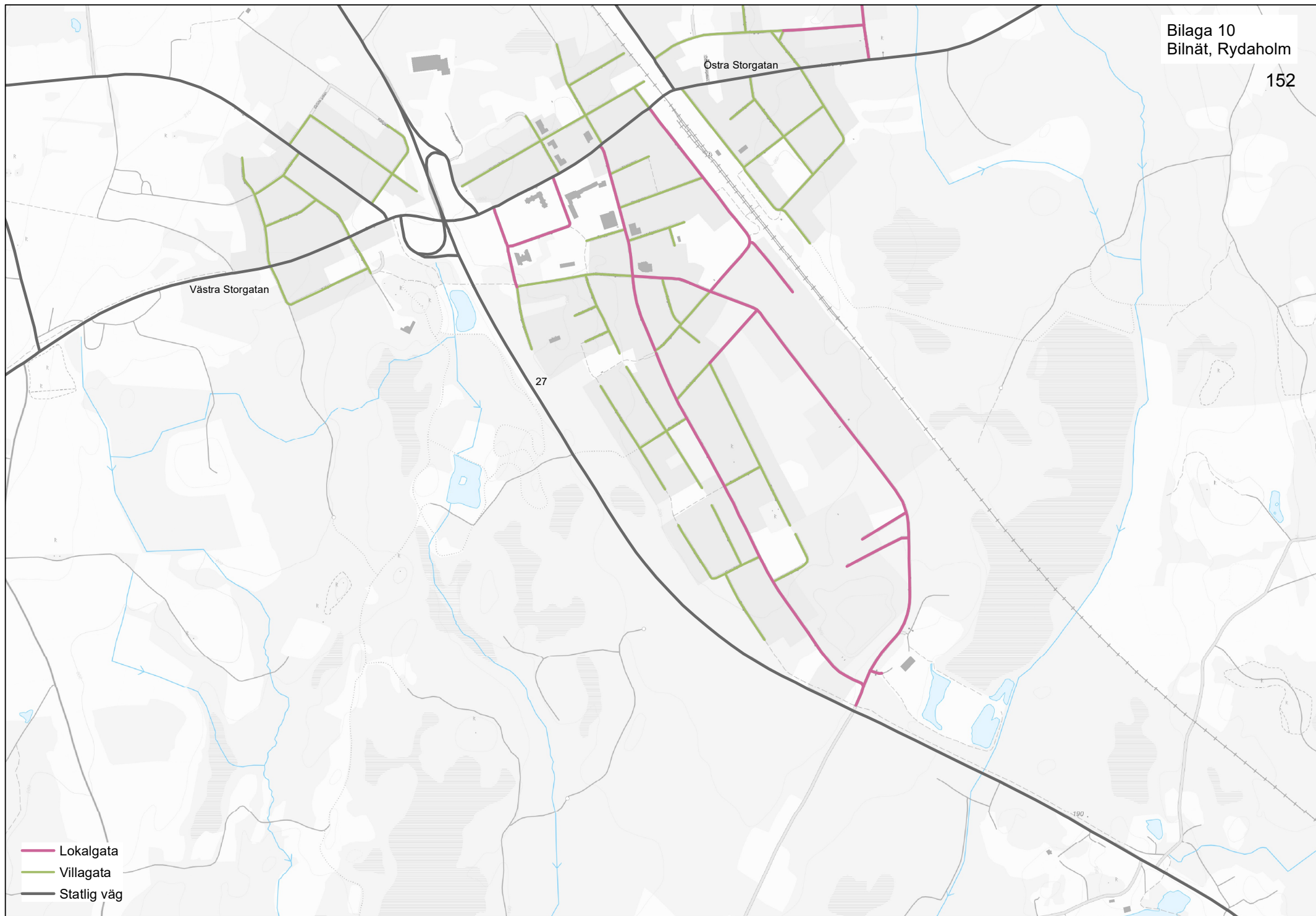
Västra Storgatan

Östra Storgatan

27

190

— Lokalnät
- - Lokalnät ej utbyggt



§ 300 Dnr: KS.2025.538

Remiss av Trafikplan för Värnamo kommun

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att svara på remissen i enlighet med kommunledningsförvaltningens synpunkter i tjänsteskrivelse 2025-08-04.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige beslutade den 25 april 2024 § 64 att ge samhällsbyggnadsnämnden tillsammans med teknik- och fritidsnämnden i uppdrag att ta fram en trafikplan.

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade den 21 maj 2025 § 65 att skickat ut förslag på Trafikplan för Värnamo kommun på remiss till bland annat kommunens nämnder men även till externa myndigheter, organisationer och företag.

Kommunledningsförvaltningen har i tjänsteskrivelse den 4 augusti 2025 lämnat synpunkter på förslaget.

Förslag till beslut

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta **att** svara på remissen i enlighet med bifogade synpunkter.

Yrkanden

Ordföranden yrkar att kommunstyrelsen beslutar

att svara på remissen i enlighet med kommunledningsförvaltningens synpunkter i tjänsteskrivelse 2025-08-04.

Beslut skickas till:
Samhällsbyggnadsnämnden

Remiss av Trafikplan för Värnamo kommun

Ärendebeskrivning

Samhällsbyggnadsnämnden har skickat ut förslag på Trafikplan för Värnamo kommun på remiss, med svarstid till den 31 augusti. Synpunkter har sammanställts från kommunledningsförvaltningens Mark, exploatering och hållbar utveckling samt Trygghet och säkerhet.

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

Att svara på remissen i enlighet med bifogade synpunkter

Martina Palm
Miljöstrateg

Ulf Svensson
Kommundirektör

Utredning

Synpunkt 1

I inledningen nämns Värnamo kommuns vision och fyra övergripande mål, det är dock lite oklart hur trafikplanen bidrar till måluppfyllnaden. Det för trafikplanens överordnade dokumentet Policy för trafik nämns istället som ett sätt att nå målen, men utan referenser till trafikpolicyns koppling till målen blir trafikplanens koppling oklar. Här finns möjlighet att lyfta trafikpolicyns fokus och trafikplanens konkretiseringar som ett sätt att bidra till de fyra övergripande målen. Främst målet En grön kommun.

Synpunkt 2

I avsnittet om Syfte beskrivs hur trafikplanen ska "stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål om ett långsiktigt hållbart trafiksystem". Målet finns inte beskrivet i trafikplanen eller som en del av kommunens fyra övergripande mål, vilket gör det oklart vart målet finns beslutat. Avsnittet behöver stärkas med en källhänvisning eller ett förtydligande.

Synpunkt 3

I trafikplanen redogörs för diverse olika dokument och mål som ligger till grund för trafikplanens utformning och fokus, exempelvis nämns målet En grön kommun, Koldioxidbudgeten och Värnamo kommuns miljöplan. I förhållande till dessa dokument, och med tanke på trafikens starka klimatpåverkan, känns trafikplanens ambitioner i frågan svaga och otillräckliga.

Synpunkt 4

I trafikplanen beskrivs emellanåt brister och utvecklingsmöjligheter inom olika frågor och förslag på utredningar och åtgärder nämns, t.ex. "Trafikplanen föreslår att gång-och cykelväg anläggs på sträckan i samarbete med Trafikverket" eller "Värnamo kommun behöver i samarbete med JLT utreda hur stationsområdet bör se ut i framtiden". I avsnitt 14 nämns några av förslagen, samtidigt nämns i syftet att en åtgärdsplan ska tas fram.

För att vara tydlig med vilka insatser trafikplanen ska leda till bör förslag på åtgärder och utredningar tas bort i trafikplanens brödtext och antingen helt lämnas över till åtgärdsplanen eller endast listas i ett eget kapitel på slutet.

Synpunkt 5

I övrigt är dokumentet välskrivet och tydligt. Det är bra att säkra skolvägar särskilt lyfts som en utmaning som måste adresseras, då detta är ett ämne som uppkommer i många olika sammanhang, till exempel trygghetsvanringar. Det är av största vikt att åtgärder som framkommit av den bilagda utredningen också genomförs.

Protokollsutdrag:

Sbn § 65

Dnr TRAFIK.2024.811

Trafikplan för Värnamo kommun

Beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att skicka ut förslaget på Trafikplan för Värnamo kommun på remiss till kommunens nämnder, räddningstjänsten, polisen, Trafikverket, Länsstyrelsen, Region Jönköping, Jönköpings länstrafik, Värnamo City, Värnamo Näringsliv, kommunala bolag, tillgänglighetsrådet, pensionärsrådet, branschorganisationen Fastighetsägarna, Värnamo handel och de politiska partierna med representation i kommunfullmäktige samt att svarstiden ska vara senast 30 juni.

Bakgrund

Kommunledningsförvaltningen, samhällsbyggnadsförvaltningen och teknik- och fritidsförvaltningen delar på uppdraget att ha en övergripande bild av trafikrelaterade frågor.

Policy för trafik blev antagen 29 augusti 2024, diarienummer: KS.2023.1006 § 107. För att få en tydlig, samlad och transparent bild av kommunens viljeinriktning i mer operativa frågor rörande trafik behöver Policy för trafik kompletteras med en trafikplan. Kommunfullmäktige beslutade 25 april 2024, diarienummer: KS.2024.301 § 64 att ge samhällsbyggnadsnämnden tillsammans med teknik- och fritidsnämnden i uppdrag att ta fram en trafikplan.

Ärendebeskrivning

Trafikplan för Värnamo kommun pekar ut hur de ställningstaganden som policyn pekar ut ska genomföras. Den är mer detaljerad än policyn och ska vara ett planeringsunderlag för ett transportsystem som är socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart. I trafikplanen definieras till exempel ett trafiknät för respektive trafikslag. Den visar en riktning, sätter mål och tydliggör vilka prioriteringar som ska styra utvecklingen. Trafikplanen blir ett verktyg för samtliga kommunala nämnder, förvaltningar och verksamheter.

Syftet är att konkretisera och beskriva hur kommunens trafiksystem bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål om ett långsiktigt hållbart transportsystem. Särskilt fokus ska ligga på hållbart resande, trafiksäkerhet och säkra skolvägar.

forts.

Sbn § 65 forts.

Avsikten är att Trafikplan för Värnamo kommun ska innehålla resonemang kring och förslag på ny central förbindelse över järnvägen i centrala Värnamo. Planen ska också svara på det uppdrag som samhällsbyggnadsnämnden i samarbete med teknik- och fritidsnämnden fått av kommunstyrelsen angående säkra skolvägar och cykelstrategi.

Samhällsbyggnadsförvaltningen har inkommit med tjänsteskrivelse 7 maj 2025.

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden föreslås besluta

att skicka ut förslaget på Trafikplan för Värnamo kommun på remiss till kommunens nämnder, räddningstjänsten, polisen, Trafikverket, Länsstyrelsen, Region Jönköping, Jönköpings länstrafik, Värnamo City, Värnamo Näringsliv, kommunala bolag, tillgänglighetsrådet, pensionärsrådet, branschorganisationen Fastighetsägarna, Värnamo handel och de politiska partierna med representation i kommunfullmäktige samt att svarstiden ska vara senast 30 juni.

Samhällsbyggnadsnämnden har tidigare behandlat ärendet 30 april 2025, § 50.

§ 64 Dnr: KS.2024.301

Trafikplan - Värnamo kommun

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar enligt kommunstyrelsens förslag

- att** ge samhällsbyggnadsnämnden tillsammans med teknik- och fritidsnämnden i uppdrag att ta fram en trafikplan,
- att** införliva uppdrag om ny förbindelse över järnvägen och uppdrag om säkra skolvägar i detta uppdrag, samt
- att** ett förslag på en trafikplan ska presenteras för kommunfullmäktige senast 1 juni 2025.

