

Förslag till Stadsutvecklingsprogram för järnvägsområdet i Värnamo

Godkänd av
Kommunfullmäktige
2018-xx-xx



Organisation

Uppdragsgivare: Värnamo kommun

Projektledare

Värnamo kommun: Frida Fält, Planeringsarkitekt

Arbetsgrupp Värnamo kommun: Behnam Sharo, Stadsarkitekt
Bo Arvidsson, Platschef Gata/Park
Johan Virdung, Ledningsnätssingenjör
Lars Magnusson, Exploateringschef
Lasse Arnesson, Miljöchef
Linus Enochson, Projektör Park
Pär Liljekvist, Räddningschef Stf

Styrgrupp Värnamo kommun: Conny Eskilson, Förvaltningschef Samhällsbyggnadsförvaltningen
Jesper Du Rietz, Förvaltningschef Tekniska förvaltningen
Stina Gof, Utvecklingschef

Författare ÅF Infrastructure: Caisa Malmryd Olander
Planeringsarkitekt och projektledare ÅF

Kim Enarsson
Trafikingenjör

Arbetsgrupp på ÅF: Adam Ekberg, bebyggelseantikvarie
Caisa Malmryd Olander, planeringsarkitekt
Frida Almqvist, ljusdesigner
Jesper Adolfsson, planeringsarkitekt
Karolina Alvaker, landskapsarkitekt
Kim Enarsson, trafikingenjör

Visualiserare på ÅF: Emanuel Björzell, 3D-grafiker
Gianfranco Biagini, 3D-grafiker

Datum: 4 maj 2018

Rev.: 15 maj 2018

Godkänd av kommunfullmäktige: XX xxxx 2018

Förord

Uppdraget att ta fram ett stadsutvecklingsprogram för Järnvägsområdet i Värnamo stad har omfattat att utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv studera Järnvägsområdet från järnvägspassagen Norra undergången i norr till Folkets hus, Cupolen, i söder.

I uppdraget ligger att studera platsens förutsättningar, sammanställa och pröva utvecklingsalternativ och föreslå en utveckling som uppfyller målsättningarna om en hållbar och attraktiv komplettering av Värnamo stad. Flertal politiska uppdrag har legat till grund för arbetet, bland annat:

- begäran om detaljplanuppdrag för området kv Knekten 14 i Värnamo (2011),
- förstudie för trafiklösning Järnvägsplan, projekt 0663 (2015),
- beakta möjlighet till gång- och cykelbro med hiss från Högåkra ner till centrum (2015),
- förstudie av området i anslutning till Gummifabriken och resecentrum (2016),
- hantera utökad cykelparkering vid järnvägsstationen inom ramen för översyn av området mellan Cupolen och Gummifabriken (2017),

- investeringsplan för parkeringshus i Värnamo centrum (2021),
- investeringsplan för förstudie och renovering av Viadukten (2021).

Uppdraget ska landa i möjlig utveckling som inte enbart ses individuellt utan även ser till en attraktiv helhet av järnvägsområde i Värnamo stad.

Avsikten är att stadsutvecklingsprogram för Järnvägsområdet ska vara vägledande i fortsatt arbete. För att programmet ska kunna användas över en längre tid, är beskrivna förhållningssätt de som ska råda i området och att exakta avstånd, höjdangivelser och utformning, hanteras i efterkommande detaljplaner och byggprojekt.

Arbetet har utförts i nära samarbete med kommunens projektledare och arbetsgrupp med kontinuerlig förankring med tjänstemannamässigt referensgrupp och styrgrupp.

SIGN

XXXX XXXXX

Politisk underskrift

Frida Fält

Frida Fält
projektledare

Sammanfattning

Järnvägsområdet ligger centralt i Värnamo och huserar flera viktiga målpunkter så som den nyetablerade högskolan i Gummifabriken gamla lokaler samt tågstationen och busstorget.

Under 2017 anhopades ett flertal politiska uppdrag till det geografiska området intill järnvägsstationen i Värnamo och kommunstyrelsen beslutade den 8 februari 2016 att ge ett utvidga uppdrag där man övergripande ser på ett större utredningsområde - Järnvägsområdet - och därmed påbörjades arbetet med att ett stadsbyggnadsprogram skulle tas fram för att enhetligt ge underlag för beslut för de olika uppdragen.

Stadsutvecklingsprogrammet föreslår en utveckling där området blir en integrerad del av stadskärnan med mötesplatser, utbildningslokaler, lek- och parkmiljöer, bostäder samt handel och kontor.

Nya kvarter, omformade gaturum och sociala platsbildningar verkar för att skapa ett stärkt sammanhang mellan Järnvägsområdet och stadskärnan.

Förtydligade stråk mellan stadskärnan och kollektivtrafikknutpunkten vid stationen och busstorget samt den nya södra angoringspunkten till perrongen kan skapa en förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafiken och målpunkterna i området. Restroheten gentemot kollektivtrafiken är som störst inom 600 meter från en kollektivtrafikknutpunkt där förslaget, som innebär 600 nya boende och nästan lika många arbetsplatser eller utbildningsplatser, ger förutsättningar för en ökad andel resande med hållbara

transportslag. Tillkommande butiker och nya behov av offentlig service ger fler arbetsplatser centralt i staden.

Områdets enda park kompletteras med ett flertal små som stora parkmiljöer som innebär en möjlighet för fler att flytta till, och vistas i, området. Gröna gaturum och rekreativmiljöer skapar kvalitativa mötesplatser samtidigt som dagvattenfrågan kan hanteras och visualiseras.

De stora öppna markparkeringsområden som ger plats åt förtätningen av området samlas i förslaget i två bilparkeringshus i anslutning till den norra och den södra infarten. Vid entréerna till tågplattformen anläggs parkeringshus för cyklar. Parkeringslösningarna syftar till att skapa flexibla mobilitetslösningar för boende, besökare och förbipasserande som minimerar genomfartstrafiken genom centrala Värnamo.

Stadsutvecklingsprogrammet är ett visionärt förslag för utveckling av Järnvägsområdet, vilket svarar till flera aktuella frågor kring stadsutveckling. Programmet blir en del av det stora arbete kommunen genomför med framtagande av ny översiktsplan, stadsbyggnadsvision och trafikstrategi vilka tillsammans visar på en stark utvecklingsanda i kommunen.

Innehållsförteckning

6 Bakgrund och målbild

- 6 Uppdraget
- 6 Syfte
- 6 Workshop med fastighetsägare
- 6 Målbild

7 Planeringsunderlag

- 7 Vision - Värnamo
- 7 Översiktsplan, samrådsversion
- 7 Fördjupad översiktsplan Värnamo stad
- 8 Bostadsförsörjningsplan
- 8 Plan för trafiken, samrådsversion
- 9 Resvaneundersökning

10 Nulägesanalys

- 10 Läget
- 11 Målpunkter
- 12 Arkitektur och kulturhistoria
- 14 Barriärer och kopplingar
- 15 Befolkning och välfärdsfunktioner

16 Stadsutvecklingsprogram

- 16 Utgångspunkter
- 18 Genomförandepprinciper

20 Bebyggelsestruktur

- 20 Utmaningar
- 20 Kvartersbebyggelse
- 21 Illustrationskarta för planförslag
- 22 Det publika markplanet
- 22 Entréer från gaturummet
- 22 Funktioner
- 23 Höjder och gatubredder
- 23 Fastighetsindelning och markägande
- 24 Torg, parker och grönstråk
- 24 Bostäder och befolkning
- 24 Förskola och verksamhetsyta
- 25 Buller
- 25 Farligt gods

28 Gaturum

- 28 Stråk
- 29 Trafikmiljö
- 29 Ny entré till perrongen i söder
- 30 Gatusektioner
- 31 Gång- och cykelbroar
- 32 Platser
- 34 Biltrafik
- 36 Hastigheter
- 36 Cykeltrafik
- 37 Gångtrafik
- 37 Regnbäddar
- 38 Parkerings
- 40 Konsekvenser av förändringar i gaturummet

42 Grönska

- 42 Fickparker
- 43 Gröna stråk
- 44 Träd och skyddsvärda arter
- 44 Dagvatten
- 47 Lekplatser

48 Järnvägsplan och Postgatan

- 48 Trafik
- 48 Byggnader
- 50 Järnvägsplan
- 52 Postgatan

53 Belysning av platser och stråk

54 Bildkällor

Bakgrund och målbild

Uppdraget

Under 2016 anhopades ett flertal politiska uppdrag till det geografiska området intill järnvägsstationen i Värnamo. Uppdragen ansågs därmed behöva samordnas sinsemellan innan beslut fattades i de enskilda ärendena, och ett uppdrag gavs till samhällsbyggnadsförvaltningen som ledde till att ta fram ett stadsutvecklingsprogram för järnvägsområdet. Genomförandetid för stadsutvecklingsprogrammet är 10 år.

Syfte

Syftet med uppdraget är att ta fram ett förslag för stadsutveckling i järnvägsområdet som bidrar till ett mer hållbart Värnamo med 40 000 invånare 2035.

Workshop med fastighetsägare

Måndagen den 2 oktober 2017 hölls en workshop för att diskutera utvecklingen av järnvägsområdet i Värnamo.

Workshopen hölls tillsammans med fastighetsägare i området. Det ansågs viktigt att utveckla området på ett sätt som ger stöd åt Gummifabrikens fortsatta utveckling. Styrkor som lyftes fram var järnvägsstationen och kollektivtrafiken samt det embryo till stadsliv med handel och restauranger som finns i delar av området. Fastighetsägarna såg stor potential i att förtäta området med olika funktioner, med betoning på bostäder.

Under workshopen diskuterades framtidsbilder för järnvägsområdet och en gemensam målbild formulerades. Målbilden prioriterar förtätning, utveckling av stadsmiljöer och gröna platser. Målbilden är den röda tråd i all utveckling i Järnvägsområdet. Den påverkar detaljplaner, fastighetsutveckling och trafikstruktur samt evenemang, konst, handel och verksamheter.

Målbild

- “ Vi ska förtäta smart med en blandning av bostäder, verksamheter, handel, kultur och nöjen, samt verka för ett rikt studentliv.

Järnvägsområdet är en god plats att bo på och ett attraktivt besöksmål. Järnvägsområdet är en flexibel miljö som kan anpassas efter säsong och behov. Grönska varvas med bebyggelse och rekreation längs ett starkt stråk med handel och upplevelser. Alla trafikanter kan samsas och komma fram.

Järnvägsområdet är en mötesplats för alla och erbjuder gammal som ung ett variationsrikt stadsrum. ””

Målbilden beskriver utveckling av såväl stadsform som stadsliv, och innebär således att kommun, fastighetsägare, handlare och verksamma behöver kraftsamla tillsammans utifrån sina olika arenor för att skapa förutsättningar för att de platser, funktioner och rörelsemönster som målbilden beskriver ska möjliggöras.

Planeringsunderlag

Vision - Värnamo

Värnamo kommuns vision är:

“ Värnamo, den mänskliga tillväxt-kommunen, 40 000 invånare 2035

Visionen utgår från målkriterierna: *hållbarhet, attraktivitet, trygghet och tillväxt.*

gång- och cykelvägnätet ska förbättras samtidigt som den grön- blåa strukturen av parker och naturområden samt vattenkontakt ska stärkas. Utvecklingen av Värnamo stad prioriteras i centrala lägen, liksom näringslivets intressen. Arbetsmarknadsregionen utökas successivt genom att förbättra pendlingsmöjligheterna i regionen.

Översiktsplan, samråd

Värnamo kommun arbetar med att ta fram en ny översiktsplan för "Mitt Värnamo 2035". Översiktsplanen har sin utgångspunkt i den kommunala visionen. Det innebär en befolkningsökning på omkring 5 800 personer de närmaste 17 åren.

Merparten av befolkningstillväxten, upp emot tre fjärdedelar, bedöms tillkomma i Värnamo stad och resten på landsbygden och i de större tätorterna.

En förutsättning är även att Värnamo i samband med Sverigeförhandlingen har lovat att bygga 1 770 bostäder i kommunen fram till 2035.

Översiktsplanen utgår från fyra fokusområden:

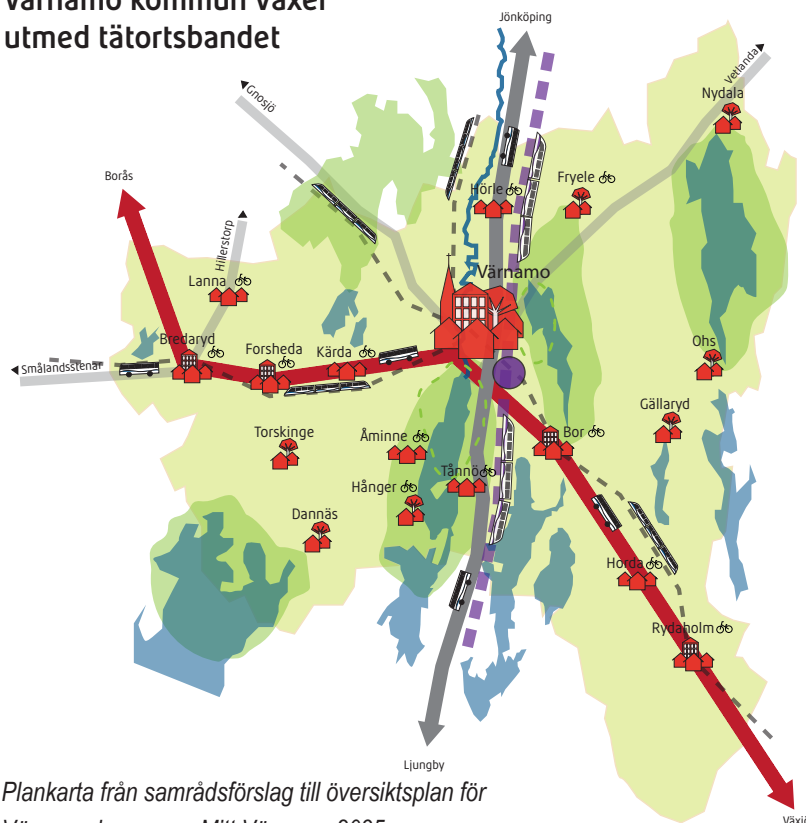
- En attraktiv kommun
- Goda kommunikationer
- Hållbar näringslivsutveckling
- Utveckla mark & vattenresurser

I remissutgåvan av översiktsplanen framkommer att bebyggelsen ska vara blandad i hänseende till upplåtelseformer och funktioner. Kollektivtrafiken och

Fördjupad översiktsplan Värnamo stad

Den fördjupade översiktsplanen för Värnamo stad antogs i mars 2006. I den fastställs centrum som en viktig plats

Värnamo kommun växer utmed tätortsbandet



för att Värnamo ska utvecklas till ett starkt regionalt centrum som är attraktivt för kommuninvånare och näringsliv. I planen finns ett flertal förslag till bostadsområden, verksamhetsområden respektive utredningsområden. Merparten av dessa ligger utanför centrumkärnan. Inget av områdena berör järnvägsområdet.

Bostadsförsörjningsplan

Bostadsförsörjningsplanen sträcker sig från 2016 till 2020 och konstaterar att Värnamo kommun efter flera års måttlig efterfrågan nu har en ökad efterfrågan på bostäder. Målet har skrivits upp från 60 till 125 lägenheter per år.

Av bostadsförsörjningsplanen framkommer en önskan om att bredda antalet aktiva byggaktörer i Värnamo, genom att satsa på tillväxt, attraktivitet, kommunikationer samt genom att vara lyhörd mot företag och medborgare.

De lokala fastighetsägarna lyfts fram som en framgångsfaktor då de satsar på orten och därmed hanterar den erforderliga exploateringen. Eftersom Värnamo stad innehåller många "lucktomter" är byggpotentialen för uppförandet av flerbostadshus stor.