Ärendebeskrivning

Samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse

Samhällsbyggnadsnämnden har i tjänsteskrivelse den 18 mars anfört följande.

I början av 2014 fick miljö- och stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram en trafikstrategi. Syftet var att Värnamo kommuns transportsystem ska vara långsiktigt hållbart samt tillgängligt, tryggt och säkert. Det ska också stödja en utveckling av attraktiva och hållbara livsmiljöer. Det önskade transportsystemet ska uppnås genom att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik. Av okänd anledning tas det aldrig fram någon strategi och 2017 lyfts frågan upp igen, nu under namnet Plan för trafik. Dokument under det namnet presenteras för samhällsbyggnadsnämnden och går ut på samråd. Ett av yttranden som inkom ansåg att Plan för trafiken inte slutförde uppdraget och att planen behövde kompletteras med styrande kriterier. I slutet på 2018 får samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att ta ett omtag i arbetet gällande Plan för trafik och i början på 2020 presenteras en ny Plan för trafik för samhällsbyggnadsnämnden som beslutar att skicka planen på remiss. Det kommer in mycket synpunkter och dokumentet revideras. I mitten på 2021 väljer samhällsbyggnadsnämnden att skicka planen vidare till kommunstyrelsen för beredning till kommunfullmäktige. Kommunstyrelsen beslutar i oktober 2021 att återremittera Plan för trafik till samhällsbyggnadsnämnden och att avvakta tills den fördjupade översiktsplanen är klar innan ny plan presenteras

I slutet på 2023 presenteras ett nytt dokument, nu under namnet Policy för trafik för samhällsbyggnadsnämnden. Dokumentet är en nerkortad version och presenteras som ett övergripande dokument. Nämnden beslutar att ställa sig bakom den och föreslå kommunfullmäktige att anta den. Kommunstyrelsen beslutar att skicka dokumentet på remiss.

Forts.

KF § 64 (forts)

Kommunledningsförvaltningen, samhällsbyggnadsförvaltningen och teknik- och fritidsförvaltningens delar på uppdraget att ha en övergripande bild av trafikrelaterade frågor. För att få en tydlig, samlad och transparent bild av kommunens viljeinriktning i mer operativa frågor rörande trafik föreslås Policy för trafik kompletteras med en trafikplan.

Trafikplan för Värnamo kommun pekar ut hur de ställningstaganden som policyn pekar ut ska genomföras. Den är mer detaljerad än policyn och ska vara ett planeringsunderlag för ett transportsystem som är socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart. I trafikplanen definieras till exempel ett trafiknät för respektive trafikslag. Den visar en riktning, sätter mål och tydliggör vilka prioriteringar som ska styra utvecklingen. Trafikplanen blir ett verktyg för samtliga kommunala nämnder, förvaltningar och verksamheter. Syftet är att konkretisera och beskriva hur kommunens trafiksystem bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål om ett långsiktigt hållbart transportsystem. Särskilt fokus ska ligga på hållbart resande, trafiksäkerhet och säkra skolvägar. Avsikten är att Trafikplan för Värnamo kommun ska innehålla resonemang kring och förslag på ny central förbindelse över järnvägen i centrala Värnamo. Planen ska också svara på det uppdrag som samhällsbyggnadsnämnden i samarbete med teknik- och fritidsnämnden fått av kommunstyrelsen angående säkra skolvägar. Delar av utredningen för att ta fram en trafikplan kostar pengar. Samhällsbyggnadsnämnden har äskat pengar för trafikanalyser runt skolor, KS.2024.2020, och teknik- och fritidsnämnden ämnar äska pengar för trafikmätningar för cykeltrafik.

Ett förslag på en projektbeskrivning för Trafikplan för Värnamo kommun har tagits fram. I trafikplanen föreslås uppdrag Ny förbindelse över järnvägen och uppdrag Säkra skolvägar införlivas. Ett förslag på en trafikplan föreslås presenteras för kommunfullmäktige senast 1 juni 2025.

Samhällsbyggnadsnämndens beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade den 27 mars 2024

att föreslå kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

att ge samhällsbyggnadsnämnden tillsammans med teknik- och fritidsnämnden i uppdrag att ta fram en trafikplan,

att införliva uppdrag Ny förbindelse över järnvägen,

KS.2022.339 § 246, och uppdrag Säkra skolvägar,

KS.2023.464 § 275. i detta uppdrag, samt

att ett förslag på en trafikplan ska presenteras för

kommunfullmäktige senast 1 juni 2025

Forts.

KF § 64 (forts)

Kommunstyrelsens förslag till beslut

Kommunstyrelsen behandlade ärendet den 16 april 2024, § 144
beslutade att föreslå kommunfullmäktigen besluta

att ge samhällsbyggnadsnämnden tillsammans med teknik- och
fritidsnämnden i uppdrag att ta fram en trafikplan,

att införliva uppdrag om ny förbindelse över järnvägen och uppdrag om
säkra skolvägar i detta uppdrag, samt

att ett förslag på en trafikplan ska presenteras för kommunfullmäktige
senast 1 juni 2025.

Yrkanden

Mikael Karlsson (C) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Beslut skickas till:

Samhällsbyggnadsnämnden

Teknik- och fritidsnämnden

§ 446 Dnr: KS.2025.851

Anvisning av medel till projekt Gasmotor Påslund, projektnummer 303020

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

att anvisa 4 000 000 kronor ur 2025 års investeringsbudget till
projekt Gasmotor Påslund, projektnummer 303020 samt

att fatta startbeslut för utredning och projektering.

Ärendebeskrivning

Teknik- och fritidsnämndens tjänsteskrivelse 2025-10-20

Påslunds reningsverk är i behov av en gasmotor för att kunna nyttja biogasen fullt ut. Gasmotorn ska drivas av biogas och den driver en generator som tillverkar el och värme till Påslunds reningsverk. Med gasmotorn i drift minskas avsevärt fackling (en industriprocess som innebär att bränna överskottsgas) av biogasen, speciellt sommartid.

I investeringsbudgeten 2025 finns 4 miljoner kronor avsatta till utredning och projektering av projektet samt byggande, dessa behöver anvisas. För att medlen ska kunna användas behöver kommunfullmäktige fatta ett startbeslut för utredning och projektering av projektet.

Teknik- och fritidsnämndens beslut 2025-10-28 § 227

Teknik- och fritidsnämnden beslutar

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att
anvisa 4 miljoner kronor ur 2025 års investeringsbudget till
projekt Gasmotor Påslund, projektnummer 303020 samt

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att
fatta startbeslut för utredning och projektering.

Yrkanden

Mikael Karlsson (-), med instämmande av Anetté Myrvold (S)
och Johan Hilding (C), yrkar bifall till teknik- och
fritidsnämndens förslag.

Beslut skickas till:

Kommunfullmäktige

Teknik- och fritidsnämnden

§ 227 Dnr: TFN.2025.418

Anvisning av medel till projekt Gasmotor Påslund, projektnummer 303020

Beslut

Teknik- och fritidsnämnden beslutar

- att** föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anvisa 4 miljoner kronor ur 2025 års investeringsbudget till projekt Gasmotor Påslund, projektnummer 303020 samt
- att** föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att fatta startbeslut för utredning och projektering.

Ärendebeskrivning

Påslunds reningsverk är i behov av en gasmotor för att kunna nyttja biogasen fullt ut. Gasmotorn ska drivas av biogas och den driver en generator som tillverkar el och värme till Påslunds reningsverk. Med gasmotorn i drift minskas avsevärt fackling (en industriprocess som innebär att bränna överskottsgas) av biogasen, speciellt sommartid.

I investeringsbudgeten 2025 finns 4 miljoner kronor avsatta till utredning och projektering av projektet samt byggande, dessa behöver anvisas. För att medlen ska kunna användas behöver kommunfullmäktige fatta ett startbeslut för utredning och projektering av projektet.

Förslag till beslut

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

- att** föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anvisa 4 miljoner kronor ur 2025 års investeringsbudget till projekt Gasmotor Påslund, projektnummer 303020 samt
- att** föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att fatta startbeslut för utredning och projektering.

Beslut skickas till:
Kommunstyrelsen

Teknik- och fritidsförvaltningen

Teknik- och fritidsnämnden
TFN.2025.418

Dnr:

**Tjänsteskrivelse - Anvisning av medel till projekt
Gasmotor Påslund, projektnummer 303020****Ärendebeskrivning**

Påslunds reningsverk är i behov av en gasmotor för att kunna nyttja biogasen fullt ut. Gasmotorn ska drivas av biogas och den driver en generator som tillverkar el och värme till Påslunds reningsverk. Med gasmotorn i drift minskas avsevärt fackling (en industriprocess som innebär att bränna överskottsgas) av biogasen, speciellt sommartid.

I investeringsbudgeten 2025 finns 4 miljoner kronor avsatta till utredning och projektering av projektet samt byggande, dessa behöver anvisas. För att medlen ska kunna användas behöver kommunfullmäktige fatta ett startbeslut för utredning och projektering av projektet.

Beslutsförslag

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anvisa 4 miljoner kronor ur 2025 års investeringsbudget till projekt Gasmotor Påslund, projektnummer 303020 samt

att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att fatta startbeslut för utredning och projektering.

Johan Virdung
Driftschef VAAntti Vähäkari
Avdelningschef VA

Gasmotor Påslund		Projektblad nr KF:	KF160
		Projektbladnr Förv:	
		Upprättad den:	2021-03-24
		Upprättad av:	Antti Vähäkari
		Reviderad den:	2024-02-12
Uppdragsgivare/beställare(nämnd):	TFN	Projektnr i Ek.sys:	Nytt
Utförare(nämnd):	TFN	Datum:	
För anläggnings- och fastighetsinvesteringar överstigande 5 mnkr, ange tidpunkt när investeringen beräknas tas i bruk:			
Vid byggnads-, gatu- och VA-investeringsprojekt överstigande totalt 10 mnkr, ska förslag/synpunkter inhämtas från kommunens funktioner för miljöstrategiska frågor samt energi- och klimat-rådgivning. Ange datum:		Miljöstrategiska frågor:	
		Energi-och klimatrådgivning:	
Beskriv process från behov till förslag enligt riktlinjer för investeringsprocess: (tänk om→optimera→bygg om→bygg nytt)			
Påslunds reningsverk är i behov av en gasmotor för att kunna nyttja biogasen fullt ut. Gasmotorn ska drivas av biogas och den driver en generator som tillverkar el och värme till Påslunds reningsverk. Med gasmotorn i drift minskar vi avsevärt fackling av biogasen, speciellt sommartid.			



Avloppsreningsverk

Beskrivning av investeringsprojektet:

En gasmotor till Påslunds reningsverk för att tillverka el och värme av biogas. Tidigare läggs till 2025. Utredning är startad av Sweco för att se om det finns lönsamhet i en gasmotor.

Nykeltal		
Driftskostnadsjustering/år:	100	tkr/år
Längd (m):		m
Yta (m ²):		m ²
Antal:		
Kapitaltjänstkost.just/år:	400	tkr/år
Avskrivningstid (genomsnitt):	15	år
Kalkylnivå 0-3:	3	
Bilaga kalkyl:		

	År	Kostnad i tkr	
		Budget	Utfall tom 231231
Anvisade medel/utfall	tom 2023		
Investering beslutad	2024		
Investeringsbudget	2025	4 000	
Investeringsplan	2026		
Investeringsplan	2027		
Investeringsplan	2028		
Investeringsplan	2029		
Investeringsplan	Framtid		
Totalinvestering		4 000	

§ 445 Dnr: KS.2025.876

Policy - Säljverksamhet

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att föreslå kommunfullmäktige besluta att fastställa Policy-Säljverksamhet,

att uppdra till kommunledningsförvaltningen att när policyn är antagen återkomma med en inventering av all säljverksamhet i Värnamo kommun i enlighet med det tidigare uppdraget.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen beslutade den 3 september 2024 § 283

att uppdra till kommunledningsförvaltningen att ta fram en policy för kommunens säljverksamhet.

att uppdra till kommunledningsförvaltningen att inventera all säljverksamhet i Värnamo kommun,

att uppdra till kommunledningsförvaltningen att efter genomförd inventering och utifrån antagen policy utvärdera vad som inte är lämpligt att bedriva i kommunal regi, så kallad osund konkurrens,

att uppdra till kommunens näringslivschef att årligen bjuda in till dialog med näringslivet om konkurrenssituationen i kommunen,

att uppdra till kommunledningsförvaltningen att säkerställa att dialog med näringslivet genomförs inför ny eller utökad säljverksamhet, att säkerställa att det finns en rutin för hur klagomål eller anmälningar från företag ska tas tillvara i kommunens organisation.

I nämndsinitiativet som föranledde kommunstyrelsens beslut konstaterades bland annat att Värnamo kommun har en viktig roll i arbetet med frågan att undvika osund konkurrens och konkurrensproblem för att främja ett gott lokalt företagsklimat.

Kommuner och andra offentliga aktörer verkar under andra förutsättningar än privata företag. Detta gör att det finns en risk att konkurrensen snedvrids när kommuner och andra offentliga aktörer säljer varor och tjänster på en marknad. Konkurrens-lagen reglerar därför offentlig säljverksamhet med syfte att säkerställa en fungerande konkurrens. En ny lag om offentlig säljverksamhet är också under utredning. Syftet är att ytterligare skärpa reglerna för att motverka osund konkurrens från offentliga aktörer.

Forts.

KS § 445 (forts)

Bedömning av vad som utgör en negativ påverkan på konkurrensen behöver göras i varje enskilt fall. En övergripande policy är därför ett bra stöd för kommunens verksamheter.

Policyn listar följande åtgärder för att motverka att kommunen bedriver säljverksamhet som innebär en konkurrensbegränsning:

- Återkommande översyn av kommunens externa säljverksamhet
- Det ska föras en dialog med näringslivet och finnas rutiner för att omhänderta klagomål
- Vid start av ny verksamhet ska konkurrensrätt och lämplighet kontrolleras.

Till policyn finns en riktlinje som mer detaljerat beskriver rutiner för att följa policyn. Beslut om riktlinje och tillhörande rutiner fattas av kommundirektören. Avstämning har gjorts med kommunens ledningsgrupp och har också hanterats i kommunens näringsutskott.

Förslag till beslut

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta **att** fastställa policy för säljverksamhet i Värnamo kommun, **att** uppdra till kommunledningsförvaltningen att när policyn är antagen återkomma med en inventering av all säljverksamhet i Värnamo kommun i enlighet med det tidigare uppdraget.

Yrkanden

Kommunstyrelsen beslutar

att föreslå kommunfullmäktige besluta att fastställa Policy – Säljverksamhet,

att uppdra till kommunledningsförvaltningen att, när policyn är antagen, återkomma med en inventering av all säljverksamhet i Värnamo kommun i enlighet med det tidigare uppdraget.

Beslut skickas till:
Kommunfullmäktige
Kommunledningsförvaltningen

Policy - kommunens säljverksamhet

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen beslutade 2024-09-03 om åtgärder för att förstärka arbetet mot osund konkurrens. I skrivelsen konstaterades bland annat att Värnamo kommun har en viktig roll i arbetet med frågan att undvika osund konkurrens och konkurrensproblem för att främja ett gott lokalt företagsklimat. Kommunstyrelsen beslutade:

Att uppdra till kommunledningsförvaltningen att ta fram en policy för kommunens säljverksamhet,

Att uppdra till kommunledningsförvaltningen att inventera all säljverksamhet i Värnamo kommun,

Att uppdra till kommunledningsförvaltningen att efter genomförd inventering och utifrån antagen policy utvärdera vad som inte är lämpligt att bedriva i kommunal regi, så kallad osund konkurrens,

Att uppdra till kommunens näringslivschef att årligen bjuda in till dialog med näringslivet om konkurrenssituationen i kommunen,

Att uppdra till kommunledningsförvaltningen att säkerställa att dialog med näringslivet genomförs inför ny eller utökad säljverksamhet,

Att säkerställa att det finns en rutin för hur klagomål eller anmälningar från företag ska tas tillvara i kommunens organisation.

Kommuner och andra offentliga aktörer verkar under andra förutsättningar än privata företag. Detta gör att det finns en risk att konkurrensen snedvrids när kommuner och andra offentliga aktörer säljer varor och tjänster på en marknad. Konkurrenslagen reglerar därför offentlig säljverksamhet med syfte att säkerställa en fungerande konkurrens. En ny lag om offentlig säljverksamhet är också under utredning. Syftet är att ytterligare skärpa reglerna för att motverka osund konkurrens från offentliga aktörer.

Kommunledningsförvaltningen

Kommunstyrelsen

Dnr:KS.2025.876

Bedömning av vad som utgör en negativ påverkan på konkurrensen behöver göras i varje enskilt fall. En övergripande policy är därför ett bra stöd för kommunens verksamheter.

Policyn listar följande åtgärder för att motverka att kommunen bedriver säljverksamhet som innebär en konkurrensbegränsning:

- Återkommande översyn av kommunens externa säljverksamhet
- Det ska föras en dialog med näringslivet och finnas rutiner för att omhänderta klagomål
- Vid start av ny verksamhet ska konkurrensrätt och lämplighet kontrolleras.

Till policyn finns en riktlinje som mer detaljerat beskriver rutiner för att följa policyn. Beslut om riktlinje och tillhörande rutiner fattas av kommundirektören.

Avstämning har gjorts med kommunens ledningsgrupp och har också hanterats i kommunens näringsutskott.

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

Att fastställa policy för säljverksamhet i Värnamo kommun,

Att uppdra till kommunledningsförvaltningen att när policyn är antagen återkomma med en inventering av all säljverksamhet i Värnamo kommun i enlighet med det tidigare uppdraget.

Johanna Svensson
Ekonomichef

Ulf Svensson
Kommundirektör

Policy - Säljverksamhet



Reglemente

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

Policy

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

Plan

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

Åtgärdsplan

Anger konkreta åtgärder, tidsramar och ansvar.

Riktlinje

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

Fastställd av: Kommunfullmäktige

Datum: 20xx-xx-xx, § xxx

Dokumentet gäller från: 20xx-xx-xx

Dokumentet gäller för: Kommunstyrelsen och kommunens nämnder

Dokumentansvarig: Ekonomichef och inköpschef,
Kommunledningsförvaltningen

Inledning

Värnamo kommun ska skapa bra förutsättningar för ett starkt näringsliv. En fungerande konkurrens leder till att företag kan startas, utvecklas och erbjuda varor och tjänster till bästa kvalitet och pris. Detta leder till innovation, ekonomisk tillväxt och ökad investeringsvilja. Ett starkt näringsliv är en viktig del för en attraktiv kommun.

Syfte

Den verksamhet kommunen bedriver ska inte snedvrida eller hämma en effektiv konkurrens. Syfte med denna policy är att säkerställa att kommunen inte bedriver säljverksamhet som begränsar konkurrensen.

Värnamo kommuns vision

Kommunfullmäktige har beslutat om visionen om ”Värnamo kommun den mänskliga tillväxtkommunen”. En sund konkurrens främjar ett bra företagsklimat i kommunen vilket är viktigt för kommunens tillväxt och ekonomi. Ett väl fungerade näringsliv och sund konkurrens främjar kommunens vision.

Bakgrund

Kommunen och andra offentliga aktörer verkar under andra förutsättningar än privata företag. Detta gör att det finns en påtaglig risk att konkurrensen snedvrids när kommuner och andra offentliga aktörer säljer varor och tjänster på en marknad. Konkurrenslagen reglerar därför offentlig säljverksamhet med syfte att säkerställa en fungerande konkurrens.

Åtgärder för att motverka konkurrensbegränsning

Nedan listas kommunens åtgärder för att motverka säljverksamhet som innebär en konkurrensbegränsning.

Återkommande översyn

Minst en gång under en mandatperiod ska samtliga nämnder inventera vilken extern försäljning som bedrivs i kommunen. En bedömning ska göras huruvida verksamheten är kommunalt kompetensrelaterad samt att ageranden inte strider mot konkurrenslagstiftning.

Dialog med näringslivet

Kommunen ska föra en kontinuerlig dialog kring konkurrensfrågor med representanter från näringslivet. Rutiner ska finnas för att omhänderta klagomål.

Start av ny verksamhet

Vid start av ny verksamhet eller utökning av befintlig ska konkurrensrätt och lämplighet kontrolleras. Det ska också föras en dialog med det lokala näringslivet.

Organisation och ansvar

Respektive nämnd och förvaltning ansvarar för att denna policy följs. Kommunstyrelsen (näringsutskottet) har det övergripande ansvaret att samordna och följa upp åtgärder.

Dokumentansvarig

Kommunfullmäktige ansvarar för policy säljverksamhet i Värnamo kommun. Ansvariga tjänstemän är ekonomichef och inköpschef på kommunledningsförvaltningen.

Revidering

Kommunens säljpolicy ses över och uppdateras varje mandatperiod.

Riktlinje - Säljverksamhet

Reglemente

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

Policy

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

Plan

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

Åtgärdsplan

Anger konkreta åtgärder, tidsramar och ansvar.

Riktlinje

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

Fastställd av: Kommundiktören XXXXX

Dokumentet gäller från: 20xx-xx-xx

Dokumentet gäller för: Samtliga förvaltningar i Värnamo kommun

Dokumentansvarig: Ekonomichef och inköpschef på kommunledningsförvaltningen

Bakgrund

Riktlinje säljverksamhet utgör ett komplement till Värnamo kommuns policy för säljverksamhet, antagen av kommunfullmäktige ÅÅMMDD. Riktlinjen beskriver hur förvaltningarna ska tillämpa policyn i den befintliga verksamheten.

Syfte

Syfte med riktlinjen är att säkerställa att kommunen inte bedriver säljverksamhet som begränsar konkurrensen.

Definition av säljverksamhet

Säljverksamhet innebär att kommunen erbjuder varor, tjänster eller andra nyttigheter på en marknad utanför den egna organisationen. Det har ingen betydelse om säljverksamheten är vinstdrivande eller inte.

Säljverksamhet i vissa fall

I vissa fall kan kommunen bedriva säljverksamhet som är konkurrensbegränsande. Verksamheter som ingår i det kommunala uppdraget kan inte förbjudas även om de skulle begränsa konkurrensen. Vidare kan kommunen bedriva säljverksamhet om det är försvarbart från allmän synpunkt. Det kan också vara neutralt för konkurrensen om kommunen upprätthåller service och annan infrastruktur på områden där det saknas utbud från privata företag. Enligt rättspraxis har kommunen också möjlighet att sälja tillfällig överskottskapacitet för att undvika kapitalförstöring om överskottet är tillfälligt och av mindre omfattning.