I Värnamo bor många i villor med stora tomter. I takt med att staden växer behöver förtätning prioriteras i centrala lägen, med inriktning att tillhandahålla en sammanhållen tätare bebyggelse i centrumnära lägen.

I järnvägsområdet pekas tre områden ut för byggnation. Samtliga förutsätter detaljplanläggning.

Plan för trafiken, samråd

Värnamos plan för trafiken konstaterar att Värnamo växer, samtidigt som delar av vägnätet i centrala Värnamo stad inte tål mer biltrafik. Planen understryker vikten av att stadsplaneringen ska utformas för att uppmuntra att en större del av framtidens trafik ska utgöras av gång-, cykel- och kollektivtrafik. Det för att inte hamna i ett oönskat läge av att ökade biltrafikmängder innebär omfattande och kostsamma åtgärder av infrastrukturen.

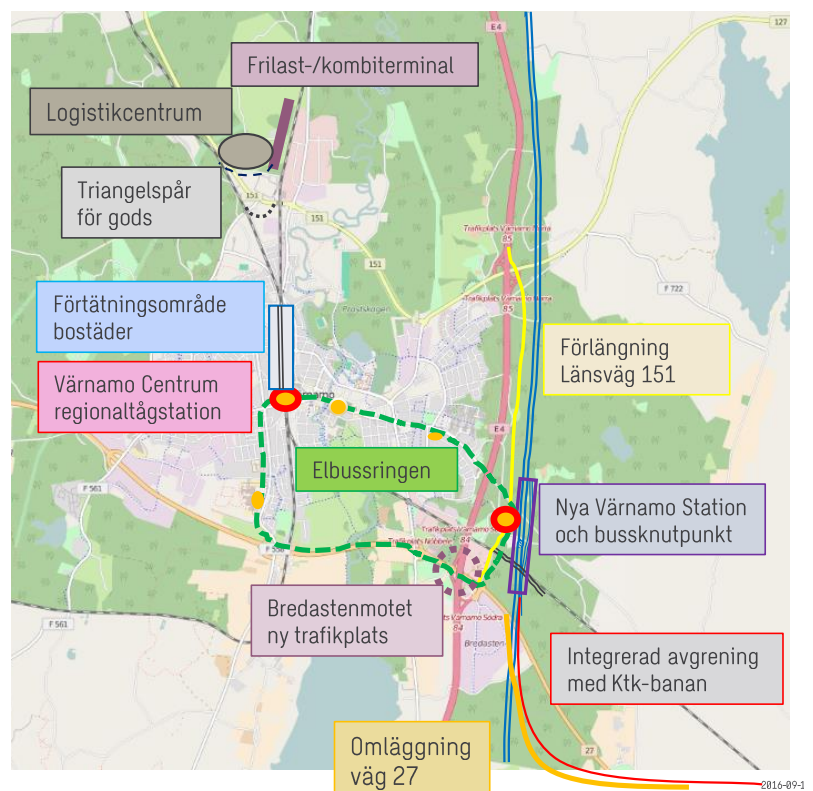


Illustration över potentiell relation mellan en framtida ny station på höghastighetsjärnvägen och befintlig station i Värnamo centrum. Framtagen av Sweco AB.

Värnamo kommun planerar för ett stationsläge på höghastighetsjärnvägen inom Sverigeförhandlingen, vilket planläggs i ett läge öster om stadskärnan. Befintlig järnväg och stationsläge kommer vara kvar. I ett längre perspektiv än 10 år är det tänkbart att centralstationens funktion med resecentrum flyttas ut till nytt stationsläge.

Resvaneundersökning

Våren 2012 genomfördes en resvaneundersökning i Värnamo. Av den framkom att omkring 60 % av alla arbets- och studieresor görs inom kommunen.

24 % av resorna görs till grannkommunerna Gislaved, Gnosjö, Vaggeryd och Ljungby i angiven nedstigande storleksordning.

Resterande resor görs till övriga Sverige.

Det framkom även att hälften av invånarna i Värnamo har tillgång till minst två bilar, och nästan 80 % har tillgång till minst två cyklar.

Män i Värnamo har något högre tillgång till bilar och cyklar medan kvinnor har något högre tillgång till kollektivtrafikkort.

Merparten av alla resor i kommunen och i tätorten görs med bil.

Från 2017 har busstrafiken utvecklats avsevärt, varför det är av intresse att genomföra nya resvaneundersökningar inom kort.

Invånarna i Värnamo är något mer positiva till att minska sitt framtida bilresande gentemot övriga regionen.

Nulägesanalys

Programområdet för järnvägsområdet följer järnvägsspåren i väster, går två till tre kvarter österut och avgränsas av Lagastigen och Norra Undergången i norr respektive Viadukten och Cupolen i söder.

Området är omkring 14 ha stort och fylls idag av kommunikationer och kollektivtrafik, vissa centrumfunktioner och stora utrymmen för infrastruktur och parkering.

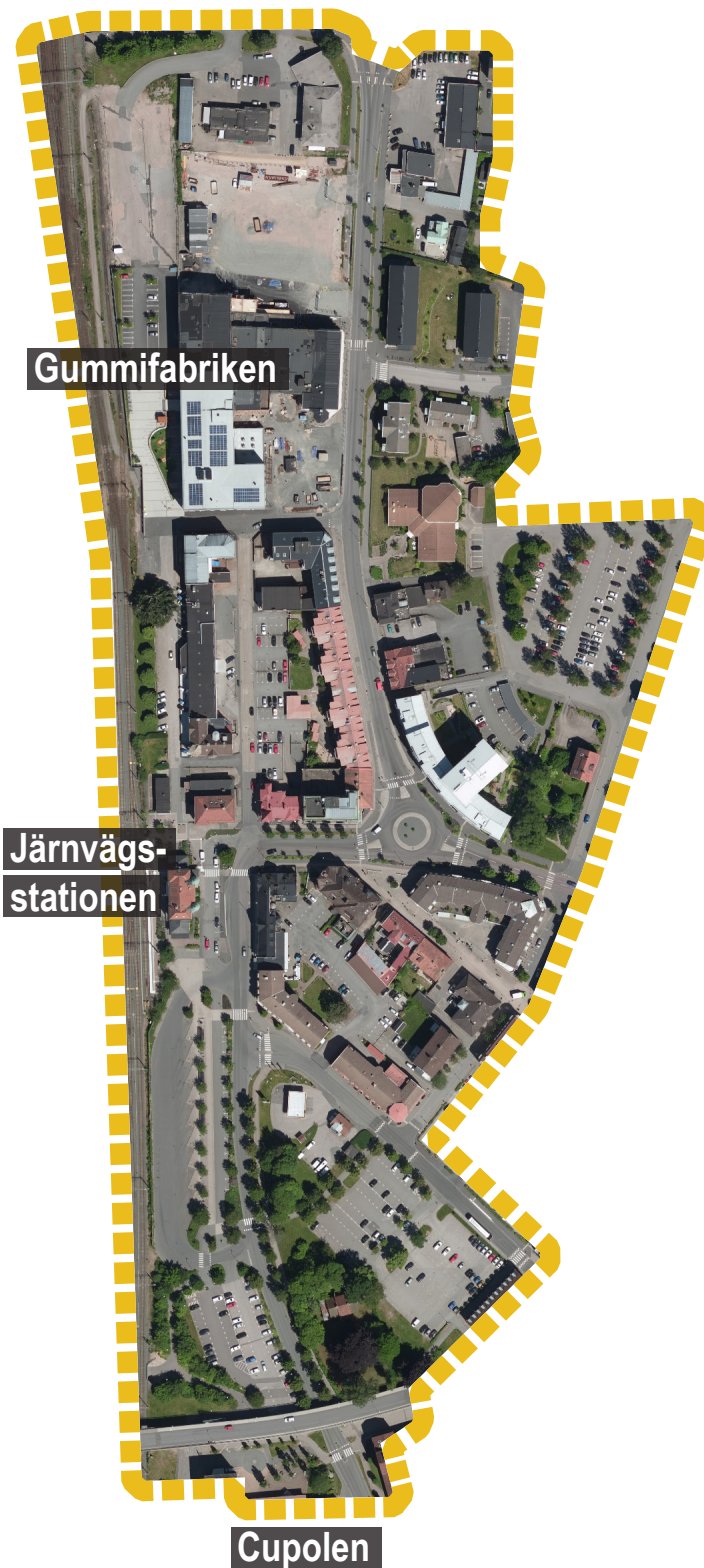
Gummifabriken är en relativt nystartad verksamhet som fungerar som mötesplats för kultur, näringsliv och akademi. Verksamheten är fortfarande under uppstart och beskrivs som en motor för utveckling i området, staden och kommunen.

Läget

Järnvägsområdet har ett strategiskt läge i Värnamo stad, kommunen och regionen. Platsen ligger intill stadskärnan och ansluter till handelsstråket utmed Storgatsbacken. Från järnvägsstationen är det 40 minuter till Växjö och dryga timmen till Borås och Jönköping.

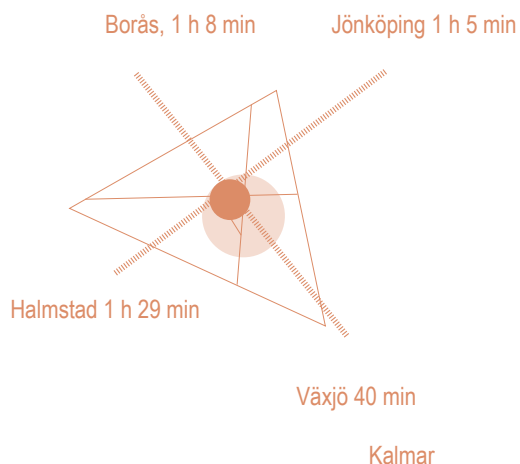
Även om turtätheten kan stärkas, finns en stark potential i stationsområdet för hållbart resande och möjligheter till arbetspendling.

Restroheten gentemot kollektivtrafiken står i direkt proportion till den geografiska närheten till hållplatslägen för effektiva kollektivtrafiklinjer. I programområdet är det som längst 400 meter till stationsområdet med tillgång till lokal och regional buss och tågtrafik. Förutsättningar är således goda för att utveckla en stadsdel som gör det enkelt för boende och besökare att resa kollektivt.



Programområdets utsträckning

Göteborg



Schematisk bild över järnvägsområdet i orange i relation till stadskärnan i rosa och sitt omland.

Målpunkter

I programområdet finns i nuläget huvudsakligen tre starka målpunkter: Järnvägsstationen, Cupolen och Gummifabriken.

Järnvägsstationen är av central betydelse för området. Den är samlingspunkten mellan bussterminalen och tågtrafiken. Samtliga busslinjer i Värnamo passerar platsen, vilket gör den till en viktig målpunkt och bytespunkt.

Cupolen i söder har länge varit Värnamos stadsbibliotek, och i byggnaden finns även ungdomsverksamhet. Under hösten 2017 flyttades stadsbiblioteket till Gummifabriken, vilket gör Cupolens publika funktion mer osäker.

Gummifabriken ligger i områdets norra del. I Gummifabriken koncentreras flera funktioner så som stadsbibliotek, högskola, biograf, kontorslokaler med mera.



Bild på Cupolen.

Arkitektur och kulturhistoria

År 2000 genomfördes en kommunal kulturmiljöutredning där Järnvägsområdet och enstaka byggnader inom området pekades ut som kulturhistoriskt värdefulla.

Järnvägsområdet beskrivs i utredningen som värdefullt då det: *“... är innehållsrikt och har välbevarade byggnader; stationshusen, vattentorn, lokstall och magasin.”* Järnvägsområdet motiverar ett högt bevarandevärde då det påvisar järnvägens betydelsefulla roll för Värnamos utveckling som industriort och regionalt centrum. Som en konsekvens av järnvägens dragning flyttades Värnamos kommersiella centrum från och med slutet av 1800-talet närmare dagens Järnvägsområde. Detta återspeglas i de affärs- och kontorsbyggnader som uppfördes i kvarteren närmast järnvägen.

Byggnaderna inom fastigheten *Värnet 10* utgör var för sig tidstypiska och välbevarade exempel på affärs- och

kontorshusbyggnader från 1900-talets början, respektive det tidiga 1960-talet. Byggnaden på *Pilgatan 1*, uppfört 1962, anknyter utseendemässigt till det på 1950-talet uppförda *Stadshotellet*.

Cupolen (se bild på föregående sida) som ligger i södra delen av Järnvägsområdet ritades av arkitekt Gunnar Gräslund och invigdes 1960. Norr om byggnaden finns ett öppet stensatt torg. Cupolen har fått sitt namn från den danssalong som tidigare inrymdes i byggnaden. Senare användningar har bland annat varit stadsbibliotek, biograf, teatersalong samt kontorslokaler.

Gula villan, eller Gamla Gåsen 4, är omnämnd i kulturmiljöutredningen och är en ensamliggande fastighet från 1800-talets mitt, omgiven av en trädgård med stora lönnar och björkar. Det timrade gulmålade bostadshuset är uppfört i 1,5 våning med profilerad locklistpanel och frontespis.



Bild från Värnet 10 på Pilgatan.



Bild på Gummifabriken. Bild från dagensprojekt.se.



Foto: Björlingsson, Knut

Foto på Stationshuset. Bild från Jönköpings läns museum, Knut Björlingsson.



Foto på Stationshuset 2018.



Bild från Värnet 10 på Pilgatan.



Bild på Posten 1, Pilgatan.



Bild på norra Posten 4, Postgatan.



Bild på baksidan av Posten 1, Postgatan.

Barriärer och kopplingar

Det finns huvudsakligen två barriärer i området: höjdryggen utmed järnvägen och järnvägen.

I grova drag skiljer det 10 meter från liden väster om järnvägsområdet och spårområdet, och sedan 10 meter från spårområdet ner till Lagan i öster.

Även om järnvägen utgör en koppling till regionen, är spårområdet en markant barriär i centrala Värnamo.

Inom planområdet finns det en gång- och cykeltunnel och en biltunnel under järnvägen samt en bro över järnvägen. Det är 645 meter mellan gång- och cykeltunneln i söder och biltunneln i norr.

Viadukten är lite drygt 10 meter bred med begränsat utrymme för gående och cyklister. Idag tillåts inte cykeltrafik på Viadukten.

Gång- och cykelbanan i förlängningen av Boagatan, Klevalidstunneln, är 6 meter bred och har delvis skymd sikt. Att kopplingen från den högt liggande västra sidan om järnvägen till den lägre liggande östra sidan är förlagd i tunnel innebär onödiga höjdskillnader för gående och cyklister.

Tunneln vid Lagastigen, kallad den Norra Undergången, kantas av gång- och cykelväg. Tunneln är utsatt vid kraftiga skyfall då inläsningseffekter av vatten uppstår i lågpunkten under järnvägen. Gång- och cykelvägen är upphöjd i förhållande till bilkörbanan.



Gatuvy från Viadukten, östlig riktning.



Gatuvy från Lagastigen, västlig riktning, Norra Undergången.