Återkommande översyn

Enligt kommunens policy för säljverksamhet ska samtliga nämnder, minst en gång under en mandatperiod, utvärdera vilken extern försäljning som bedrivs i kommunen. En bedömning ska göras huruvida verksamheten är kommunalt kompetensenlig samt att ageranden inte strider mot konkurrenslagstiftning. Kommunledningsförvaltningen ansvarar för att inventering genomförs. Om säljverksamhet bedrivs ska lämpligheten prövas i enlighet med Bilaga 1, ”Checklista för kommunal säljverksamhet”. Planering, utförande och analys ska göras i samråd med förvaltningarna. Inventering och analys redovisas till näringsutskottet. Dialog med näringslivet förs i lämpligt forum (frukostmöte, dialogmöte eller liknande).

Start av ny verksamhet

Enligt kommunens policy för säljverksamhet ska konkurrensrätt och lämplighet kontrolleras vid start av ny eller utökning av befintlig verksamhet. En dialog ska också föras med det lokala näringslivet.

Rutinen för att möta upp policyn görs enligt följande:

1. Förvaltningschefen är ansvarig för att checklista enligt bilaga 1, ”Checklista för kommunal säljverksamhet” gås igenom vid ny eller utökad verksamhet.
2. Om checklistan visar att ärendet ska stämmas av med kommunledning adresseras kommundirektör och inköpschef.
3. Frågan lyfts sedan på näringsutskottet för vidare dialog med näringslivet.

Dialog med näringslivet

Enligt kommunens policy för säljverksamhet ska en kontinuerlig dialog kring konkurrensfrågor föras med representanter från näringslivet. Rutiner ska finnas för att omhänderta klagomål. Kommundirektören tillser att uppdrag kring en kontinuerlig dialog med näringslivet fördelas. Dialog kan exempelvis göras i samband med rutiner för företagsdialoger.

Syftet med dialogen är att:

- Informera om inventering av befintlig säljverksamhet när så är aktuellt
- Informera om start av ny verksamhet eller utökning av befintlig
- Inhämta allmänna synpunkter kring hur det lokala näringslivet upplever konkurrenssituationen

Minnesanteckningar från dialogmötet ska delges näringsutskottet.

Synpunkter och eventuella klagomål kan också lämnas till kommunens Kontaktcenter via telefon, besök eller e-tjänst. Ansvarig ägare av synpunkten är kommunens inköpschef. Synpunkter och eventuella klagomål ska diarieföras och redovisas till näringsutskottet.

Organisation och ansvar

Kommundirektör och förvaltningschefer ansvarar för att denna riktlinje följs. Återkommande avstämningar görs i kommunens ledningsgrupp. Rapportering görs till kommunens näringsutskott.

Dokumentansvarig

Kommundirektören ansvarar för riktlinje säljverksamhet i Värnamo kommun.
Dokumentansvarig är ekonomichef och inköpschef på kommunledningsförvaltningen.

Uppföljning

Kommunens riktlinje ska ses över varje mandatperiod. Revidering ska göras senast 2029-12-31.

Bilaga 1. Checklista för kommunal säljverksamhet

1. Säljverksamhet

Erbjuder kommunen varor eller tjänster på den öppna marknaden?

- Om JA – gå vidare
- Om NEJ – verksamheten eller förfarandet omfattas inte av 3 kap. 27 § konkurrenslagen (2028:579)

2. Konkurrensbegränsning

Snedvrids eller hämmas konkurrensen av verksamheten? Utgå från hur den verksamhet som drivs påverkar förutsättningarna för en effektiv konkurrens även på lång sikt.

Exempel på konkurrensbegränsningar:

- Underprissättning
- Vägran att ge tillträde till nödvändig nytthet
- Kommunen drar oerättigade fördelar i sin säljverksamhet
- Privata företags tillväxt och utveckling hämmas i övrigt av den kommunala säljverksamheten

- Om JA – gå vidare
- Om NEJ – säljverksamheten eller förfarandet omfattas inte av 3 kap. 27 § konkurrenslagen.

3. Gör en bedömning om utvärdering ska göras av säljverksamheten i sin helhet eller om utvärdering ska göras av ett specifikt förfarande i säljverksamheten.

Säljverksamhet = en verksamhet som bedrivs på en konkurrensutsatt marknad, exempelvis hotellverksamhet (VAD)

Ett förfarande i en säljverksamhet = säljverksamheten i sig kan vara motiverad men ett specifikt förfarande snedvrider förutsättningarna för en effektiv konkurrens, exempelvis underprissättning, subventioner, diskriminering (HUR)

- Om utvärdering ska göras av en säljverksamhet (VAD), gå till 3.1.
- Om utvärdering ska göras av ett förfarande i en säljverksamhet (HUR) gå till 3.2.

3.1 Är säljverksamheten kompetensenlig?

Med kompetensenlig menas att det är en verksamhet som enligt kommunallagen är tillåten att bedriva på affärsmässiga grunder.

- Om JA – verksamheten omfattas inte av 3 kap. 27 § konkurrenslagen.
- Om NEJ – gå vidare till 4.

3.2 Är förfarandet försvarbart utifrån allmän synpunkt?

Fundera om motivet för förfarandet är så angeläget att agerandet kan accepteras? Är motivet internt (exempelvis behålla personal) är agerandet inte försvarbart. Är motivet externt (ett viktigt allmänt intresse) kan agerandet vara försvarbart. Fundera också på om det finns mindre konkurrensbegränsande möjligheter att tillgodose det skyddsvärda intresset.

- Om JA – förfarandet omfattas inte av 3 kap. 27 § konkurrenslagen.
- Om NEJ - gå vidare till 4.

4. Resultat

Om svaret på ovanstående frågor pekar mot att förfarandet eller säljverksamheten omfattas av reglerna i konkurrenslagen, bör kommunen avsluta eller ändra säljverksamheten.

Råder oklarheter kontakta kommundirektör och inköpschef för vidare avstämning och dialog.

§ 450 Dnr: KS.2025.557

Medborgarinitiativ - Cykelväg till Värnamo golfklubb

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta
att anse medborgarinitiativet besvarat.

Ärendebeskrivning

Bakgrund

Kommunstyrelsen beslutade 21 oktober 2025 att remittera ärendet till teknik- och fritidsnämnden för yttrande senast den 20 januari 2026.

Medborgarinitiativtagaren önskar att det byggs cykelväg hela vägen från Värnamo till Värnamo golfklubb.

Medborgarinitiativet har varit aktivt för omröstning under hösten 2025 och förslaget gillades av 133 röstande.

Teknik- och fritidsförvaltningens tjänsteskrivelse 2025-11-03

Teknik- och fritidsförvaltningen har sedan tidigare gett förslag till teknik- och fritidsnämnden att under 2026 utreda möjligheten att bygga ut gång- och cykelled på sträckan inom befintligt ramprojekt ”GC-vägar för fördelning”, projektnummer 211001. Viktigt att notera är att kommunen inte själv har rådighet över väg eller mark, utan behöver ha dialog och samarbete med lokala markägare för att detta ska vara möjligt.

Teknik- och fritidsnämndens beslut 2025-11-10 § 240

Teknik- och fritidsnämnden beslutar

att föreslå kommunstyrelsen att anse medborgarinitiativet besvarat.

Yrkanden

Ordföranden yrkar enligt teknik- och fritidsnämndens förslag.

Beslut skickas till:

Kommunfullmäktige

Teknik- och fritidsnämnden

§ 240 Dnr: TFN.2025.440

Medborgarinitiativ - Cykelväg till Värnamo golfklubb

Beslut

Teknik- och fritidsnämnden beslutar

att föreslå kommunstyrelsen att anse medborgarinitiativet besvarat.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen beslutade 21 oktober 2025 att remittera ärendet till teknik- och fritidsnämnden för yttrande senast den 20 januari 2026.

Medborgarinitiativtagaren önskar att det byggs cykelväg hela vägen från Värnamo till Värnamo golfklubb.

Medborgarinitiativet har varit aktivt för omröstning under hösten 2025 och förslaget gillades av 133 röstande.

Teknik- och fritidsförvaltningen har sedan tidigare gett förslag till teknik- och fritidsnämnden att under 2026 utreda möjligheten att bygga ut gång- och cykelled på sträckan inom befintligt ramprojekt ”GC-vägar för fördelning”, projektnummer 211001. Viktigt att notera är att kommunen inte själv har rådighet över väg eller mark, utan behöver ha dialog och samarbete med lokala markägare för att detta ska vara möjligt.

Förslag till beslut

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

att föreslå kommunstyrelsen att anse medborgarinitiativet besvarat.

Beslut skickas till:
Kommunstyrelsen

Teknik- och fritidsförvaltningen

Teknik- och fritidsnämnden
TFN.2025.440

Dnr:

Tjänsteskrivelse - Medborgarinitiativ Cykelväg till Värnamo golfklubb

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen beslutade 21 oktober 2025 att remittera ärendet till teknik- och fritidsnämnden för yttrande senast den 20 januari 2026.

Medborgarinitiativtagaren önskar att det byggs cykelväg hela vägen från Värnamo till Värnamo golfklubb.

Medborgarinitiativet har varit aktivt för omröstning under hösten 2025 och förslaget gillades av 133 röstande.

Teknik- och fritidsförvaltningen har sedan tidigare gett förslag till teknik- och fritidsnämnden att under 2026 utreda möjligheten att bygga ut gång- och cykelled på sträckan inom befintligt ramprojekt "GC-vägar för fördelning", projektnummer 211001.

Viktigt att notera är att kommunen inte själv har rådighet över väg eller mark, utan behöver ha dialog och samarbete med lokala markägare för att detta ska vara möjligt.

Beslutsförslag

Teknik- och fritidsförvaltningen föreslår teknik- och fritidsnämnden besluta

att föreslå kommunstyrelsen att anse medborgarinitiativet besvarat.

Terese Svensson
Trafikingenjör

Henrik Lönngrén
Avdelningschef teknik
och projekt

§ 383 Dnr: KS.2025.557

Medborgarinitiativ - Cykelväg till Värnamo golfklubb

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att remittera ärendet till teknik- och fritidsnämnden för yttrande senast den 20 januari 2026.

Ärendebeskrivning

Ett medborgarinitiativ gällande cykelväg till Värnamo golfklubb har skickats in till kommunen.

Kommunfullmäktige beslutade den 25 september 2025 § 125 att remittera ärendet till kommunstyrelsen.

Yrkanden

Ordföranden yrkar att kommunstyrelsen beslutar

att remittera ärendet till teknik- och fritidsnämnden för yttrande senast den 20 januari 2025.

Beslut skickas till:

Teknik- och fritidsnämnden

Initiativtagaren

Medborgarinitiativ

Rubrik som sammanfattar ditt förslag:

Cykelväg till Värnamo Golf Klubb

Beskriv ditt förslag och vad du vill ska hända:

Hej när golf säsongen sätta igång blir jag också igång med golf spelande. Jag upptäckte nu att när jag inte har bilen då kan inte spelar golf antingen att jag måste be någon att köra mig eller vänta tills jag har tillgång till bilen. Jag cyklar till jobbet och då kom idé om jag skulle kunna cyklar till golfklubben om det fanns en cykelväg hela vägen till Golfklubben. Jag vaga inte köra på bilvägen det körs bilar i hög hastighet som gör det farligt att cyklar.

Välj hur lång tid förslaget ska gå att rösta på:

Två månader

Bifoga gärna en bild eller ett dokument.

Markera gärna i kartan om det gäller en plats. Du kan göra på två sätt:

1. Skriv in adressen och klicka på förstöringsglaset.
2. Klicka först på den röda nålen och klicka sedan i kartan.

[Länk till karta](#)

Adress: Position saknas

Koordinater: Position saknas

Observera att adressen är ungefärlig när markören inte är placerad i närheten av vägar eller bebyggelse

Dina kontaktuppgifter

Förnamn

Evanjeline

Efternamn

Eriksson

E-post

evanjeline@hotmail.com

Vi kan behöva kontakta dig om vi har frågor om ditt förslag

Fyll din i adress om du inte har någon e-postadress.