Järnvägsområdet 400

Värnamo stad 21 750

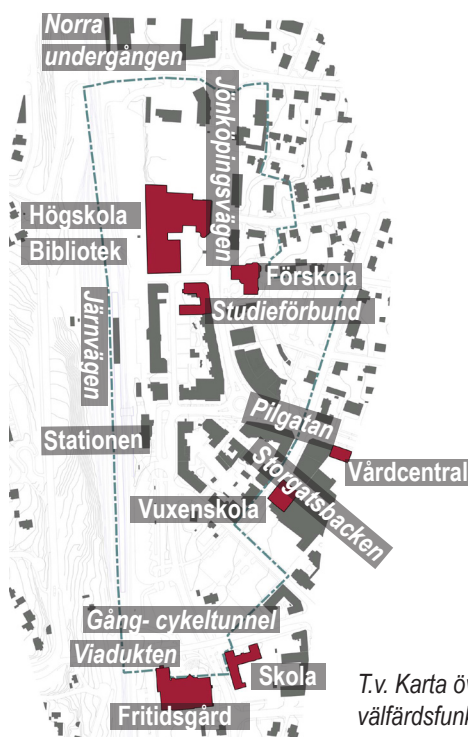
Kommun 34 250

Befolkning och välfärdsfunktioner

Inom programområdet bor knappt 400 personer, varav en majoritet är i åldrarna 20-30 år och 55-75 år. En förklaring till det är de målgruppsinriktade bostadsformerna för studenter och 55+ boendet. Det kan jämföras med Värnamo stad och kommun som har som störst ålderspuckel vid 40-64, tätt följt av åldersspannen under och över vilket totalt sett är 25-74 år.

Att det saknas gröna miljöer, lekplatser, förskolor och skolor kan vara en bidragande faktor till att åldersgrupperna barn och 30-54 åringar är i minoritet.

I programområdet finns en högskola på Gummifabriken och en förskola som drivs av Allianskyrkan, ett studieförbund som drivs av Medborgarskolan samt teknikgymnasiet Smålands Tekniska College. I nära anslutning till programområdet finns en vuxenskola i privat regi, en vårdcentral, Västra skolan för bland annat SFI-undervisning och en fritidsgård i Cupolen.



T.v. Karta över platser och välfärdsfunktioner.

Stadsutvecklingsprogram

Järnvägsområdet är ett centralt beläget utvecklingsområde i Värnamo stad med flera viktiga målpunkter.

Området har idag få boende och genom att stärka kopplingarna till stadskärnan vid Flanaden, Bruno Mathsons plats och Storgatsbacken samt att bygga upp en rumslig struktur som fyller området med fler boende, arbetande och besökare kommer platsen bidra till ett stärkt stadsliv och attraktivitet, samtidigt som tågstationen, kollektivtrafikresandet och högskolan får en mer central plats i stadskärnan.

Utgångspunkter

Städer attraherar huvudsakligen invånare för att de skapar närhet till såväl handel, service, arbetsplatser som till människor och sociala nätverk. Att utveckla Värnamo stad och ta vara på Järnvägsområdets centrala läge är dessutom en förutsättning för att skapa en mer hållbar samhällsutveckling. Utvecklingen av järnvägsområdet tar därför utgångspunkt i platsens rumsliga samband och historiska stadsform samt de mest aktiva stråken för individer och fordon för att över tid ge förutsättning för stadsliv att uppstå i järnvägsområdet.



Illustration över området sett från söder, med Viadukten och de nya kvarteren i förgrunden, och den nya högskolebyggnaden och det nya bostadskvarteret vid Norra Undergången i övre delen av bilden.

Historisk stadsform

Historiska kartor visar några för området viktiga stråk och strukturer. Dessa utgör en grund för hur centrala Värnamo växt fram och utgör en god grund för kommande utveckling för att skapa sammanhang mellan olika stadsdelar.

Storgatsbacken, Jönköpingsvägen samt Viadukten är sådana exempel.

Flöden

I området har bilen fått ett stort utrymme i takt med att tidigare bebyggelse rivits. För att skapa sammanhang samt för att återbefolka området behöver infrastrukturen och parkeringsplatserna varsamt organiseras så att folkliv och gång- och cykelrörelser uppmuntras.

Innehåll

Målsättningen för stadsutvecklingen är att utöka antalet boende och besökare på platsen, samt att skapa mer liv och rörelse. Samtidigt är det tydligt att det finns ett begränsat underlag för ytterligare handelsyta och servicefaciliteter. Därmed behöver de besöksintensiva lokalerna koncentreras till de mer centrala stråken, medan övriga platser utvecklas för att ge rum för fler boende och stärkta vistelsekvalitéer.

Siktlinjer

Områdets till stora del öppna karaktär gör det möjligt att ta utgångspunkt från viktiga siktlinjer redan initialt i planeringen.

Siktlinjen mellan Gummifabriken och Cupolen, mellan övre Storgatsbacken och stationen samt till Gummifabriken är prioriterade.



Illustration över området sett från nordöst, med den Norra Undergången till höger, de nya bostadskvarteren intill och de tillkommande parkområdena i nedre kant. Även tillkommande grönstrukturer i gaturummet är synliga på bilderna.

Genomförandeprinciper

Stadsutvecklingsprogrammet är ett visionärt förslag för utveckling av järnvägsområdet i Värnamo. Programmet blir vägledande i det fortsatta arbete med att ta fram olika styrdokument som till exempel stadsbyggnadsvision, fördjupning av översiktsplanen, bostadsförsörjningsplan, plan för trafiken och andra dokument som kan komma i fråga så som detaljplaner och genomförandeprojekt för allmän plats.

För att verkställa programmets intentioner krävs ett starkt samarbete mellan berörda fastighetsägare och kommunen. Här nedan tas det upp ett antal punkter som berör genomförandet och principer för hur detta arbetet ska fortlöpa.

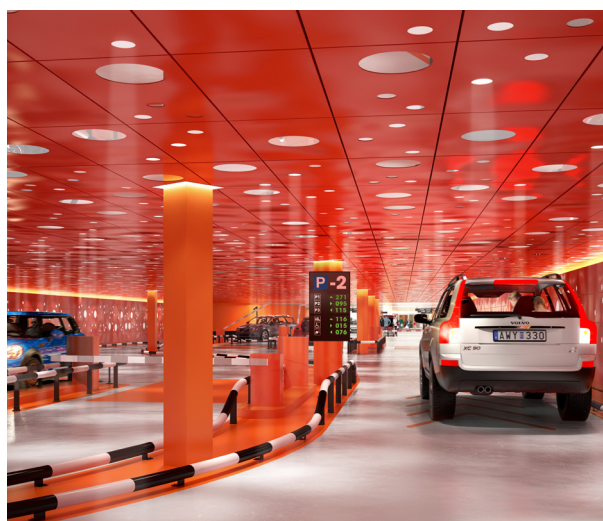
Fastigheternas utveckling

Detta program anger principer och möjligheter för respektive fastighetsägare att strategiskt utveckla sin fastigheter i samklang med kommunens vilja och inriktning

i det större perspektivet. Kommunen kan i vissa fall behöva köpa in någon fastighet men i övrigt vill kommunen att staden ska utvecklas i samverkan med berörda fastighetsägare.

Parkeringshus

Programmet pekar på två parkeringshus för bilparkering. Kommunen bör bygga och äga dessa parkeringshus eftersom ekonomin kring dessa hus inte tilltalar någon extern exploatör idag. Ekonomin kring dessa parkeringshus blir initialt svår men måste samordnas med att avgiftsbelägga all markparkering i Värnamo centralort. Detta arbete bör påbörjas omgående så att parkeringsnyttjarna känner sig bekväma med att avlägga parkeringsavgift när parkeringshusen blir aktuella att bygga. Vilket parkeringshus som byggs först kan inte avgöras i detta skede.



Exempel på bearbetad inomhusmiljö i parkeringshus, Mall of Scandinavia av AF-elteknik.

Parkeringsavlösen

Kommunen borde ställa sig positiv till parkeringsavlösen för nya bostadsexploateringar inom programområdet. Särskild taxa för denna avlösen i parkeringshusen bör tas fram. Skulle någon exploatör vilja köpa parkeringsplatser eller parkeringsdäck i ett parkeringshus bör detta också vara möjligt.

Detaljplan

Detaljplaner tas fram i den exploateringstakt som staden tål och ska i möjligaste mån följa visionen i programmet.



Bebyggelsestruktur

I Järnvägsområdet syftar tillkommande bebyggelse till att tillskapa centrumnära bostäder och kontorslokaler samt att skapa en starkt rumslig struktur.

Programförslaget definierar områdets kvartersstruktur och fyller det med innehåll och kvalitéer, och ger därmed förutsättningar för fler att besöka, vistas i, bo och verka i området.

Utmaningar

Handelsstråket i Värnamo är rumsligt sett väl definierat. Det följer Storgatsbacken norrut vilken kantas av publika bottenvåningar och tydliga rumsbildningar.

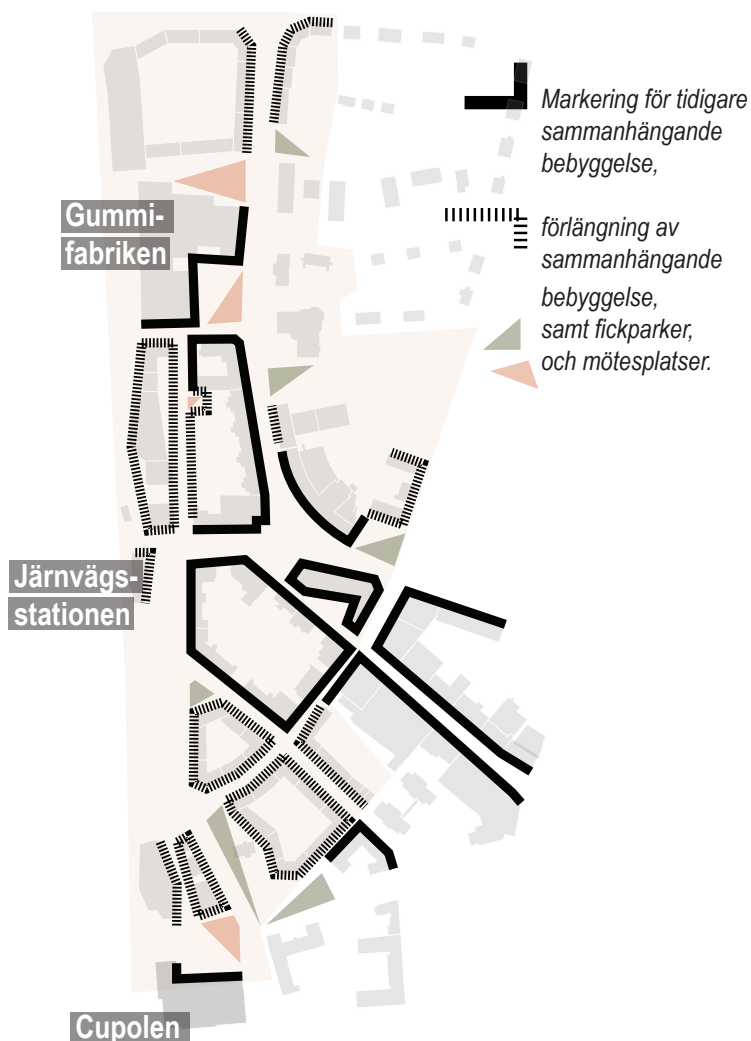
Järnvägsområdet i Värnamo ligger intill Storgatsbacken men har en svag rumslig struktur och få boende och verksamma i förhållande till stadskärnan.

Stadsutvecklingsprogrammet har därför prioriterat att fylla de idag stora öppna och svårorienterade mellanrummen som utgörs av parkeringsplatser och infrastruktur för bil och buss, med bebyggelse, parker och torg som kan bidra med stadskvalitéer och stadsliv. Även gaturummen kan genom att omdimensioneras verka för att bjuda in till vistelse och uppmuntra till fler resor med cykel, kollektivtrafik och till fots.

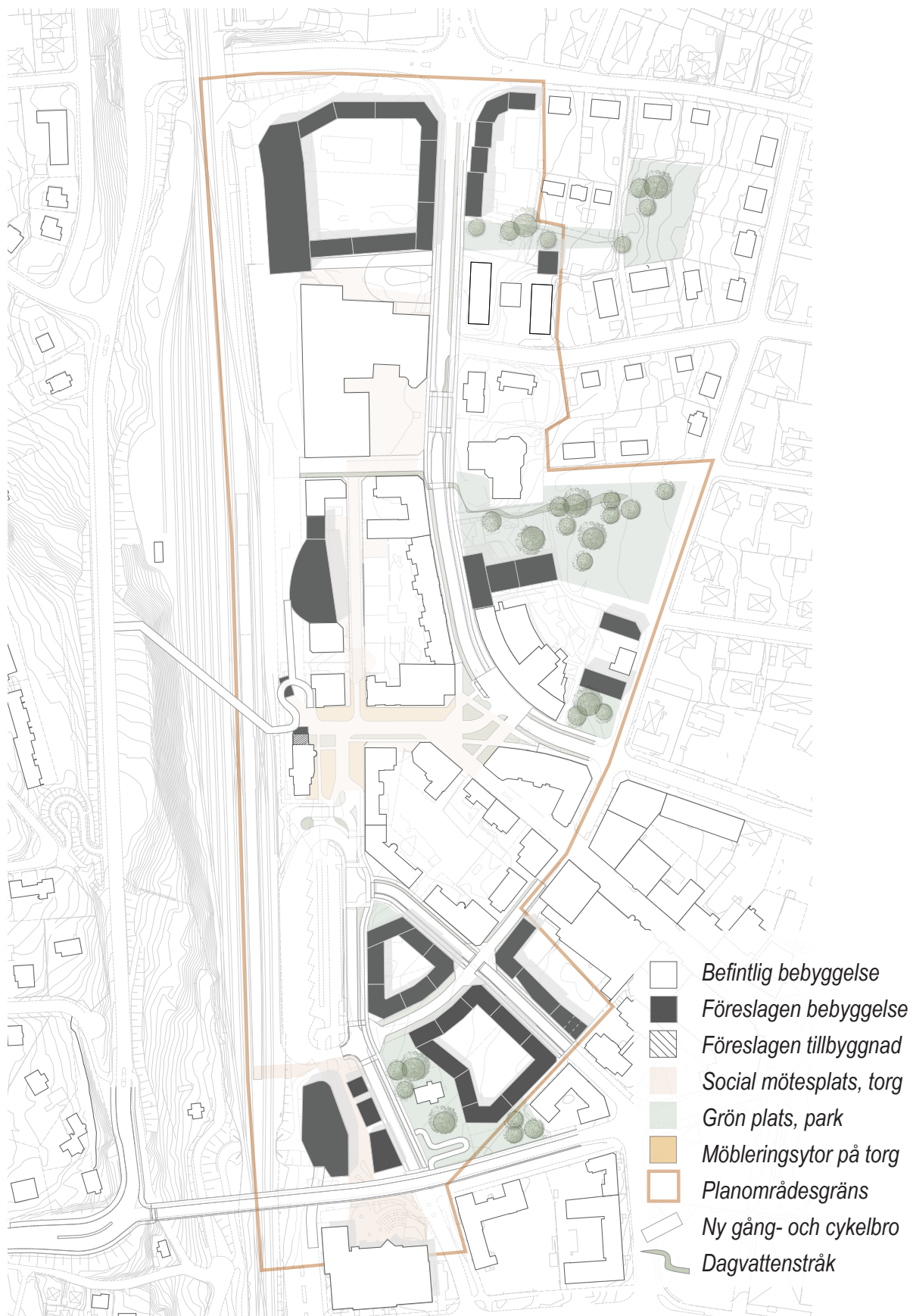
Kvartersbebyggelse

Järnvägsområdet är utsatt för buller från vägar och järnvägen. Att sluta kvarteren innebär en möjlighet att bygga bostäder i centrala lägen, då det går att skapa en tyst sida och därmed förbättrade ljudmiljöer i rummen som vetter in mot gården.

Gårdsmiljön innebär även ett privat rum för boende, och en skyddad miljö för barn att leka på.



Illustrationskarta för planförslag



Det publika markplanet

I centrala lägen av staden är flödet av individer och fordon stort, och markplanet bör därför ha en publik karaktär.

Storgatsbacken kommer att vara ett fortsatt prioriterat stråk, vilket förlängs upp till och med Järnvägsplan.

Som komplement prioriteras även axeln mellan Gummifabriken och Cupolen via Postgatan och Västermogatan för utåtriktade verksamheter och lägre hastigheter.

Verksamheterna utmed Jönköpingsvägen mellan Pilgatan och Gummifabriken uppmuntras att öppna upp bottenplanen för mer utåtriktade verksamheter än idag.

För närvarande är efterfrågan av handelsutrymme i Värnamo stad begränsat, men det anses angeläget av Värnamo kommun att inte bygga bort framtida potentiella handelslägen.

Bebyggelse utmed Hattmakaregatan och Myntgatan planläggs och byggs därför med flexibel användning i markplan ut mot gata, medan gård och övre våningsplan utformas för bostadsändamål för att säkra en privat karaktär på gård och trapphus.

Entréer från gaturummet

Att arrangera entréer till handel, bostäder och kontor från gatan innebär en möjlighet att samla rörelser av boende och besökare till gemensamma stråk, ge underlag för handel och skapa förutsättningar för stadsliv och trygghet.

Funktioner

Det är Storgatsbackens förlängning mot stationshuset samt Jönköpingsvägen mellan Lagastigen och Pilgatan som är de prioriterade stråken för handel och service.

Myntgatan och Hattmakaregatan bör förberedas för mer publika ändamål, men initialt användas för bostadsändamål för att inte riskera att sprida ut besöksmål mer än vad underlaget efterfrågar.

Norr om Gummifabriken anläggs huvudsakligen bostäder och parkering.



Höjder och gatubredder

Stationen, Cupolen och Gummifabriken är de främsta målpunkterna i området, och Gummifabriken är den högsta byggnaden i området.

Gaturummet ska inte vara smalare än vad byggnaderna som definierar det är höga. Generellt eftersträvas en tät

småstadskaraktär, där tre till fem våningar anses lämpligt för bebyggelsen.

Höjderna varierar i området utifrån sol förhållanden, bullersituation samt för att ge utrymme för variation. Fördjupade analyser av höjder genomförs i senare planskede.

Fastighetsindelning och markägande

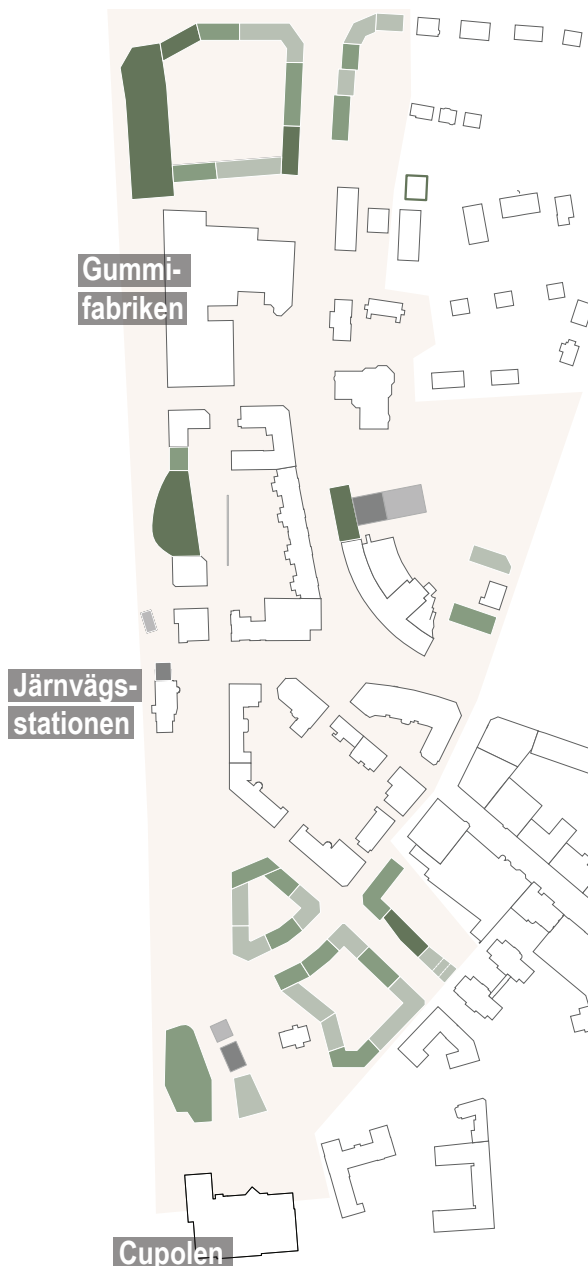
För att ge upphov till ett varierat och upplevelserikt intryck i gaturummet uppmuntras att fastigheternas storlek, alternativt de enskilda byggnadernas bredd i ett kvarter utmed gata, hålls nere i plan.

Det är en varierad ägandestruktur i området idag. Det finns omkring 30 fastigheter, varav kommunen och bolag ägda av Värnamo Stadshus AB äger 6, aktiebolag nästan två tredjedelar av fastigheterna och privatpersoner totalt 3 fastigheter.

Trafikverket äger spårområdet och kommunen gatuinfrastrukturen.

Det finns även en hyresgästförening och en församling i järnvägsområdet.

De flesta verksamma bolag i området äger en fastighet vardera. Två av bolagen äger tre fastigheter var.

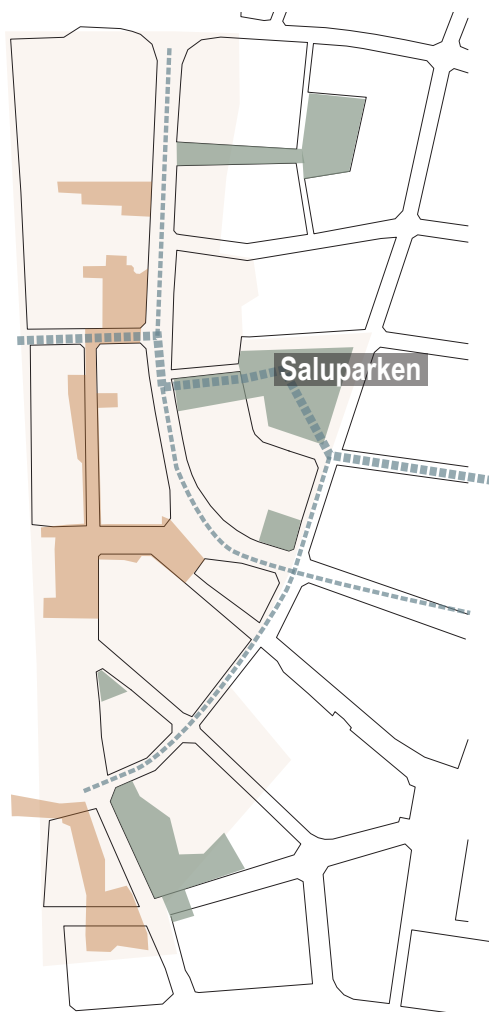


- 1 våning
- 2 våningar
- 3 våningar
- 4 våningar
- 5 våningar
- 6 våningar

Torg, parker och grönstråk

I Järnvägsområdet eftersträvas en variation av offentliga miljöer, närheten till parkmiljöer, torgytor och lekplatser fördelas utmed de centrala stråken i hela området.

En samplanering av de offentliga platserna, grönstråken och parkmiljöerna med implementeringen av den lokala dagvattenhanteringen uppmuntras.



 Schematisk karta över de torg och parker som bevaras och tillkommer genom förslaget,

 samt det primära och de sekundära stråken för dagvattenhantering.

Bostäder och befolkning

Genom planförslaget ges utrymme för nästan 300 nya bostäder, med en tillkommande befolkning om nästan 600 personer.



Den totala befolkningen i området ökar från knappt 400 till knappt 1000 personer.

Förskola och verksamhetsyta

Full utbyggnad av bostäder enligt förslag skulle innebära ett behov av knappt 50 nya förskoleplatser.

För järnvägsområdet anser kommunen att extra platser för andra omkringliggande områden bör tillskapas för att ta höjd för andra förtätningsprojekt i stadskärnan.

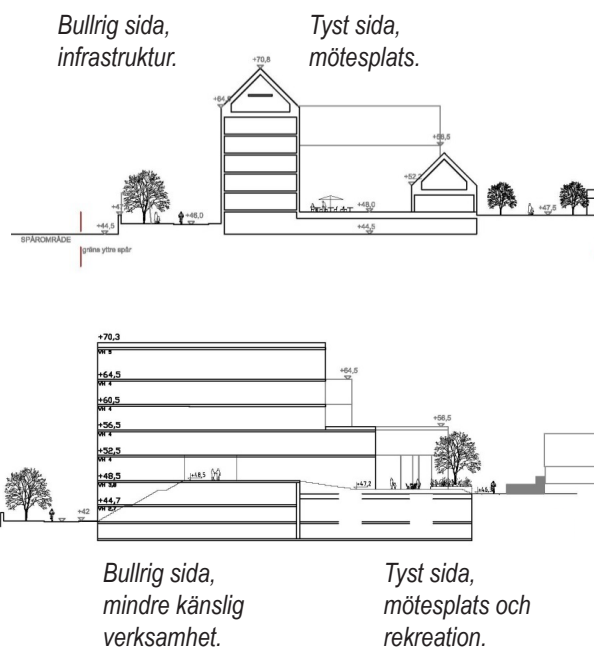
Uppskattningsvis kan en förskola i en respektive två våningar, med andra användningar i övriga våningsplan, tillskapas vid Saluparken.

Värnamo kommuns förskolepolicy anger att varje förskoleelev ska ha 40 m² utomhusutrymme, vilket innebär ett behov om ca 2 000 kvadratmeter utomhusyta vid förskolan.

Den angränsande parken utgör en god lekmiljö som delvis kommer vara avsedd för förskolan men även har en allmän användning.

Buller

Enligt en bullerutredning från 2006 är det höga bullernivåer (> 55 dBA ekvivalent nivå) vid Jönköpingsvägen, Lagastigen och Bangårdsgatan. Utöver det antas det finnas en bullerpåverkan att ta hänsyn till från Viadukten och järnvägen.



Exempel från kv. Kung Oscar 3 och 4 med flera i Lund där byggnadsutformning med tyst sida kan användas för att begränsa bullerutbredning.

Enligt Plan och bygglagen 2 kap. 5 § punkt 1 ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till människors hälsa och säkerhet.

Förtätning i centrala och kollektivtrafik-nära lägen anses angelägen för att ge förutsättningar för mer hållbara stadsstrukturer och resvanor, men innebär ofta motsättningar

mellan buller och bostadsändamål.

Förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader fastställer att ekvivalent bullernivå inte får överskrida 60 dB(A) vid en bostadsbyggnads fasad. Undantag görs dock om hälften av en bostadsrum ligger vända mot en tyst sida där den ekvivalenta bullernivån vid fasad inte överstiger 55 dB(A).

Genom att arbeta med tyst sida öppnar sig flera möjligheter för kollektivtrafikhäna stadsutveckling.

Förhållningssätt till buller

Byggnader utgör effektiva bullerskydd och utformning av fasader kan bidra till att begränsa bullerutbredning. För att bygga intill järnvägen i Lund har byggnadsvolymer utformas på ett sätt som begränsar bullerutbredning och ger upphov till att en tyst sida, mot vilken sovrum kan förläggas och uteplatser anordnas.

Liknande tillvägagångssätt kan appliceras på utbyggnaden i järnvägsområdet i Värnamo:

- Slutna kvarter mot järnväg, och där nödvändigt även mot väg.
- Skyddsvall från buller, eventuellt anpassad även för att kunna stå emot explosioner eller kraftig brandutveckling, från järnvägen.
- Mindre känsliga markanvändningar, så som parkeringshus och kontorsfunktioner, anordnas ut mot järnvägen medan bostäder förläggs längre in i stadsdelen.

Farligt gods

På järnvägen går transporter med farligt gods. Det är Länsstyrelsen som ytterst ansvarar för att farligt gods beaktas i planeringen. Länsstyrelsen i Stockholm tog 2016 fram riktlinjer för planering intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods. Generellt kan sägas att området närmast farligt gods-leder delas in i zoner lämpade för olika användning.

Som exempel rekommenderas byggnation av bostäder först 50 meter från järnväg med farligt godstransporter. Undantag kan dock beviljas för byggnation från 20-25 meter från järnväg förutsatt att det genomförs en riskutredning som godkänner avvikelse samt att:

- fasader utförs i obrännbart material alternativt lägst brandteknisk klass EI30,
- friskluftsintag riktas bort från järnvägen,
- det är möjligt att på ett säkert sätt utrymma från järnvägen.

Trafikverket anger på liknande sett att ny bebyggelse generellt sett inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen. Verksamhet som inte är störningskänslig och där människor endast tillfälligt vistas, till exempel parkering, garage och förråd, kan däremot byggas från 15 meter från spårmitt, förutsatt att hänsyn tas till möjligheterna att underhålla järnvägsanläggningen och bebyggelsen, samt framtida utveckling av järnvägsanläggningen.

Förhållningssätt till farligt gods

Exempel på krav inom riskzon för detaljplanen för Karl Oskar 3 och 4 med flera i Lund var att:

- Ytor för stadigvarande utomhusvistelse för känslig bebyggelse placeras minst 50 meter från närmsta spår. Det innebär att utemiljön mellan järnvägen och bostadskvarteren samt ytan mellan kvarteren ska utformas så att stadigvarande utomhusvistelse inte uppmuntras.
- Mur uppförs mot spårområdet som ger skydd mellan spårområdet och bebyggelse.
- Byggnader uppförs med ett avstånd på minst 15 meter till muren mot spårområdet.
- Fasad (yttervägg) mot spårområdet utförs i obrännbart material, lägst brandteknisk klass EI 60. Fönster utförs laminerade, härdade eller i brandteknisk klass EW 30.
- Samtliga byggnader ska kunna utrymmas i riktning bort från järnvägen.

Riktlinjerna och exempel visar på att det inte finns någon knivskarp gräns för hur nära byggnation får anläggas i relation till riskkälla.

Genom att ställa krav på bebyggelsens utformning och tekniska utförande är det ofta möjligt att göra undantag från de allmänna riktlinjerna. Varje situation är dock unik och behöver utredas inom ramen för detaljplan.

Genom att placera mindre känsliga funktioner utmed järnvägen samt att bygga kvalitetsskapande skydd mot riskkällor är det möjligt att skapa inbjudande stadsrum som följer såväl bullerriktlinjer som skyddsföreskrifter. Målet med sådan bebyggelse är att den utformas så att hälsomässiga och stärkta stadskvaliteter tillskapas skyddade från buller- och riskkällor.



Gaturum

Järnvägsområdet är centralt beläget och kommer bli en tydligare del av Värnamos stadskärna genom föreslagen utveckling i stadsbyggnadsprogrammet.

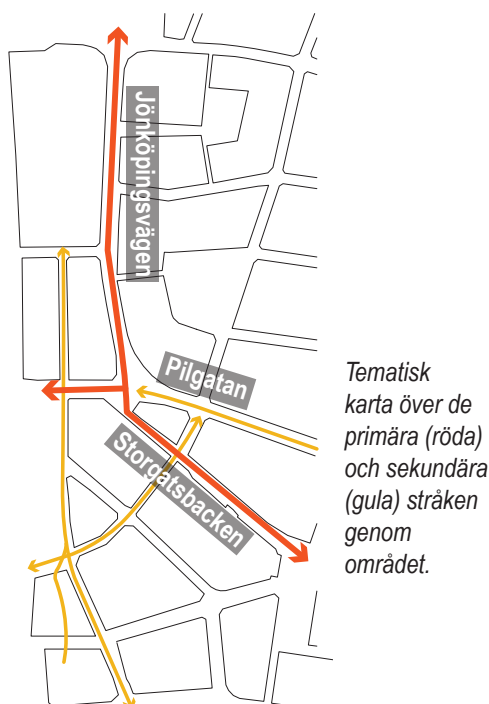
Genom ett utökat befolkningsunderlag, fler verksamhetslokaler och arbetsplatser samt platser för lek och rekreation kommer fler människor att vistas i och röra sig i området.