Adress

Finngatan 14

Postnummer

Postort

Postadress

Värnamo kommun
331 83 Värnamo

Kontaktcenter

Stadshuset, Kyrktoget 1, Värnamo
Telefon: 0370-37 70 00
Telefax: 0370-37 77 11

E-post

kontaktcenter@varnamo.se
Webbplats
kommun.varnamo.se

Organisationsnummer

212000-0555
Bankgiro
141-7195

33134

Värnamo



Jag godkänner att mitt namn kommer att visas tillsammans med förslaget på Värnamo kommuns webbplats.



Jag samtycker till att Värnamo kommun sparar och behandlar mina personuppgifter för att kunna hantera förslaget.

Värnamo kommun behöver hantera och spara personuppgifter om dig för att handlägga ärenden och fatta beslut som rör dig och för att fullgöra skyldigheter enligt lag.

Du har rätt att kontakta oss om du vill ha information om de uppgifter vi har om dig, för att begära rättelse, överföring eller för att begära att vi begränsar behandlingen, för att göra invändningar eller begära radering av dina uppgifter.

Du hittar mer information på www.varnamo.se/personuppgifter.

Postadress

Värnamo kommun
331 83 Värnamo

Kontaktcenter

Stadshuset, Kyrkorget 1, Värnamo
Telefon: 0370-37 70 00
Telefax: 0370-37 77 11

E-post

kontaktcenter@varnamo.se

Webbplats

kommun.varnamo.se

Organisationsnummer

212000-0555

Bankgiro

141-7195

Dnr: KS.2025.900

Fyllnadsval av uppdrag som ledamot i Stiftelsen Folkets Park

Beslut

Valberedningen ,genom valberedningens ordförande, föreslår kommunfullmäktige besluta

att till ny ledamot i Stiftelsen Folkets Park för tiden 2026-01-01 – 2026-12-31 utse Jörgen Ståhl (S).

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige beslutade den 28 maj 2025 § 106 att godkänna Khalid Poricanens (S) avsägelse från uppdraget som ledamot i Stiftelsen Folkets Park.

Socialdemokraterna har nominerat Jörgen Ståhl (S) till ny ledamot i Stiftelsen Folkets Park.

Av kommunfullmäktiges arbetsordning § 27 framgår att valberedningens ordförande utgör valberedning vid fyllnadsval under mandatperioden och lämnar förslag till fullmäktige.

Stefan Widerberg
Kommunfullmäktiges ordförande

Det här dokumentet är elektroniskt undertecknat av nedan parter.

Signed by: NILS ANDERS STEFAN WIDERBERG
Date: 2025-12-10 16:43:19
BankID refno: 019b08ee-1376-7682-87cf-b1c9dc9c2ed7



Stefan Widerberg

**Meddelanden till kommunfullmäktige
18 december 2025**

- Omsorgsnämndens beslut den 26 november 2025 § 149 angående ej verkställda beslut kvartal 3, 2025 med tjänsteskrivelse.
- Medborgarnämndens beslut den 10 november 2025 § 133 angående ej verkställda beslut period 4, 2025 med tjänsteskrivelse.
- Länsstyrelsen i Jönköpings läns beslut den 25 november 2025 angående ändrad valdistriktsindelning i Värnamo kommun.

§ 149 Dnr: ON.2025.110

Ej verkställda beslut kvartal 3 2025

Beslut

Omsorgsnämnden beslutar

att godkänna rapport avseende kvartal 3, 2025, om ej verkställda beslut enligt LSS respektive SoL, samt tidigare rapporterade ej verkställda beslut som nu verkställts, samt

att överlämna rapporten till kommunfullmäktige och till kommunrevisorerna.

Ärendebeskrivning

Kommunen är enligt lag skyldig att rapportera samtliga gynnande beslut som inte har verkställts inom tre månader. Syftet är att stärka rättssäkerheten för enskilda som har beviljats bistånd. När en beviljad insats inte har verkställts inom tre månader ska ansvarig nämnd rapportera detta till kommunens revisorer, kommunfullmäktige samt till Inspektionen för vård och omsorg (IVO). Nämnden ska även rapportera om en insats har avbrutits och inte verkställts på nytt inom tre månader.

För kvartal 3, 2025 har omsorgsnämnden rapporterat in 21 beslut som ej verkställts inom tre månader.

Sammanlagt är det 13 beslut enligt Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) och 8 beslut enligt Socialtjänstlagen (SoL).

7 beslut som tidigare rapporterats som ej verkställda har verkställts. Den genomsnittliga väntetiden för dessa var 121 dagar. Tre av dessa sju beslut har tidigare felrapporterats till IVO, dessa hade verkställts inom tre månader och är därmed inte medräknade i den genomsnittliga väntetiden.

Ett gynnande beslut har avslutats utan att ha varit verkställt.

Omsorgsförvaltningen har inkommit med skrivelse daterad den 13 november 2025.

Beslut skickas till:
Kommunfullmäktige
Kommunrevisorerna

Redovisning av ej verkställda beslut för kvartal 3, 2025

Ärendebeskrivning

Kommunen är enligt lag skyldig att rapportera samtliga gynnande beslut som inte har verkställts inom tre månader. Syftet är att stärka rättssäkerheten för enskilda som har beviljats bistånd. När en beviljad insats inte har verkställts inom tre månader ska ansvarig nämnd rapportera detta till kommunens revisorer, kommunfullmäktige samt till Inspektionen för vård och omsorg (IVO). Nämnden ska även rapportera om en insats har avbrutits och inte verkställts på nytt inom tre månader.

För kvartal 3, 2025 har omsorgsnämnden rapporterat in 21 beslut som ej verkställts inom tre månader.

Sammanlagt är det 13 beslut enligt Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) och 8 beslut enligt Socialtjänstlagen (SoL).

7 beslut som tidigare rapporterats som ej verkställda har verkställts. Den genomsnittliga väntetiden för dessa var 121 dagar. Tre av dessa sju beslut har tidigare felrapporterats till IVO, dessa hade verkställts inom tre månader och är därmed inte medräknade i den genomsnittliga väntetiden.

Ett gynnande beslut har avslutats utan att ha varit verkställt.

Beslutsförslag

Omsorgsförvaltningen föreslår omsorgsnämnden besluta

att godkänna rapport avseende kvartal 3, 2025, om ej verkställda beslut enligt LSS respektive SoL, samt tidigare rapporterade ej verkställda beslut som nu verkställts, samt

att överlämna rapporten till kommunfullmäktige och till kommunrevisorerna.

Anneli Knuuttila
Socialt ansvarig samordnare

Sandra Viktorin
Omsorgschef

Omsorgsförvaltningen

Omsorgsnämnden

Dnr: ON.2025.110

Redovisning

Sammanställning av ej verkställda beslut för kvartal 3, 2025

Nr	Lagrum	Kön	Typ av bistånd eller insats	Datum för gynnande beslut	Orsak till att beslutet ej verkställts	Datum för avbrott i verkställighet	Datum för verkställighet/ avslut	Förfluten tid från beslut till rapporterings- dag/verkställan
1	LSS	K	Kontaktperson	2025-02-03	Hos kommunen, kontaktperson saknas. Den enskilde har fått erbjudande om tilltänkt kontaktperson 250820, planerat möte avbokas, inväntar återkoppling från den enskilde.			9 mån 3 dagar
2	LSS	M	Kontaktperson	2025-02-26	Hos kommunen, kontaktperson saknas. Arbete med matchning pågår.			8 mån 11 dagar
3	LSS	K	Kontaktperson	2024-02-08	Hos kommunen, Flertal kontaktpersoner är tillfrågade men valt att avböja. Svårt att hitta lämplig kontaktperson utifrån komplexiteten i ärendet.			1 år 8 mån 29 dagar
4	LSS	M	Kontaktperson	2025-03-24	Den enskildes hälsotillstånd har varit hinder för verkställighet.			7 mån 13 dagar
5	LSS	K	Korttidstillsyn	2025-05-20	Beslutet verkställdes i samband med att höstterminen i skolan börjar.		Verkställt 2025-08-20	3 mån
6	LSS	M	Kontaktperson	2024-10-04	Den enskilde medverkar ej till verkställighet. Uppföljning är planerad.			1 år 1 mån 2 dagar
7	LSS	K	Daglig verksamhet	2025-05-08	Den enskilde har haft specifika		Verkställt 2025-10-10	5 mån 2 dagar

Omsorgsförvaltningen

Omsorgsnämnden

Dnr: ON.2025.110

					önskemål om insatsen.			
8	LSS	K	Kontaktperson	2025-05-07	Hos kommunen. Svårt att hitta lämplig kontaktperson.			5 mån 30 dagar
9	LSS	K	Korttidstillsyn	2025-04-15	Beslutet verkställdes i samband med att höstterminen i skolan börjar		Verkställt 2025-08-04	3 mån 20 dagar
10	LSS	M	Daglig verksamhet	2025-05-19	Den enskildes hälsotillstånd har varit ett hinder för verkställighet.		Verkställt 2025-09-22	4 mån 3 dagar
11	LSS	M	Kontaktperson	2023-06-22	Hos kommunen, kontaktperson har saknats. Beslutet var tidsbegränsat t.o.m. 250930. Vid uppföljning är ny ansökan ej aktuellt i dagsläget.		Avslutat 2025-09-30	2 år 3 mån 8 dagar
12	LSS	M	Kontaktperson	2025-02-11	Tidigare felrapporterad till IVO. Framgår att beslutet är verkställt 250301. Felhantering i verksamhetssystem.		Verkställt 2025-03-01	
13	LSS	M	Bostad med särskild service för vuxna	2025-06-30	Hos kommunen, plats har saknats. Blivit erbjuden servicebostad 251013, lägenheten ska renoveras innan inflyttning.			4 mån 7 dagar
14	SoL Funk	K	Kontaktperson	2025-04-01	Hos kommunen, lämplig kontaktperson saknas. Den enskilde har även varit svår att få kontakt med.			7 mån 5 dagar
15	SoL Funk	M	Kontaktperson	2025-04-24	Den enskildes hälsotillstånd har varit ett hinder för verkställighet.			6 mån 13 dagar
16	SoL Funk	M	Kontaktperson	2025-04-17	Beslutet har ej kunnat verkställas då den enskilde har varit häktad. Utsedd			6 mån 20 dagar

Omsorgsförvaltningen

Omsorgsnämnden

Dnr: ON.2025.110

					kontaktperson har tackat ja till uppdraget, planerad uppstart 251106.			
17	SoL Funk	M	Kontaktperson	2025-03-31	Den enskilde har dröjt med att bekräfta erbjudande om kontaktperson. Uppstartsmöte planerat till 251112.			7 mån 6 dag
18	SoL Funk	M	Kontaktperson	2024-10-01	Den enskilde har inte bekräftat erbjudande om kontaktperson. Tilltänkt kontaktperson finns, väntar återkoppling från den enskilde.			1 år 1 mån 5 dagar
19	SoL Funk	K	Kontaktperson	2025-01-29	Tidigare felrapporterad till IVO. Insatsen verkställdes omgående. Hade kontaktperson sedan tidigare som fortsatte vid nytt beslut. Felhantering i verksamhetssystem.		Verkställt 2025-01-29	
20	SoL Funk	M	Kontaktperson	2024-11-26	Tidigare felrapporterad till IVO, beslutet verkställdes 241213. Felhantering i verksamhetssystem.		Verkställt 2024-12-13	
21	SoL ÄO	K	Särskilt boende	2025-03-13	Den enskilde har tackat nej till fyra erbjudanden. Den enskilde har fått erbjudanden efter önskemål men uttrycker oro inför flytt. Stödjande arbete pågår samt dialog med anhöriga för möjliggörande av flytt.			7 mån 24 dagar

Omsorgsförvaltningen

Omsorgsnämnden

Dnr: ON.2025.110

	Antal
Beslut SoL, ÄO	1
Beslut SoL, FO	7
Beslut LSS, FO	13
Avbrott i verkställighet	0
Avslutade utan att verkställas	1
Antal ej verkställda beslut	13
Antal verkställda beslut	7
Totalt antal rapporterade beslut för kvartal 3, 2025	21

Sammanställning av ej verkställda gynnande beslut de 4 senaste kvartalen

	Kvartal 4 2024	Kvartal 1 2025	Kvartal 2 2025	Kvartal 3 2025
Beslut SoL ÄO	1	0	0	1
Beslut SoL FO	2	5	7	7
Beslut LSS FO	12	12	14	13
Avbrott	1	0	0	0
Avslutade	2	5	0	1
Ej verkställda	10	8	19	13
Nu verkställda	4	4	2	7
Totalt antal rapporterade beslut	15	17	21	21

§ 133 Dnr: MBN.2025.19

Ej verkställda beslut, rapportering 2025

Beslut

Medborgarnämnden beslutar

- att** godkänna rapport avseende rapporteringsperiod 4, 2025, om ej verkställda beslut enligt 11 kap. 1 § SoL, samt tidigare rapporterade ej verkställda beslut som nu verkställts eller avslutats utan verkställighet, samt
- att** överlämna rapporten till kommunfullmäktige och till kommunrevisorerna.