Gaturummen i förslaget är anpassade efter att fler individer ska gå och cykla i järnvägsområdet, samt att mer grönska ska bli del av stadsrummet.

Stråk

De sammanhängande gaturummen i stadskärnan skapar några tydliga stråk till, och genom, järnvägsområdet.

I stråket utmed Jönköpingsvägen, som går i nord-sydlig riktning, och Pilgatan



i öst-västlig riktning mot stationshuset, upplevs bilen idag som dominant. Det kan förklaras med de fåtalet publika verksamheter som ligger i bottenplan, samt det begränsade utrymme som gående och cyklister har i gaturummet. Det påverkar i sin tur körsätt och hastigheter negativt.

Pulsådern genom programområdet längs Jönköpingsvägen är fortsatt prioriterad, och ger mer utrymme för gående och cyklister.

Storgatsbacken är avstängd för trafik, har många aktiva och publika bottenvåningar och ger utrymme för mer social aktivitet och stadsliv.

Stadsutvecklingsprogrammet betonar vikten av att förlänga stråket för gående och cyklister från Storgatsbacken och upp till Järnvägsplan och stationen.

Inom området är även axeln från Gummifabriken till Cupolen via Järnvägsplan av central betydelse.

Utmed Jönköpingsgatan finns även ett grönstråk vilket på sina ställen kan överdäckas med uteservering, förutsatt att dess funktion som vattenfördröjare och ledare inte förvanskas.

Även Hattmakaregatan blir en ny starkt koppling mellan södra programområdet, med parkeringsgarage och ny tänkbar accesspunkt till perrongen, och handelsstråket längs Storgatsbacken med ny bebyggelse.

Trafikmiljö

Gaturummet i järnvägsområdet karaktäriseras idag huvudsakligen av biltrafik och parkeringsplatser för bilar. Målsättningen med programmet är att ge förutsättningar för att området ska upplevas som en förlängning av stadskärnan med vistelsekvalitéer och stadsliv snarare än genomfarter och trafikrörelser.

Idag är gång- och cykelvägnätet integrerat och dubbelriktat.

För att öka kvalitén, och därmed ge förutsättningarna för att öka andelen resor med cykel och till fots, lyfts vikten av att separera gående från cyklister samt att ge respektive transportslag gott om utrymme. För cykelvägnätet betonas även vikten av att skapa ett sammanhängande cykelvägnät samt att skapa en gent och flexibilitet i cykelvägnätet fram som centrala faktorer. Detta finns idag i större utsträckning för gående än för cyklister.

För att knyta an till befintligt cykelvägnät bibehålls dubbelriktningen av cykelvägarna. Att göra cykelvägnätet enkelriktat skulle förutsätta ett större arbete med cykelvägnätet generellt sett i Värnamo stad. På sikt är det dock möjligt att tillskapa väl tilltagna och enkelriktade cykelbanor utmed det främsta cykelstråket längs Jönköpingsvägen.

Omprioriteringen av gaturummet ger förutsättningar för ett lugnare trafikklimate, med mindre andel genomfartstrafik och fler ytor för stadsliv och vistelse.

Där vistelsekvalitéer prioriteras framför

transportkvalitéer, kan gränserna mellan olika transportslags utrymme suddas ut, och de långsamma trafikslagen få prioritet. Det innebär en allmänt lägre hastighet i dessa trafikrum utan att behöva begränsa trafikslag från platsen, fränsett kollektivtrafiken över Järnvägsplan.

I programområdet är det Jönköpingsvägen som är det huvudsakliga stråket för längre resor och högre hastigheter i nord-sydlig riktning. I övriga prpgramområdet förespråkas en stadsmiljö som ger utrymme för vistelsekvalitéer och stadsliv.

Att mer utrymme ges till gående och långsamma cyklister, så som barn och äldre, innebär ytterst att fler kan röra sig självständigt på ett tryggt och säkert sätt i stadskärnan.

Köpenhamn har länge verkat för att göra det enkelt och bekvämt att cykla, därför finns flera olika sorters vägstrukturer för cyklister, med ett övergripande gent och säkert cykelnät i grunden.

Ny entré till perrongen i söder

En ny entrépunkt till tågplattformen föreslås vid den befintliga perrongens södra del, i höjd med Hattmakaregatan.

Syftet med den nya entrén är att förbättra tillgången till tågavgångarna, som idag enbart nås från en punkt vid stationshuset trots att perrongen är 340 meter lång. Perrongläget utgör en direkt länk mellan de södra cykel- respektive bilparkeringshuset och tågtrafiken. Förhoppningen är även att den ska bidra till att minska tänkbara problem med spårspring efter anlagt parkeringshus.

Gatusektioner

Jönköpingsvägen är ett prioriterat stråk för samtliga trafikslag, samtidigt som gatan utgör en central plats för dagvattenhantering. I den bredare norra delen finns separerade gång- och cykelbanor på ömse sidor om körbanan, samt ett grönsråk som del av dagvattenhanteringen. I dess södra och lite smalare del, som ansluter till befintligt cykelvägnät på östra sidan om vägen, prioriteras grönsraket framför cykelstråk i vadera riktning.

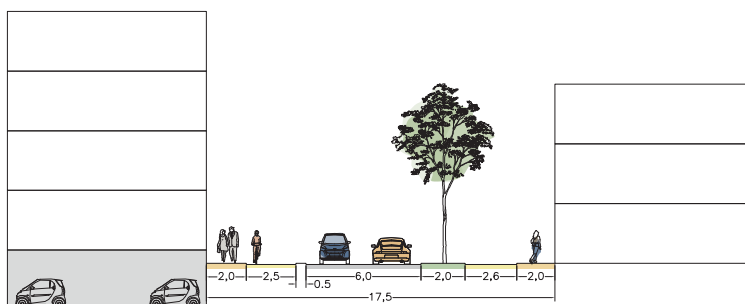
För att främja gående och cyklister tillskapas rymliga gångbanor och cykelbanor, och möjlighet finns att anlägga uteserveringar utmed



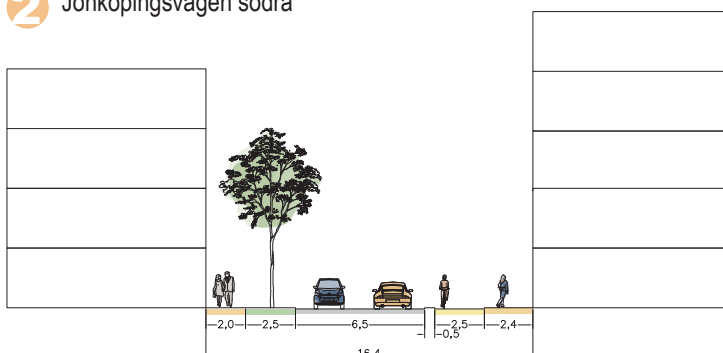
grönsraket.

På Järnvägsplan anläggs ett enkelriktat lågfartsområde för att minimera trafik och ge utrymme för vistelsezoner och mötesplatser. Biltrafik färdas på de gåendes och cyklisternas villkor. Cykelbanan fortsätter sedan utmed den västra sidan ner mot Cupolen där det är möjligt att via en ramp komma upp på Viadukten. Kollektivtrafiken tillåts inte över Järnvägsplan utan hänvisas Pilgatan, Myntgatan via Bruno Mathsons plats.

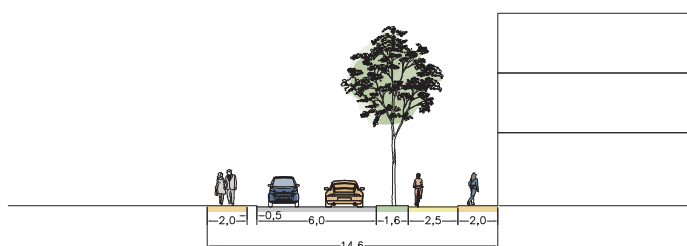
1 Jönköpingsvägen norra



2 Jönköpingsvägen södra



3 Västermogatan



Hattmakaregatan får i förslaget en lugn och grön karaktär. Som tvärgata mellan handelsstråket och det södra stationsläget kan vägen komma att användas av fler kollektivtrafikresenärer än idag, samtidigt som biltrafiken minimeras genom att utforma vägen till ett lågfartsområde där gående och cyklister sätter takten.

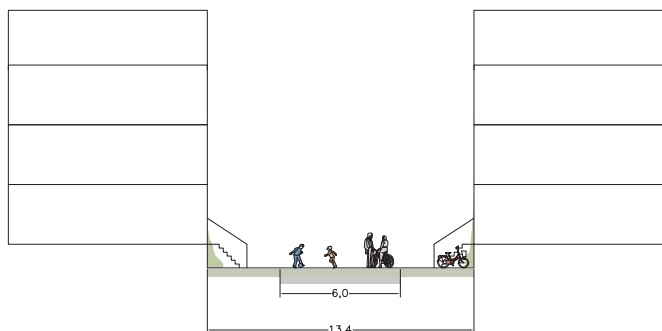
Utformningen syftar även till att bidra till dagvattenhanteringen genom att minimera och fördröja avledningen av vatten till recipient.

Grönskan kan ha flera former, men utgår från bostäderna utmed gatan och vegetation i anslutning till fastigheterna.

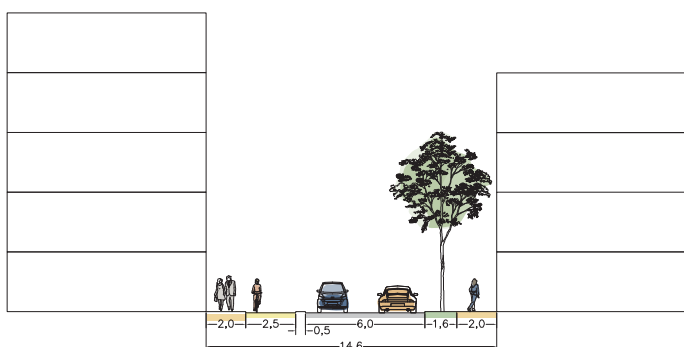
Myntgatan utformas med gott om utrymme för gående och cyklister som en åtgärd för att på längre sikt även kunna utveckla fler aktiva bottenvåningar och centrumfunktioner här. På sina ställen kan fasaden dras in sett från gatan för att ge utrymme för uteserveringar eller dylikt.

Viadukten har en statisk form där förslaget syftar till att maximera utrymme för gående och cyklister. Det görs genom en gemensam gång- och cykelbana utmed brons norra sidan, vilken sedan ansluter mot Västermogatan respektive Köpmansgatan.

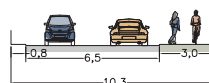
4 Hattmakaregatan



5 Myntgatan



6 Viadukten



Foton från Freiburg i Tyskland. Bild längst till vänster från The Press, och direkt till vänster från EcoProfile.

Gång- och cykelbroar

Järnvägen är en kraftig barriär genom Värnamos stadskärna. I programområdet finns det i nuläget en bro och en tunnel för samtliga trafikslag, vilka avgränsar programområdet i norr respektive söder, samt en gång- och cykeltunnel som kopplar östra och västra sidan av tätorten. Det är omkring 650 meter mellan kopplingarna vilket innebär stora omvägar för gång- och cykeltrafikanter.

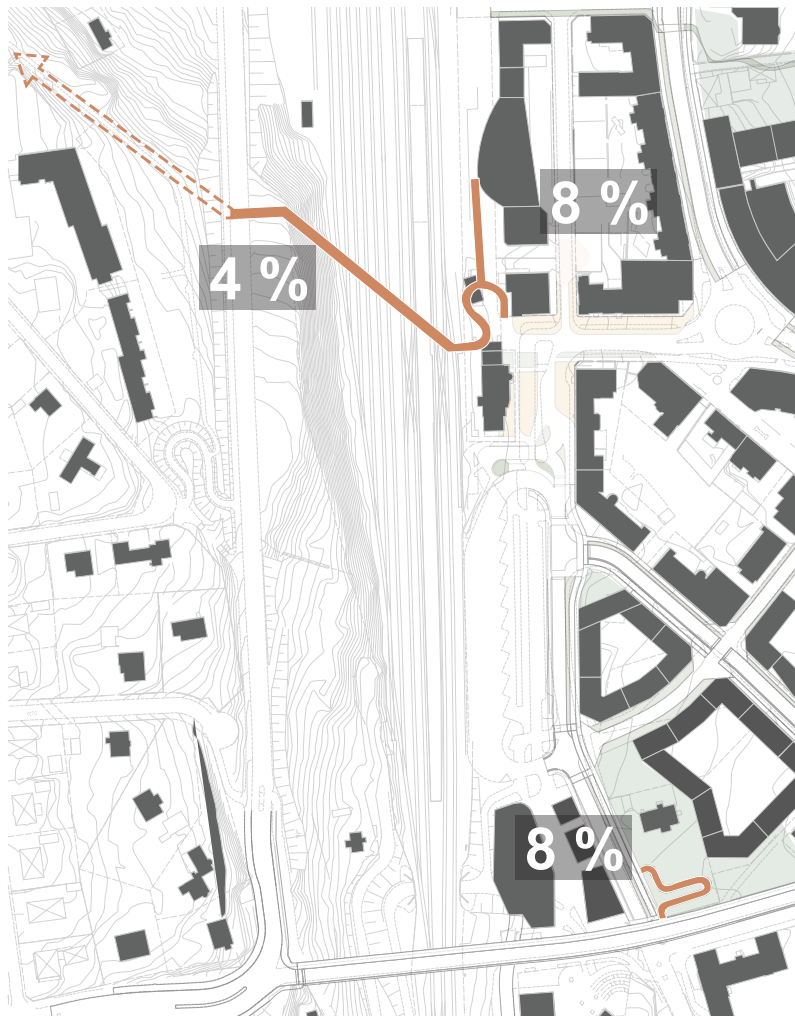
Förutom järnvägen så följer en höjdrygg utmed järnvägens västra sida, vilket försvårar omständigheterna för att anlägga fler kopplingar över järnvägen.

Gång- och cykelbanorna vid den Norra Undergången är relativt väl tilltagna. Utrymmet för gående på Viadukten är däremot kraftigt begränsat, och den saknar helt cykelbana.

För att förbättra förutsättningarna för gående och cyklister att röra sig mellan östra och västra sidan av staden prioriteras huvudsakligen förbättringsåtgärder av befintliga kopplingar med trygghetshöjande åtgärder samt omdimensionering av utrymmet på Viadukten.

Två nya gång- och cykelkopplingar föreslås på sikt i programområdet. I första skedet skapas en länk från Viadukten direkt till Västermogatan. Detta för att stärka kopplingen till stationen och Gummifabriken.

I ett längre perspektiv utvecklas även en gång- och cykelbro från Bangårdsgatan till Järnvägsplan och Gummifabriken. När



Illustrationskarta över tillkommande gång- och cykelbroar samt lutningarna för broarna respektive ramperna.



Exempelbild gestaltning av gångbron Stovner Tower i Oslo, bild av ÅF Lighting.

den utvecklas behöver kopplingen vidare västerut från Bangårdsgatan till befintligt cykelvägnät på Sveavägen utredas för att vidga upptagningsområdet för bron.

Platser

Cupolenområdet

Den föreslagna gång- och cykelrampen mellan Viadukten och Västermogatan syftar till att förenkla resor från västra sidan av järnvägen till stationen och Gummifabriken.

I samband med att en ny angöring föreslås till tågplattformens södra del blir kopplingen speciellt användbar.

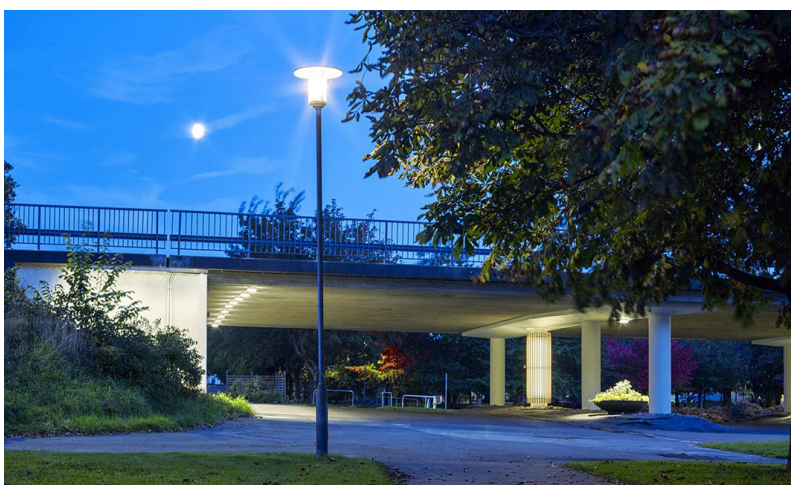
Området under Viadukten består av öppna ytor och parkeringsplatser och upplevs idag som otryggt kvällstid.

I samband med att nya byggnader tillkommer på platsen behöver platsen utvecklas. Bropelarna föreslås att få en förfinad gestaltning samt att ny belysning anläggs som skapar välkomnande rumsligheter.

Att anlägga en inglasad uteservering eller annan funktion i utrymmet under bron skulle även det bidra till upplevelsen av att platsen är omhändertagen och aktiv.

Översta två bilderna: exempel på ett trygghetshöjande belysningsprojekt i Tynnered, Göteborg, av ÅF Lighting.

Nederst: exempel på byggnation under bro från A8ERNA i Nederländerna, av ARCHI TONIC.



Järnvägsplan

Vid järnvägsplan finns planer på att i ett längre perspektiv bygga en ny gång- och cykelbro från Bangårdsgatan till Järnvägsplan och Gummifabriken i samband med kommande planering utmed Bangårdsgatan.

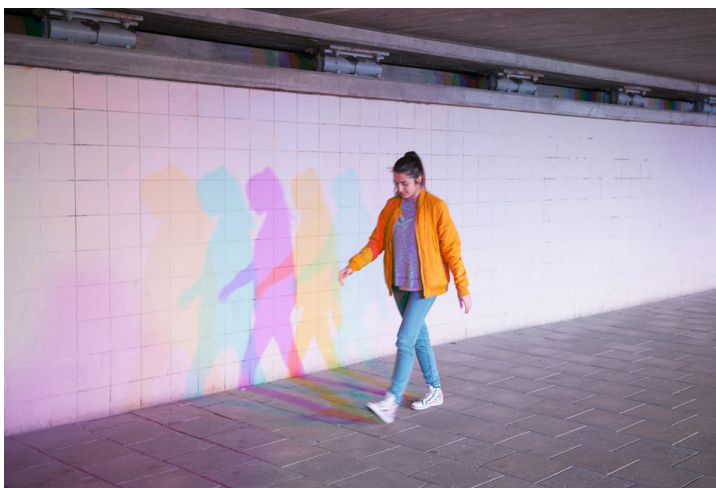
Bron skulle underlätta resor från västra sidan och vidare mot i synnerhet järnvägsstationen och Gummifabriken.

Gång- och cykelbron skulle innebära att avståndet mellan befintliga kopplingar halveras.

Norra Undergången

Den Norra Undergången har gemensam gång- och cykelbana på ömse sidor om vägbanan. Gång- och cykelbanorna är upphöjda i relation mot vägbanan och därmed mer skyddade vid höga vattenstånd.

Belysningsåtgärder föreslås för att skapa en mer trygg och inbjudande miljö och således uppmuntra fler att röra sig genom tunneln till fots eller med cykel.



Överst: Exempelbilder från "Story Wall Eskilstuna" där ÅF Lighting på uppdrag av Eskilstuna kommun genomfört en aktiv belysningslösning som följer förbipasserande i tunneln.

Längst ner: foto från den Norra Undergången.

Biltrafik

Järnvägsområdet har flera centrala funktioner, men med undantag för Jönköpingsvägen behövs de inte för genomfarter genom Värnamo stad. Istället är det Lagastigen och Bangårdsgatan som utgör pulsådern för biltrafiken runt centrum. Dessa vägar har primärt en framkomlighetsfunktion då de är reglerade som huvudled och har få direktutfarter eller hastighetsdämpande åtgärder.

Trafikflödena på gatorna speglar dess funktion. Störst flöden finns på Lagastigen, Norra Undergången, Bangårdsgatan samt på Jönköpings-

vägen och Viadukten som är de primära vägarna för trafik till och från centrum.

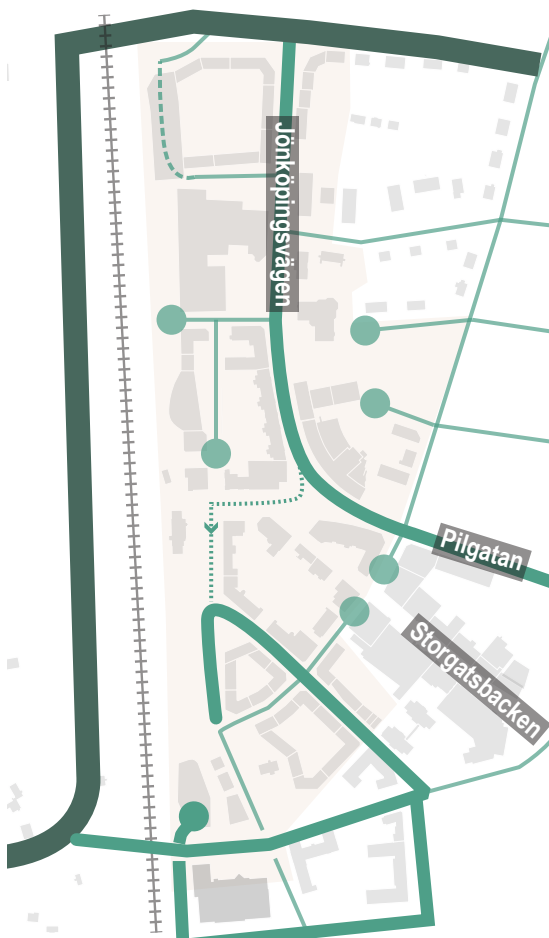
Genom centrum finns ett antal större gator där biltrafiken lätt tar sig till och från centrum. Dessa gator är överlag raka och breda med få hastighetsdämpande åtgärder.

Även på Järnvägsplan är biltrafiken dominerande framför andra trafikslag.

För att uppnå ett lugnare trafikklimate i stadskärnan prioriteras åtgärder som verkar för att genomfartstrafik koncentreras till det yttre vägnätet, och att besökare eller arbetande i stadskärnan tidigt parkerar i anslutning till entrépunkterna vid Lagastigen och Viadukten för att sedan promenera i centrum.

Den lokala trafiken har en lägre hastighet och kan även dirigeras genom att begränsa möjligheterna till genomfart i de känsliga punkterna Järnvägsplan, Postgatan och Storgatsbacken.

Vid Salutorget, blivande Saluparken, begränsas trafiken för att få ett större sammanhängande grönområde i parken.



-  Genomfartstrafik, Värnamo stad
-  Primärgata inom området
-  Lokalgata
-  Gata inom byggnad, parkering
-  Enkelriktad gata
-  Återvändsgränd

Hastigheter

Rytmen av gående, cyklister och motorfordon påverkar karaktären av stadsrummet. Idag är järnvägsområdet färgat av biltrafik och markparkering, något som avses omvandlas till stadsrum för människor och möten. För att uppnå detta föreslås:

- Större utrymme för gående och cyklister,
- Delvis begränsad framkomlighet för biltrafik,
- Mer effektiv parkering i parkeringshus och underjordiska garage,
- Förbättrad tillgänglighet och orienterbarhet till kollektivtrafikpunkter,
- Förstärkt grönstruktur,
- Fler mötesplatser.

Gaturummen bör utformas så att trafikanter uppmuntras ha ett uppmärksam och lugnt körsätt. Det tillkommer tre lågfartsområden utmed Postgatan, Järnvägsplan och Hattmakaregatan.

Cykeltrafik

Tillgången på cykelvägar i området är god, men de saknar kontinuitet. Avsluten kan vara abrupta och det är då otydligt var det tänkta cykelstråket fortsätter.

I kommunens cykelkarta pekas Storgatsbacken, Jönköpingsvägen och gång- cykeltunneln under järnvägen ut som cykelstråk. Det är också längs de stråken som man kan ta sig in i området via separerade gång- och cykelbanor.

Inget av huvudstråken för cykel leder fram till järnvägsstationen eller busstorget.

I förslaget prioriteras utrymme för cyklister i gaturummet, separat från gående.

Jönköpingsvägen, Lagastigen samt Viadukten via Västermogatan till järnvägsstationen är prioriterade stråk för cykeltrafik i högre hastighet.

De sekundära stråken syftar till att skapa ett tätt och flexibelt lokalt vägnät för cykeltrafik. Trygghet och säkerhetsaspekter prioriteras. Dessa återfinns i lågfartsområden samt med cykelbanor med dubbelriktad trafik.



Gångtrafik

Gångbanor finns utmed alla gator med biltrafik i området, vilket ger ett finmaskigt nät. Gående kan lätt ta närmsta vägen utan att följa särskilda stråk.

Alla gångbanor uppfyller dock inte de bredder och lutningar som krävs för god tillgänglighet, enligt bland annat Boverket och Trafikverket.

Det är endast ett fåtal gångpassager eller övergångsställen som är hastighetssäkrade. Övergångsställen passerar ofta flera körfält, utan att de avskiljs med refuger.

Eftersom kommunen inte idag har separerat gångtrafik från cykeltrafik delar dessa utrymme även längs de cykelvägar som pekas ut av kommunen som cykelstråk i cykelkartan.

Stadsutvecklingsprogrammet tillskapar utrymme för att separera gående från cyklister utmed samtliga gator, med undantag för Viadukten. Detta ger utrymme för socialt liv och ger möjligheter att stanna upp och att delvis möblera gaturummet.

Regnbäddar

I gaturummet ges utrymme för regnbäddar. Dessa utgör huvudsakligen gröna inslag i gaturummet, men bidrar till dagvattensystemet vid höga vattenstånd då ytorna utformas för att kunna över-
svämmas och fördröja vatten.

Exempel på regnbädd från Monbijougatan i Malmö. Bild från Bara Mineraler.

Kollektivtrafik

Busshållplatsen söder om järnvägsstationen är den enda inom programområdet. Där stannar både regionbussar och samtliga stadsbusslinjer.

I norra delen av planområdet är kollektivtrafikförsörjningen sämre.

Gummifabriken är en viktig målpunkt i Värnamo stad men har inte i nuläget någon kollektivtrafikhållplats.

Förslaget ger utrymme för en omläggning av kollektivtrafik som idag kommer norrifrån och kör via Lasarettsgatan in mot stan, att istället trafikera Jönköpingsvägen förbi Gummifabriken.

Det innebär att hållplatsläget Lasarettsgatan bibehålls och aktuella busslinjer behöver köra via Köpmansgatan och Myntgatan då Järnvägsplan inte föreslås att anpassas för kollektivtrafik.



Parkering

För att minska genomfartstrafiken i programområdet är lokalisering av, och vägvisning till, parkering ett viktigt verktyg.

Två parkeringshus anläggs i anslutning till infarterna till området, som gör det enkelt och tydligt för besökare, arbetande och boende att hitta en plats vid behov utan att cirkulera runt i stadskärnan.

Från Viadukten eller Lasarettsgatan angörs det södra parkeringshuset söderifrån för biltrafik via Luddögatan - Pumparegatan - Järnvägsgatan.

Huvudentré för gående till och från sin bil är vänd ut mot Västermogatan och det nya södra perrongläget, samt kopplingarna mot stadskärnan via Hattmakaregatan.

Digitala skyltar, ITS-skyltning, som anger antal lediga platser på olika ställen i staden kan vara ett effektivt komplement till de nya parkeringshusen.

Stadsutvecklingsprogrammets strategi förutsätter på sikt avgift för att parkera sin

bil på gatuparkering och i parkeringshus behöver samordnas.

Byggnation av parkeringshus innebär även möjligheter för exploatörer att välja att köpa in sig i parkeringshusen istället för att förse boende med parkering på kvartersmark. En sådan lösning innebär att delar av investeringen i parkeringshusen skulle kunna finansieras av nybyggnation i stadskärnan.

I centrala lägen ställs höga krav på utformning av parkeringsanläggningar på grund av trygghets- och säkerhetsaspekten för användaren men även som identitetskapande arkitektur i och med marknadsläget vid järnvägen.

Kommunen ser positivt på att husera fordonsservice i eller i direkt anslutning till garagen så som butik med biltillbehör och verkstad för både bil och cykel.



Exempel på gestaltning av parkeringshus. Stadsberget i Piteå av SWECO Architects.



Cyklegarage från Katrineholms stationsområde. Bild från Cyklos.

Cykelparkering

Cykelparkering föreslås i tre olika former: mindre och mer flexibla parkeringar med ramlås, parkeringar för lite längre parkeringstillfällen med ramlås och väderskydd, samt större samlade parkeringar i parkeringshus som enbart registrerade användare har tillträde till.

- Ramlåsställ utgör besöksparkering och planeras in i gatumiljön.
- Mellanstora, väderskyddade, parkeringar lokaliseras i närhet till målpunkter.
- Cykelparkeringshus anläggs vid tågstationen och resecentret, där behov att parkera längre tider uppstår.

Parkeringssituation

I programområdet finns drygt 600 anlagda markparkeringar. Därutöver finns även ytor på verksamheters fastigheter som används för parkering samt några parkeringar i garage.

Ytor för parkering är ungefär 45 000 m², vilket motsvarar storleken på den bebyggda ytan inom området.

En parkeringsutredning för Värnamo centrum anger att 500 av totalt 1 440 platser i allmänhet är lediga. Parkerings-systemet har således en överkapacitet.

Beläggingsgraden varierar mellan olika platser, vilket tyder på att regleringar och avgifter inte är anpassade efter platsernas attraktivitet.

Samordnad parkeringslösning

I plan- och bygglagen ställs det enligt PBL 8 kap. 9-10 §§ krav på att bostäder och verksamheter ska lösa parkering på eller i närheten av sin egen fastighet. Det

gäller både för tidigare obebyggd och bebyggda fastigheter.

Om konflikt uppstår mellan utrymme för lek och friyta för bostäder, förskolor eller skolor är det friyta som ska prioriteras.

Detta krav kontrolleras av kommunen genom parkeringsnormer som måste uppfyllas innan bygglov eller dylikt kan godkännas. En konsekvens blir ofta att fler parkeringsplatser anläggs än vad det finns efterfrågan av, samtidigt som tillgängligheten till parkeringsplatserna ofta begränsas utifrån vem som förvaltar marken och vilken verksamhet parkeringsplatser önskas försörja.

Detta innebär att parkeringsförsörjningen i samhället kräver större ytor och till högre kostnader än vad som är nödvändigt.

Förslaget i stadsutvecklingsprogrammet innebär att omkring 800 nya platser tillskapas, undantaget möjligheterna att bygga parkeringsgarage under jord. Det är nästan 500 platser utöver de som finns på platsen idag.

Kostnaden för de två parkeringshusen uppskattas i grova drag till 170 miljoner. För att finansiera parkeringshusen förutsätts därmed:

- Timkostnad 9 kr/plats dagtid
- Månadskostnad 1 300 kr/plats
- Parkeringsköp/pl. 198 000 kr/plats

Finansiering kan göras genom parkeringsköp, intäkter för månadskort och timpris, samt där parkering ersätts av byggnation, genom intäkter från markförsäljning. Avräkningstid är satt till 40 år.