Ärendebeskrivning

Kommunen är enligt lag skyldig att rapportera samtliga gynnande beslut som inte har verkställts inom tre månader. Syftet är att stärka rättssäkerheten för enskilda som har beviljats bistånd. När en beviljad insats inte har verkställts inom tre månader ska ansvarig nämnd rapportera detta till kommunens revisorer, kommunfullmäktige samt till Inspektionen för vård och omsorg (IVO). Nämnden ska även rapportera om en insats har avbrutits och inte verkställts på nytt inom tre månader.

För rapporteringsperiod 4, 2025 har medborgarnämndens verksamheter 2 ej verkställda beslut, 1 beslut vars verkställighet har avbrutits och inte verkställts på nytt inom 3 månader, 1 tidigare ej verkställt beslut som nu är verkställt och 2 tidigare ej verkställt beslut som nu är avslutat utan verkställighet. Sammanlagt är det 6 beslut som ej verkställts inom lagstadgad tid enligt 11 kap. 1 § SoL (Socialtjänstlagen).

Förslag till beslut

Medborgarförvaltningen föreslår medborgarnämnden besluta

- att** godkänna rapport avseende rapporteringsperiod 4, 2025, om ej verkställda beslut enligt 11 kap. 1 § SoL, samt tidigare rapporterade ej verkställda beslut som nu verkställts eller avslutats utan verkställighet, samt
- att** överlämna rapporten till kommunfullmäktige och till kommunrevisorerna.

Beslut skickas till:
Kommunfullmäktige
Kommunrevisorerna

Redovisning av ej verkställda beslut för rapporteringsperiod 4, 2025

Ärendebeskrivning

Kommunen är enligt lag skyldig att rapportera samtliga gynnande beslut som inte har verkställts inom tre månader. Syftet är att stärka rättssäkerheten för enskilda som har beviljats bistånd. När en beviljad insats inte har verkställts inom tre månader ska ansvarig nämnd rapportera detta till kommunens revisorer, kommunfullmäktige samt till Inspektionen för vård och omsorg (IVO). Nämnden ska även rapportera om en insats har avbrutits och inte verkställts på nytt inom tre månader.

För rapporteringsperiod 4, 2025 har medborgarnämndens verksamheter 2 ej verkställda beslut, 1 beslut vars verkställighet har avbrutits och inte verkställts på nytt inom 3 månader, 1 tidigare ej verkställt beslut som nu är verkställt och 2 tidigare ej verkställt beslut som nu är avslutat utan verkställighet. Sammanlagt är det 6 beslut som ej verkställts inom lagstadgad tid enligt 11 kap. 1 § SoL (Socialtjänstlagen).

Beslutsförslag

Medborgarförvaltningen föreslår medborgarnämnden besluta
att godkänna rapport avseende rapporteringsperiod 4, 2025, om ej verkställda beslut enligt 11 kap. 1 § SoL, samt tidigare rapporterade ej verkställda beslut som nu verkställts eller avslutats utan verkställighet, samt

att överlämna rapporten till kommunfullmäktige och till kommunrevisorerna.

Ebba Johansson
Nämndsekreterare

Inga Gligic
Tf förvaltningschef

Redovisning

Sammanställning av ej verkställda gynnande beslut för rapporteringsperiod 4, 2025:

Nr	Typ av bistånd eller insats	Datum för gynnande beslut	Orsak till att beslutet ej verkställs	Datum för avbrott i verkställighet	Datum för verkställighet	Datum för avslut utan verkställighet	Förfluten tid från beslut till sista rapporteringsdag
1	Kontaktfamilj	2023-12-12	Saknar plats				22 mån 19 dagar
2	Kontaktperson	2024-12-16	Den enskilde har tackat nej			2025-09-08	8 mån 23 dagar
3	Kontaktperson	2025-02-25	Ny utredning pågår/kommunen utreder den enskildes förslag			2025-09-23	6 mån 29 dagar
4	Kontaktperson	2025-03-14	Saknar plats		2025-09-05		5 mån 22 dagar
5	Kontaktperson		Personalrelaterade skäl	2025-05-06			5 mån 25 dagar
6	Kontaktfamilj	2025-07-09	Personalrelaterade skäl				3 mån 22 dagar

Sammanfattning för rapporteringsperiod 4, 2025:

Orsak	Antal
Avbrott i verkställighet	1
Avslutade utan att verkställas	2
Antal ej verkställda beslut	2
Antal verkställda beslut	1
Totalt antal rapporterade beslut för rapporteringsperiod 4, 2025	6

Medborgarförvaltningen

Medborgarnämnden

Dnr: MBN.2025.19

Sammanställning av ej verkställda gynnande beslut de 4 senaste rapporteringsperioderna:

	Rapporteringspe riod 1, 2025	Rapporteringspe riod 2, 2025	Rapporteringspe riod 3, 2025	Rapporteringspe riod 4, 2025
Avbrott	1	0	1	1
Avslutad e utan att verkställ as	1	0	1	2
Ej verkställ da	7	4	3	2
Nu verkställ da	4	5	1	1



Värnamo kommun
kontaktcenter@varnamo.se

Ändrad valdistriktsindelning i Värnamo kommun

Beslut

Länsstyrelsen i Jönköpings län beslutar om valdistriktsindelning enligt kommunfullmäktige i Värnamo kommuns förslag den 30 oktober 2025, § 154, bilagor 1-3 samt i enlighet med den GIS-fil i GeoJSON-format (VD_0683_2025-11-17.geojson) med alla valdistrikt i Värnamo kommun som förvaras hos länsstyrelsen.

I och med detta beslut upphävs Länsstyrelsens tidigare beslut den 27 november 2017, dnr 3851-2017, i den del det gäller valdistriktsindelning för Värnamo kommun.

Beskrivning av ärendet

Kommunfullmäktige i Värnamo kommun har den 30 oktober 2025, § 154, beslutat att föreslå ändrad valdistriktsindelning för kommunen. Förslaget innebär justerade valdistriktsgränser, ändrade namn och att valdistrikten Bredaryds tätort och Bredaryds landsbygd slås ihop.

Motivering till beslutet

Ett valdistrikt ska omfatta mellan 1 000 och 2 000 röstberättigade. Länsstyrelsen bedömer att den föreslagna valdistriktsindelningen är lämplig även om beräknat antal röstberättigade i valdistrikten Nöbböle och Rydaholm uppgår till 904 respektive 2024 personer. Värnamo kommun har uppgett att valdistriktet Nöbböle är ett utvecklingsområde enligt den fördjupade översiktsplanen för Värnamo stad. Länsstyrelsen beslutar därmed i enlighet med kommunfullmäktiges förslag.

Bestämmelser som beslutet grundas på

Enligt 4 kap. 17 § vallagen (2005:837) ska ett valdistrikt omfatta mellan 1 000 och 2 000 röstberättigade. Om det finns särskilda skäl,

får ett valdistrikt omfatta färre än 1 000 eller fler än 2 000 röstberättigade. Bara om det finns synnerliga skäl får ett valdistrikt omfatta färre än 300 röstberättigade.

På förslag av kommunfullmäktige ska länsstyrelsen besluta om kommunens indelning i valdistrikt. Kommunen ska se över indelningen året närmast före det år då ordinarie val till riksdagen ska hållas.

Information

Ändringarna införs i och med detta beslut i de digitala kartor som utgör register för valkrets- och valdistriktsindelningen. Respektive valdistrikt omfattar de fastigheter vars belägenhetsadresser finns inom valdistriktets gränser.

Länsstyrelsen konstaterar att det finns valdistrikt som har färre än 1 000 respektive fler än 2 000 röstberättigade. Länsstyrelsen uppmanar därför kommunen att i god tid se över valdistrikten inför kommande val så att de följer vallagens bestämmelser.

Beslutet kommer att kungöras i ortstidning samt i Post- och Inrikes Tidningar.

Ni kan överklaga beslutet

Se information nedan hur ni kan överklaga beslutet.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av rättschef Anna Adholmer med länsjurist Matilda Hedvall som föredragande.

Bilagor

1. Beslut från Kommunfullmäktige 11 november 2025
2. Kartillustration över valdistriken
3. Valdistriktsindelning (kommunens excel)

Kopia till

Valnämnden i Värnamo kommun
Marta Blomberg, marta.blomberg@varnamo.se
Valmyndigheten

Ni kan överklaga beslutet hos Valprövningsnämnden

Om ni inte är nöjda med Länsstyrelsens beslut, kan ni skriftligen överklaga beslutet hos Valprövningsnämnden.

Så här överklagar ni beslutet

Lämna eller skicka er skriftliga överklagan till Länsstyrelsen i Jönköpings län antingen via e-post; jonkoping@lansstyrelsen.se, eller med post; Länsstyrelsen i Jönköpings län, 551 86 Jönköping.

Tiden för överklagande

Ert överklagande måste ha kommit in till Länsstyrelsen **inom tre veckor** från den dag ni fick del av beslutet. Om det kommer in senare kan överklagandet inte prövas. I ert överklagande kan ni be att få ytterligare tid till att utveckla era synpunkter och skälen till att ni överklagar. Sedan är det Valprövningsnämnden som beslutar om tiden kan förlängas.

Parter som företräder det allmänna ska ha kommit in med sitt överklagande **inom tre veckor** från den dag då beslutet meddelades.

Ert överklagande ska innehålla

- Vilket beslut som ni överklagar, beslutets datum och diarienummer.
- Hur ni vill att beslutet ska ändras.
- Varför ni anser att Länsstyrelsens beslut är felaktigt.

Om ni har handlingar som ni anser stödjer ert överklagande bifogar ni kopior på dessa. Kontakta Länsstyrelsen i förväg om ni behöver bifoga filer som är större än 25 MB via e-post.

Ombud

Om ni anlitar ett ombud som sköter överklagandet åt er ska ombudet uppge sitt namn, adress och telefonnummer. Ombudet bör också bifoga en fullmakt.

Behöver ni veta mer?

Har ni ytterligare frågor kan ni kontakta Länsstyrelsen via e-post, jonkoping@lansstyrelsen.se, eller via växeltelefonnummer 010-223 60 00. Ange diarienummer 2567-2025.

§ 154 Dnr: KS.2025.292

Förändring av valdistrikt

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar enligt kommunstyrelsens förslag

att föreslå att Länsstyrelsen godkänner den nya valdistriktsindelningen för valdistriktet Forsheda och Hånger enligt bilaga 6,

att föreslå att Länsstyrelsen godkänner de nya valdistriktsindelningarna enligt bilaga 1–4, samt

att hos Länsstyrelsen ansöka om dispens för valdistrikt Nöbbele, som har för få röstberättigade enligt vallagen, med motiveringen att området är ett utvecklingsområde enligt den fördjupande översiktsplanen för Värnamo stad,

att beslutet justeras omedelbart.

Ärendebeskrivning

Enligt vallagen behöver alla adresspunkter på en fastighet tillhöra samma valdistrikt. Värnamo kommun har ett valdistrikt med adresser på en fastighet som tillhör olika valdistrikt, Liljenäs 1:22. I ett utskick från länsstyrelsen i Jönköpings län uppmanas Värnamo kommun att se över valdistriktet samt att ändra så att fastigheten Liljenäs 1:22 adresspunkter tillhör samma valdistrikt. Kommunledningsförvaltningen har med hjälp av GIS-avdelningen tagit fram förslag på nya gränser för valdistriktet Forsheda och Hånger.

Enligt vallagen ska ett valdistrikt omfatta mellan 1000 och 2000 röstberättigade (4 kap. 17§). Om det finns särskilda skäl får ett valdistrikt omfatta färre än 1 000 eller fler än 2 000 röstberättigade. Värnamo kommun har inför valet 2026 sett över valdistriktet och har 5 distrikt som under 1000 röstberättigade. Kommunledningsförvaltningens valsamordnare har tillsammans med GIS-avdelningen tagit fram ett nytt förslag på valdistriktsindelning för Värnamo kommun. Utredningen har gjorts med underlag från kommuninvånarregister med personer som är över 18 år på valdagen 2026.

Valnämnden beslutade den 22 september § 2 att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige besluta

att godkänna den nya valdistriktsindelningen för valdistriktet Forsheda och Hånger.

Valnämnden beslutade den 13 oktober 2025 § 7 att föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige besluta

att föreslå att Länsstyrelsen godkänner de nya valdistriktsindelningarna enligt förslag från kommunledningsförvaltningen, bilaga 1–4,

att hos Länsstyrelsen ansöka om dispens för valdistrikt Nöbbele, som har för få röstberättigade enligt vallagen, med motiveringen att området är ett utvecklingsområde enligt den fördjupande översiktsplanen för Värnamo stad.

Forts.

KF § 154 (forts)

Kommunstyrelsens förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutade den 21 oktober 2025 § 375 att föreslå kommunfullmäktige besluta

att föreslå att Länsstyrelsen godkänner den nya valdistriktsindelningen för valdistrikten Forsheda och Hånger enligt bilaga 6,

att föreslå att Länsstyrelsen godkänner de nya valdistriktsindelningarna enligt bilaga 1–4, samt

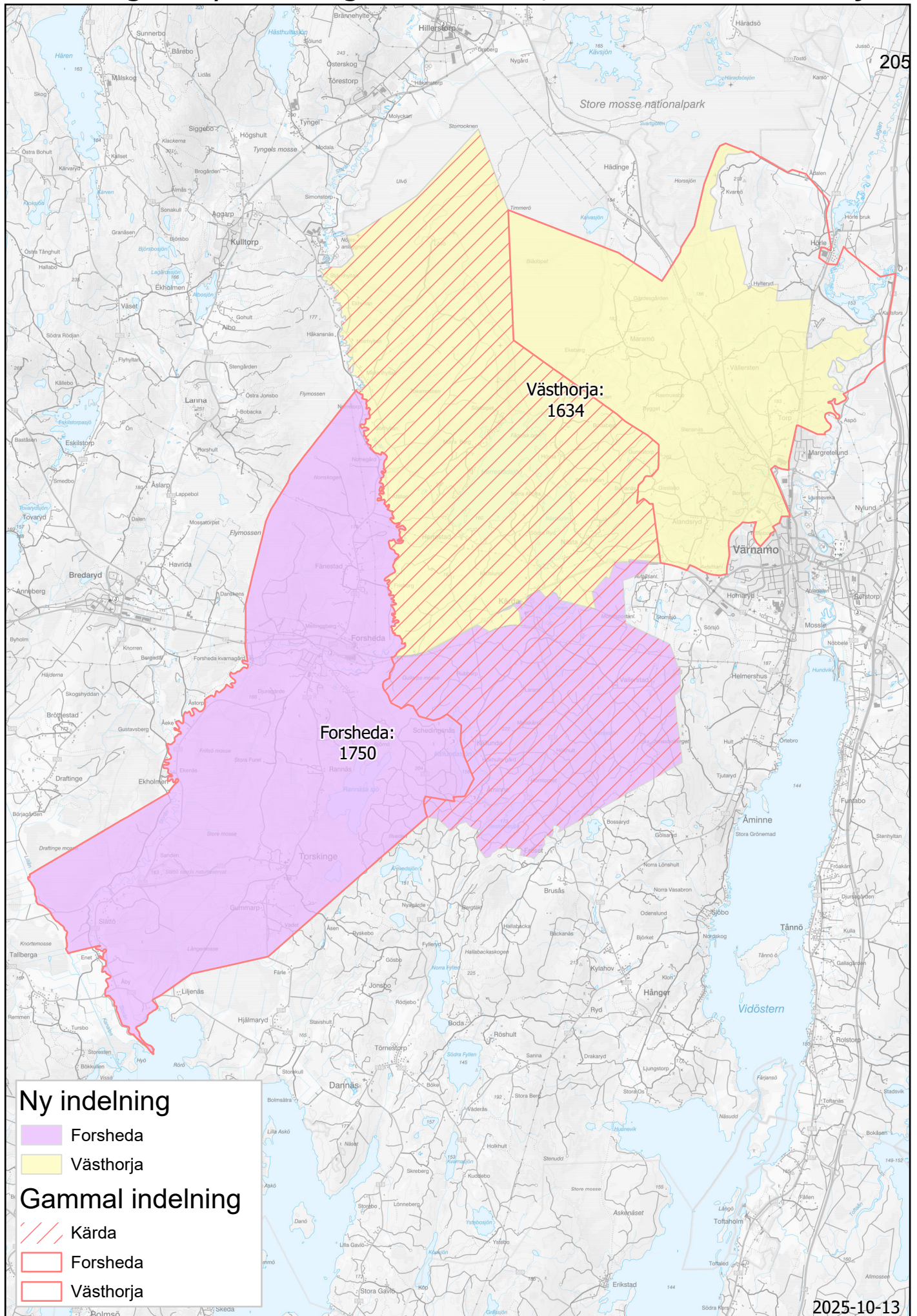
att hos Länsstyrelsen ansöka om dispens för valdistrikt Nöbbele, som har för få röstberättigade enligt vallagen, med motiveringen att området är ett utvecklingsområde enligt den fördjupande översiktsplanen för Värnamo stad.

Yrkanden

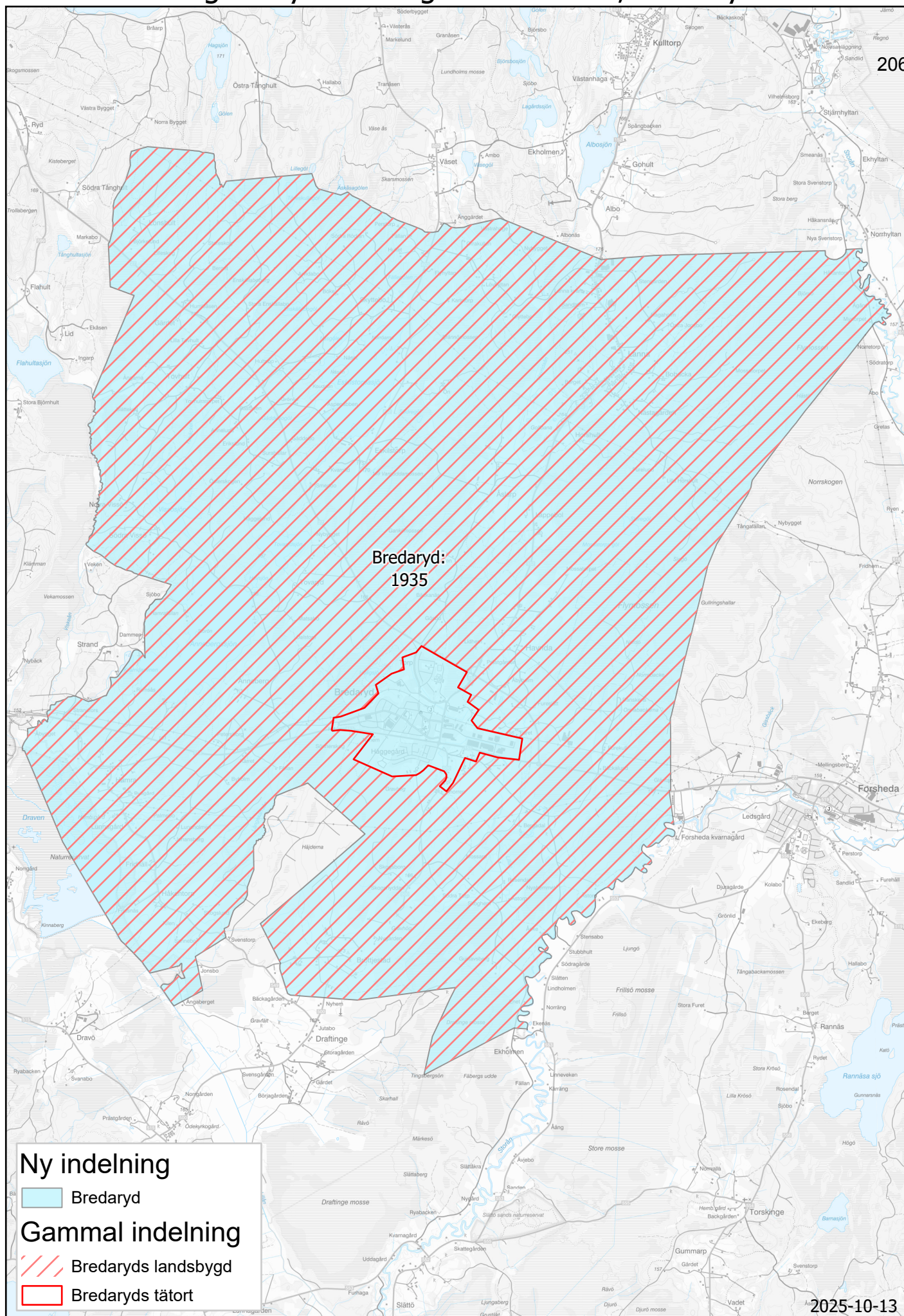
Håkan Johansson (KD), med instämmande av Ibrahim Candemir (KD) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Beslut skickas till:
Länsstyrelsen i Jönköpings län