Förhållningssätt till parkering

I stadsutvecklingsprogrammet betraktas parkeringssystemet som en helhet, utan hänsyn till vem som äger vilken parkering eller vilken funktion som en viss parkering är tänkt att försörja.

Målet är att det ska finnas ett utbud av lättillgängliga parkeringar som motsvarar efterfrågan, inom ett rimligt avstånd från alla bostäder och verksamheter samt med regleringar och avgifter som tar hänsyn till de olika ändamål som parkeringar uppfyller.

Genom en samordnad planering av parkeringarnas tillgänglighet och lokalisering kan kraven om tillgång till parkering enligt PBL anses vara tillgodosett, utan att generera ett överskott av parkeringsplatser.

Omfördelningen utgörs i första hand av att markparkeringar samt väl tilltagna gaturum för motortrafik skalas ner till förmån för vistelseytor samt gång- och cykeltrafik.

Järnvägsområdet kommer fortsatt vara tillgängligt för biltrafik, men förändringar i trafikstrukturen syftar till att enbart uppmuntra den del av trafikflödet med målpunkter i området att resa hit.

Volymparkering vid stadskärnans infarter

I stadsutvecklingsprogrammet har en metod tillämpats om att anlägga parkeringsanläggningar i anslutning till infarterna till centrum i syfte att vidare reducera genomfartstrafiken i programområdet och stadskärnan. För att nå full effekt av strategin behöver liknande metoder med infartsparkering implementeras även utanför stadsutvecklingsprogrammets område vid infarterna till centrum österifrån.

Konsekvenser av förändringar i gaturummet

Tillgänglighet och prioritering i gaturummet

Värnamo stad, och således även Järnvägsområdet, ska vara tillgängligt för alla oavsett färdssätt. Genom stadsutvecklingsprogrammet ökar tillgängligheten markant för gående och cyklister och till viss del även för kollektivtrafikresenärer.

Förstärkta vistelsekvaliteter i området, samt den utökade andelen av gaturummet som tillgängliggörs för gående och cyklister, ökar områdets attraktivitet för besök och för mjuka transportslag.

Förändrade trafikflöden

Då antalet resor med bil beror på enkelheten att göra dessa resor, kan sänkta hastigheter och delvis begränsad flexibilitet i gaturummet för biltrafik innebära att fler än idag använder trafikleder runt stadskärnan istället för att köra genom centrum, samt att fler individer helt avstår från resor med bil. Det skulle totalt sett leda till ett minskat antal bilresor, och en potentiellt ökad andel resor med hållbara transportslag.

Minskningen av trafik i Järnvägsområdet, med betoning på Järnvägsplan och Jönköpingsvägen, kommer förutom en ökad andel gång-, cykel och kollektivtrafik även innebära

ökade trafikflöden på andra sträckor.

En del av dagens genomfartstrafik kan framöver förväntas ta Bangårdsgatan, Lagastigen och Norra Undergången samt stråket Viadukten, Köpmansgatan, Bruno Mathssons plats och Lasarettsgatan. Omläggningen bedöms huvudsakligen leda om till de större trafiklederna runt centrum samt direkt till parkering utanför stadskärnan, men kan även leda till en viss ökning av trafikmängderna vid Bruno Mathssons plats.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiklinjer som idag går längs Pilgatan och Järnvägsplan, leds enligt förslaget om till att gå via Myntgatan, Köpmansgatan och Bruno Mathssons plats. Detta innebär endast en marginell omväg, men får som konsekvens att antalet bussar som passerar gångfartsområdet på Bruno Mathssons plats kommer att öka till förmån för ett nytt torg vid Järnvägsplan. De stärkta vistelsekvalitéerna på Järnvägsplan bedöms ha en positiv effekt på hållbart resande och stadskvalitéer i Värnamo stad, vilket motiverar den delvis förändrade trafiksituationen i andra delar av staden.

Angöring från ny bro till cykelvägnätet

Möjligheten att bygga en gång- och cykelbro från Järnvägsplan till kvarteret Ling (Högåkra) har utretts. Höjdskillnaderna mellan Järnvägsplan och Högåkra innebär att en bro skulle bli upp emot tre gånger så lång som det faktiska avståndet mellan platserna, varför ett förslag att leda bron till Bangårdsgatan ersatt den ursprungliga ambitionen. Det är dock fortsatt viktigt

att se över kopplingen mellan gång- och cykelbrons angöring till Bangårdsgatan och Sveavägen där befintligt gång- och cykelvägnät återfinns. Den kopplingen kan som exempel göras genom byggnation av trappor eller genom en ny gång- och cykelväg. Vidare utredning av möjliga lösningar behöver genomföras innan byggnation av ny bro, då det största upptagningsområdet för den nya kopplingen från väster nås via cykelvägnätet vid Sveavägen.

Korsningar öster och väster om Viadukten

Stadsutvecklingsprogrammet betonar vikten av att tillskapa en gång- och cykelväg på Viadukten. För att skapa en attraktiv och god koppling från den västra till den östra sidan av Värnamo stad, samt till kollektivtrafikknutpunkten och Gummifabriken, har den nya gång- och cykelvägen lokaliserats på den norra sidan av Viadukten.

Viadukten ansluter idag i öster till Myntgatan, Köpmansgatan och Luddögatan. Där finns det endast en gemensam gång- och cykelbana på södra sidan av Köpmansgatan. Vid kommande planering av gång- och cykelbanan på Viadukten måste utformningen av kopplingar till fortsatta gångbanor och cykelbanor, främst på Myntgatan och Köpmansgatan, utredas vidare.

Väster om Viadukten föreslås en breddning av Bangårdsgatans östra sida för att leda gång- och cykeltrafiken till befintligt passage vid Kullagatan. Korsningens utformning detaljstuderas i samband med renovering av Viadukten.

Grönska

Järnvägsområdet har idag två mindre parker och omgärdas av två stora rekreatiomsområden. På 500 respektive 1 000 meters avstånd finns Åbroparken och Apladalen. Vid Åbroparken finns även en skatepark. Laganstråket binder samman rekreatiomsområdena.

Närheten till mer sammanhängande grönska och rekreation fyller en viktig funktion, men kan inte ersätta behovet av närliggande lek och rekreation.

Programområdet saknar nästan helt gröna kvalitéer idag. Att tillskapa närhet för boende och besökare till mindre grönområden prioriteras därför, samtidigt som nya gröna kopplingar anläggs till befintliga kvalitéer i omkringliggande parker och grönområden. Utmed de tänkta grönstråken ges samtidigt utrymme för dagvattenhantering.

Fickparker

Förslaget ger utrymme för två nya parker, och tillgängliggör ännu en idag svårtillgänglig park, *Kruckenbergska brinken*, i områdets norra del. Syftet är att ge boende och besökare nära tillgång till en mindre park, samtidigt som grönstråken skapar kopplingar till angränsande grönområden och bidrar till att stärka de ekosystemtjänster parkerna huserar.

Gamla Gåsen

I områdets södra del ligger den Gamla Gåsen, även kallad *Gula villan*, som är ett bostadshus från 1800-talets mitt med omkringliggande trädgård. Trädgården är ett av få gröna inslag i området, och de stora lönnar och ekar som finns på tomten

utgör en bra utgångspunkt för en park. Intill Gamla Gåsen ligger en skola och en fritidsgård, och nya bostäder och kontor föreslås tillkomma i och med förslaget.

Kv. Plåten

En uppskattad fickpark med planeringar och bänkar. Parken ligger i korsningen mellan grönstråket i Pilgatan mot Åbroparken och kommer bibehålla sin nuvarande karaktär. Fickparken har inga lekredskap.

Kruckenbergska brinken

Genom att skapa en fickpark utmed norra delen av Jönköpingsvägen som knyter an till Kruckenbergska brinken som ligger i hjärtat av bostadskvarteret ges tillgång till en större park. Parken är i nuläget svårtillgänglig med smala och skymda entréer. Lekplatsen behöver utvecklas samtidigt som parkvärden och aktiviteter för olika åldrar stärks. Parkens läge inne i kvarteret ger goda förutsättningar för en lugn rekreativ miljö.

Saluparken

Mitt i området, och utmed det mest riskfyllda området för översvämning under skyfall, tillskapas en park med översvämningsbara ytor.

Parken är omkring 6 500 kvm stor och ligger skyddat från buller och trafik. Förutom park- och rekreativmiljö kommer platsen även nyttjas för etablering av en ny förskola. Läget intill stadskärnan och stationen innebär att förskolan och dess lekmiljöer kan bli attraktiva både för barn i närområdet, barn till pendlare föräldrar och för de som arbetar i närområdet, samt som besöksmål under kvällar och helger. Det är fördelaktigt om parken kan samordnas med Allianskyrkans utemiljö.



Kruckenbergskabrinken

Saluparken

Park, kv. Plåten

Gamla gåsen

Gröna stråk

Genom att anlägga gröna stråk läggs de mest utsatta stråken i hänseende till kommunens skyfallskartering, skapas förutsättningar för att kunna uppta och leda undan vatten inom översvämningsbara randzoner i gaturummet samt genom parker. Dessa utgörs av ett nedsänkt grönstråk med blandad vegetation (se exemplet regnbädd på sida 44) - som på sina ställen kan överdäckas med perforerade material för att möjliggöra passager.

Träd och skyddsvärda arter

Förutom parken i kvarteret Plåten består Järnvägsområdets grönstruktur huvudsakligen av enskilda träd och alléer i anslutning till infrastruktur och parkeringsplatser.

Några av träden utgör viktiga landskapselement i för övrigt hårdgjorda ytor. Två sådana exempel finns på bilderna till höger och, ska om möjligt bevaras.

Det finns ett fåtal registrerade skyddsvärda djurarter och växter som registrerats i den nordvästra delen av spårområdet (rödlistad "småkryp"), mellan stationshuset och perrongen (Rödlistad växt) samt vid Gummifabriken (Rödlistade fåglar). Dessa förekomster behöver vidare utredas om utvecklingsplaner föreslås på dessa platser.

Dagvatten

Skyfall kommer att bli mer frekventa och kraftiga framöver.

Järnvägsområdet ska därför utvecklas med hänsyn till de inläsningsområden och översvämningsstråk som framkommit av tidigare utredningar.

Ett flertal metoder kan gemensamt bidra till att i stor utsträckning undvika att fel platser översvämmas.

I detta förslag föreslås på en övergripande nivå en blandning av metoder som går ut på att underlätta för det underjordiska ledningssystemet genom att:

- Skapa översvämningsbara grönmiljöer,
- att öka grönytefaktorn och därmed den naturliga infiltrationen,
- att tillfälligt magasinera vatten när ledningssystemet nått maxkapacitet,
- samt att skapa effektiva avledningsvägar genom regnbäddar.



Foton: Träd återfinns huvudsakligen som inslag i infrastrukturen.

Översvämningsbara grönmiljöer

Höjdskillnader och parkområden med effektiv infiltration byggs in i grönstråk och parkmiljöer, som vid kraftiga skyfall kan översvämmas utan att varken park- eller stadsrum förvanskas.

Magasinering

I anknäring till de översvämningsbara yorna kan även tomrum för magasinering av vatten byggas in när vattenmassorna är som störst. Dessa blir ännu en avlastning för dagvattenledningarna när dessa når sin maxkapacitet.

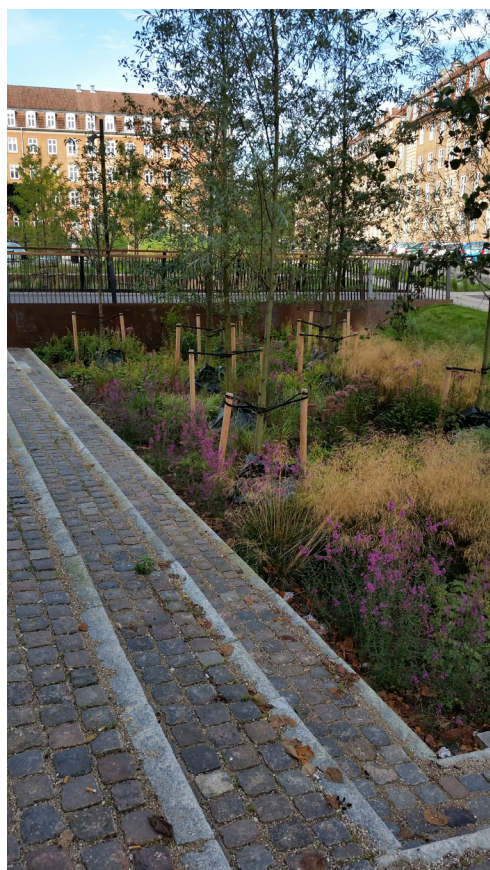
Avledningsvägar

Ån Lagan är Värnamo stads främsta dagvattenrecipient. De grönstråk som anläggs leder samtliga till Lagan. På

övergripande nivå har de genaste vattenvägarna från programområdet till Lagan markerats som grönstråk. Dessa behöver kompletteras med mer detaljerade utredningar om vilka vattenvägar som är mest effektiva nivåmässigt och vilka kapacitetskrav som ställs.

Skyfallsutredning

En översvämningsutredning för Värnamo stad visar att det vid kraftiga regn ansamlas stora mängder vatten i Norra Undergången. Lågpunkter finns även vid Gummifabriken och i begränsad utsträckning i kvarteren Knekten 14 och 15 samt längs Postgatan. Magasinsgatan – Jönköpingsvägen – Norra Salutorget är ett kraftigt tillrinningsområde.



*Till vänster och nedan:
Bilder från Tåsinge Plads i
Köpenhamn.*



Enligt skyfallsutredningen är det för planområdet aktuellt att i etapp 1 etablera ny utloppsledning i Norra Salutorget – Brogatan – Finngatan samt att anlägga en ny ledning som ansluter till Jönköpingsvägen via Flintgatan och till en ny utloppsledning.

I etapp 3 föreslås det att öka dimensionerna i ledning längs Norra Torpgatan – Västhorjavägen – och fram till passagen under järnvägen.

Exempel på en regnbädd. Bild från Kvillebäcken i Göteborg, Foto: Karolina Alvaker



Förhållningssätt till dagvatten

Efter Köpenhamns kraftiga skyfall och översvämningar 2011 har bland annat Klimakvarter aktivt verkat för att utforma stadsmiljöer som på olika sätt kan hantera skyfall.

Ett exempel är Tåsinge Plads som omvandlats från en asfaltsyta med parkeringsplatser och infrastruktur till att bli en kuperad park och lekplats som vid skyfall kan översvämmas. Det finns även magasin som kan fyllas med dagvatten i de fall som ordinarie ledningar fylls, samt avledningsfunktioner som ser till att rätt del av dagvattnet förs vidare ner till havet.

På Tåsinge Plads har även pedagogiska lekredskap för att visualisera vattnets kretslopp utvecklats.

Järnvägsområdet har en brist på gröna miljöer och skulle med fördel kunna utveckla offentliga miljöer som bidrar till dagvattenhantering samtidigt som dessa utgör kvalitéer i stadslandskapet.

Nya parkmiljöer, torg, grönstråk och lekplatser ska anläggas så att de utgör kvalitéer som såväl sociala mötesplatser som ekosystemtjänster. Detta inverkar på läge och utformning. Öppna dagvatten-system uppmuntras i nybyggda delar.

Lekplatser

Lekplatser är, liksom grönska, generellt prioriterade i området. Närhet till lek och rekreation nära hemmet är viktigt för folkhälsan.

Publika och attraktiva lekplatser kan locka besökare till området som inte har för vana att vara på platsen idag, samt verka för att bredda målgruppen som flyttar in i området.

För små barn rekommenderas en mindre lekplats inom 300 meter från hemmet. Förutom Saluparken som är det största lek- och parkområdet som nyskapas i området, bör olika sorters lekredskap och sociala miljöer tillskapas även i Gamla Gåsen och Kruckenbergsska brinken, och i mindre skala vid stationen.