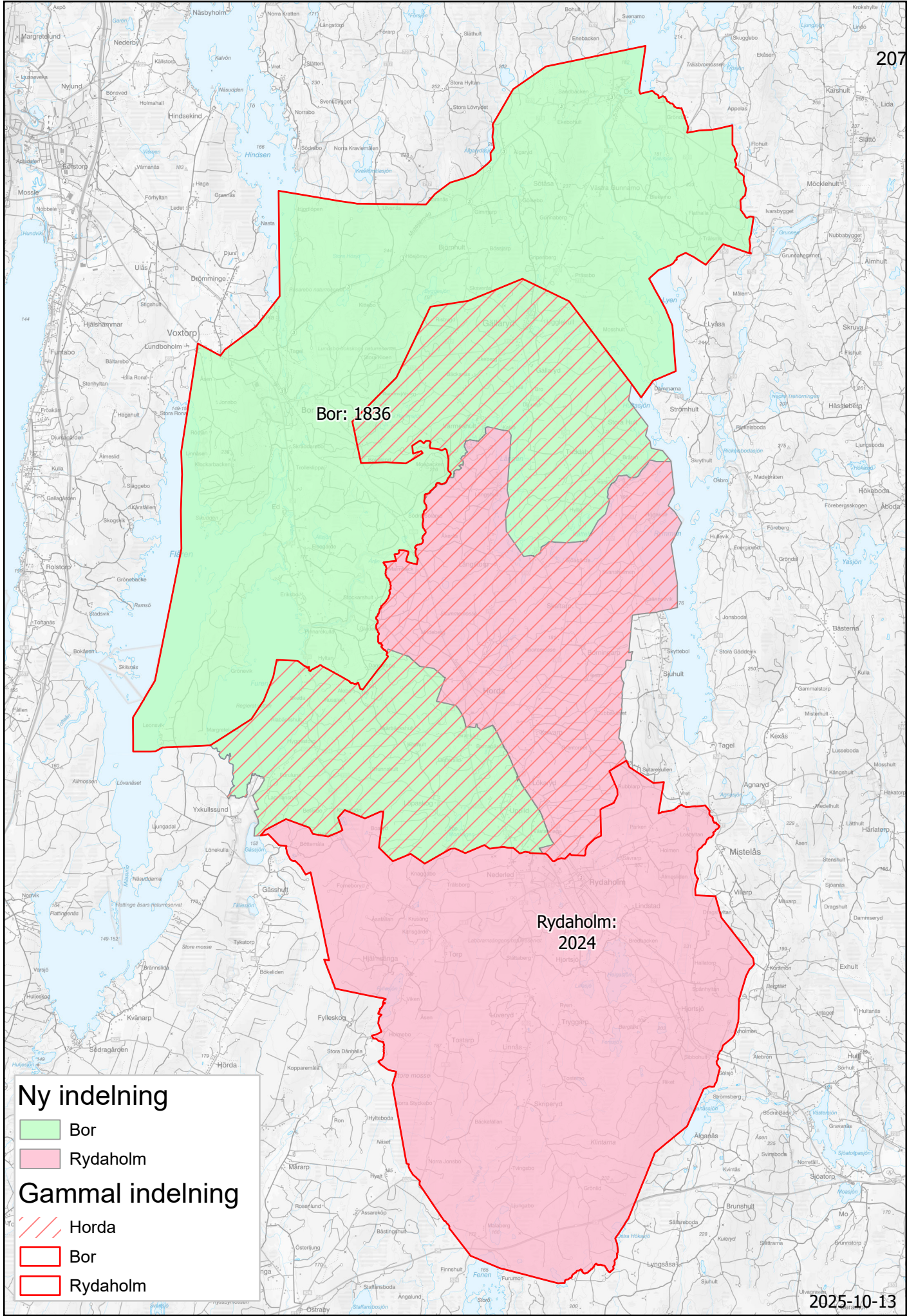
Förslag till ny indelning av valdistrikt, Forsheda och Västhorja



Förslag till ny indelning av valdistrikt, Bredaryd

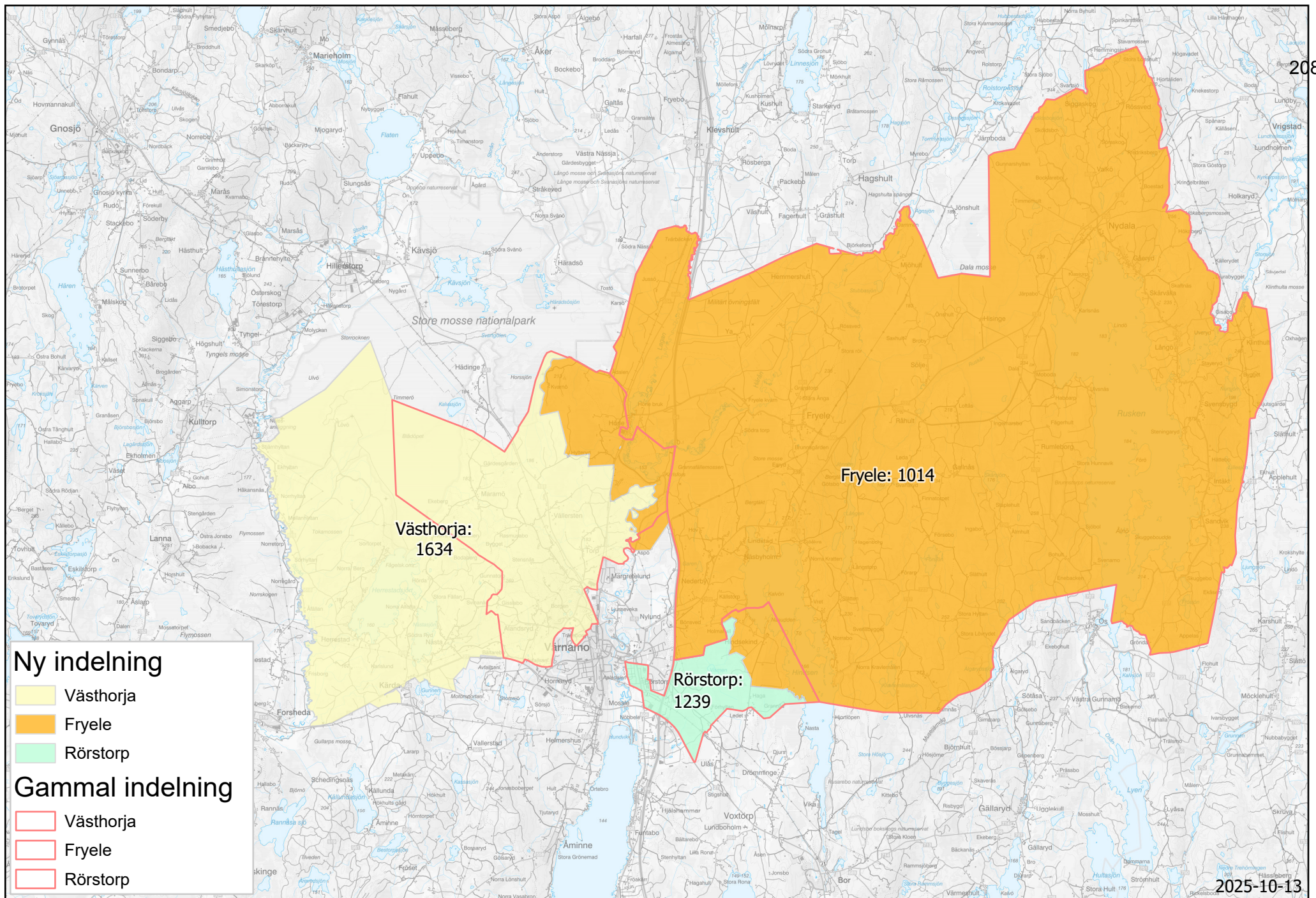


Förslag till ny indelning av valdistrikt, Bor och Rydaholm



Karta över antal folkbokförda i den föreslagna distriktsindelningen

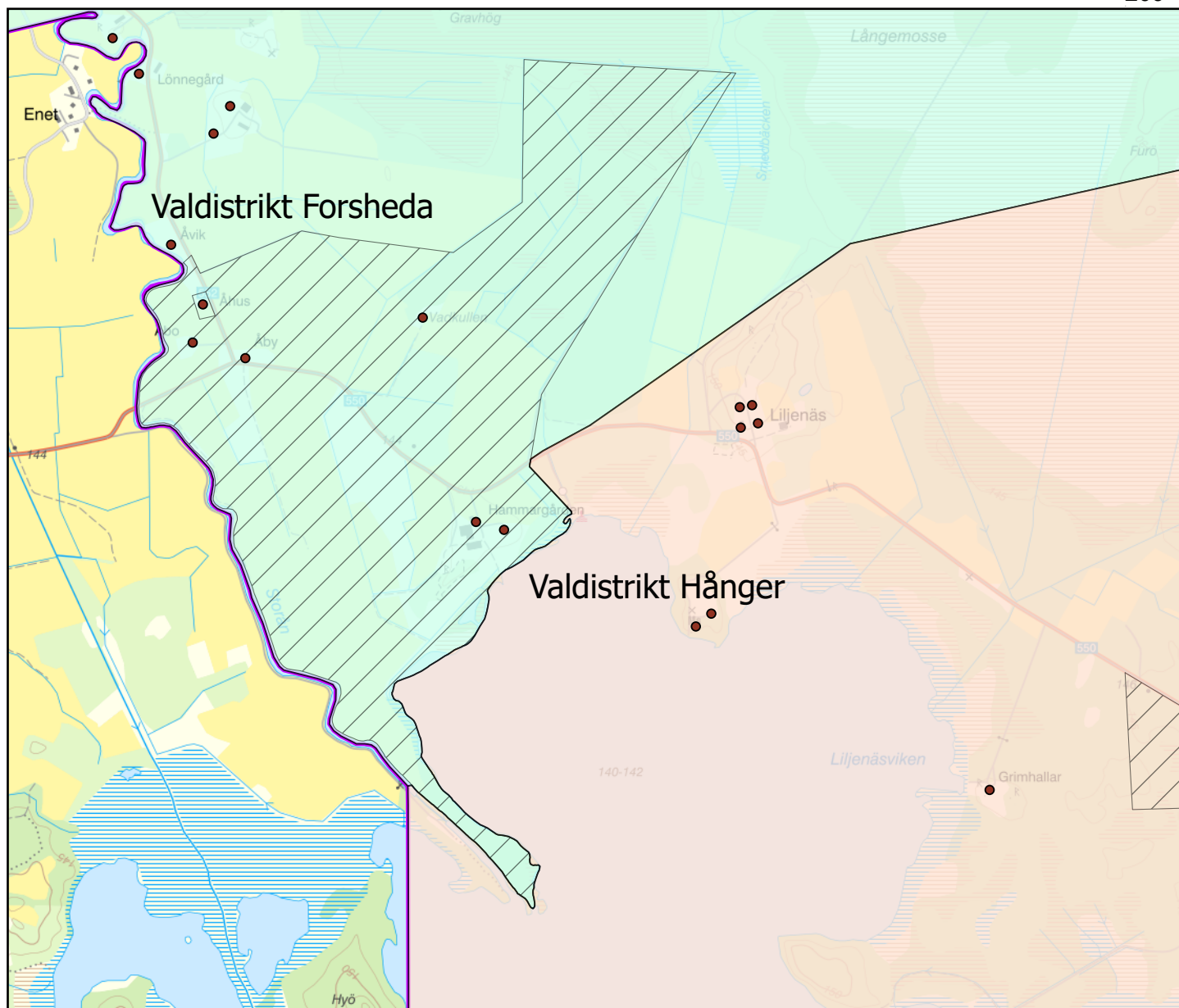
Förslag till ny indelning av valdistrikt, Västhorja, Fryele, och Rörstorp



Karta över antal folkbokförda i den föreslagna distriktsindelningen

Förslag ny valdistriktsindelning inför val 2026

209



Teckenförklaring

- Adresspunkt
- ▨ Liljenäs 1:22
- ▨ Valdistrikt Forsheda
- ▨ Valdistrikt Hånger
- ▭ Kommungräns