En variation mellan de olika platserna i hänseende karaktär är önskvärd för att skapa variation och upplevelse för besökarna.

Vattenlek och pedagogik

Samtidigt som platser och stråk optimeras för olika värdeförhållanden bör möjligheterna att förmedla vad som ibland kallas för ekologisk läskunnighet i anslutning till dessa platser ses över.

Bilden till höger visar ett exempel från Tåsinge Plads i Köpenhamn där ett vattenlekredskap även utgör ett konstverk och samtidigt är ett pedagogiskt medel att förmedla sambandet mellan nederbörd, vattenflöden och teknik.



Bild från Färjenäsparkens lekplats, Göteborg. Skolgård som är öppen för allmänheten efter schemalagda undervisningstimmar.



Bild från Tåsinge Plads i Köpenhamn.

Järnvägsplan och Postgatan

Stadsutvecklingsprogrammets målsättning är att Järnvägsområdet och Postgatan ska utvecklas till en naturlig del av stadskärnan.

Det publika stråket utmed Storgatsbacken föreslås därför förlängas genom att anlägga en torgyta på Järnvägsplan där alla trafikslag delar på utrymmet, och fler ytor tillgängliggörs för sociala aktiviteter och vistelse. Torgytan förlängs upp utmed Postgatan genom att skapa en enhetlig markbeläggning hela vägen upp till Gummifabriken.

Trafik

För att uppnå målsättningen begränsas tillgängligheten på platsen för biltrafik genom att den enkelriktas över Järnvägsplan. Samtidigt görs Postgatan om till en återvändsgränd. Det innebär att det i största möjliga mån är den trafik som har målpunkter inom området som färdas inom och genom området.

Förslaget frigör utrymme för uteserveringar, sittplatser, lekytor och grönska samt för butiker att möta gatan.

Byggnader

Vid Järnvägsplan sker merparten av förändringarna i markplan. Förutom markarbeten tillkommer en byggnad vid Postgatan och en tillbyggnad föreslås vid Järnvägsplan.

Utmed Postgatan ligger en låg byggnad med industriverksamhet, vilken skulle kunna omvandlas till högskole- eller



Överst: Gallery of a series of barns.
L Architects.

Nederst: Gallery of Shoreham Street, Project
Orange - 11.

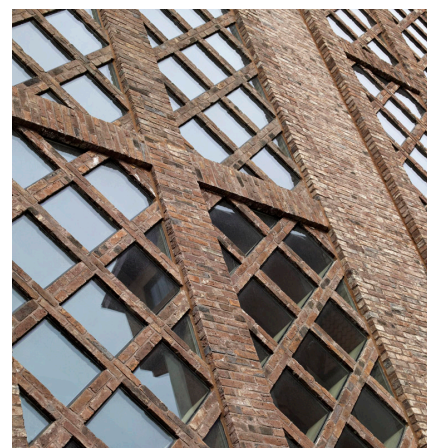
kontorsändamål med en högre exploateringsgrad och besöksfrekvens än vad dagens verksamhet har. Förslaget innebär även att en tillståndspliktig verksamhet skulle flyttas från det centrala området och därmed förbättra risksituationen vid stationen.

Stationshuset föreslås att byggas ut. Stationshuset ställs då mer i centrum av axeln från norra Storgatsbacken, och ramar in Järnvägsplan. Målpunkten vid stationshuset stärks därmed.

Arkitekturen är central vid om- och tillbyggnader vid Järnvägsplan och Postgatan. Den industriella respektive den klassiska stationshusarkitekturen behöver tas tillvara, förslagsvis genom att skapa en modern kontrast som respekterar den befintliga byggnaden, samtidigt som den visar på förändring. Det är positivt om element från omkringliggande bebyggelse, eller ursprungsbyggnad, kan ge avtryck i hänseende till takform, mönster eller dylikt i den nya formen och materialet. Förslag till material är glas, stål, tegel och puts.



Arkitektduon Elding Oscarsons "Town House" i Landskrona.
Bild: Elding Oscarson



Ovan: Exempel på hur restaurering skulle kunna ta upp befintliga mönster från huvudbyggnaden. Semrén och Månssons restaurering av Pagoden i Göteborg.

Till Vänster: illustration av Järnvägsplan sett från stationshuset och österut. Illustration av Gianfranco Biagini, ÅF.

Järnvägsplan

Järnvägsplan utvecklas i förslaget till en torgyta för samtliga trafikslag, med undantag för biltrafik i norrgående riktning eftersom Pilgatan och Västermogatan enkelriktas över Järnvägsplan.

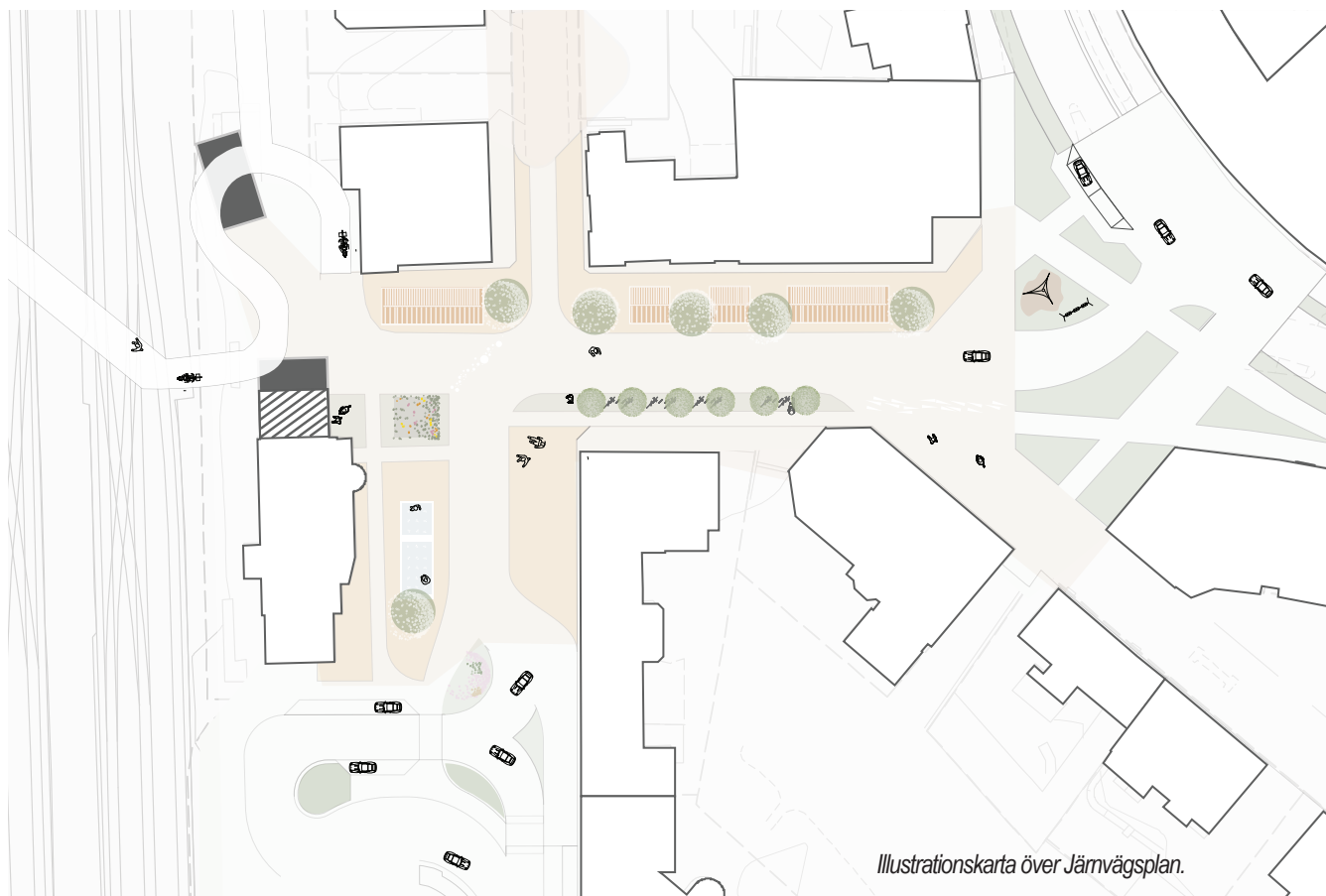
Den idag skarpa gränsen mellan Storgatsbacken och Pilgatan nyanseras och tonas ner genom att ta bort hinder och skapa en enhetlig markbeläggning.

Av markbeläggningen framkommer det var biltrafiken är tillåten och var den inte får köra, så som på Storgatsbacken samt

ut mot järnvägen till. Kopplingarna är dock enkla att röra sig över som gående eller cyklist.

Öppenheten på Järnvägsplan mellan trafikslag syftar till att samtliga trafikanter ska hålla lägre hastigheter och visa hänsyn.

Utbyggnaden av stationshuset skapar ett tydligt visuellt samband mellan korsningen Storgatsbacken-Pilgatan, som även ramar in Järnvägsplan. Glasutbyggnaden i bottenplan innebär även ett visuellt samband med perrongen och tågavgångarna.



Illustrationskarta över Järnvägsplan.

De mörkare färgade ytorna på plankartan är möbleringszoner, vilka kan planteras, användas för uteserveringar, mindre lekområden eller dylikt.

Framför stationshuset föreslås en yta där estetik och lek kan kombineras, så som en kombinerad fontän och vattenlek. De ytor som avsätts för mindre lektytor för barn som vistas eller väntar på buss eller tåg behöver ramas in av säkra och väl gestaltade staket.

In emellan den grönska eller de möbler som placeras på Järnvägsplan finns även utrymme för cykelparkeringar för

kortare vistelser.

Vid stationshuset och i södra delen av planområdet kompletteras ramställ med låsta cykelparkeringshus för registrerade användare.



Illustration av Gianfranco Giagini, ÅF Infrastructure.

Postgatan

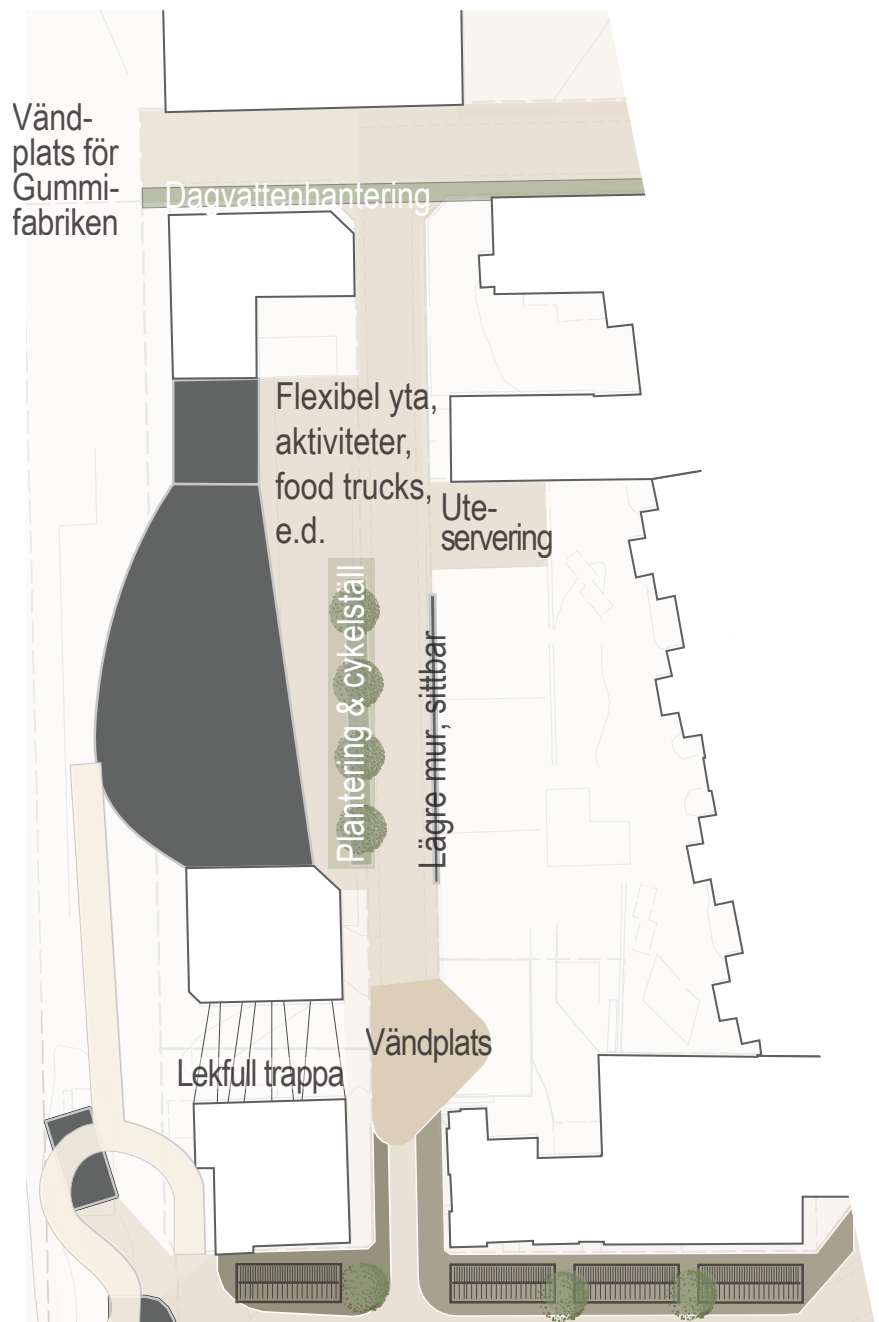
Postgatan får en tydlig koppling till Gummifabriken och Järnvägsplan, och blir del av det stråk som förbinder Gummifabriken med Cupolen och stationshuset. Sambandet stärks genom att det utformas till ett lågfartsområde med enhetlig marksten som Järnvägsplan och Magasinsgatan, och utrymme ges för uteserveringar och högskolans events.



Överst: Torg på Magasinsgatan i Göteborg där bilar, uteserveringar och butiker delar på utrymmet.

Längst ner: Tredje Långgatan som omvandlats till gågata och utvecklats med uteserveringar och stadsliv i Göteborg. Bild från Bjurfors.

En ny uteservering placeras i den norra delen av dagens parkeringsplats, vilken i övrigt ramas in tydligare mot Postgatan av en låg, sittbar mur.



Illustrationskarta över Postgatan, ett lågfartsområde mellan Gummifabriken och stationen med utrymme för uteservering och högskolans events.

Belysning av platser och stråk

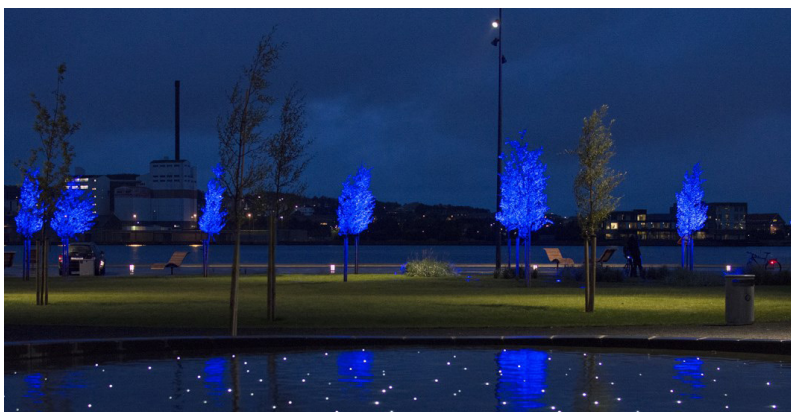
Belysning har en central roll i gestaltningen av stadsrum, i synnerhet under årets mörka månader.

Förslaget betonar vikten av att genom belysning ge besökaren en förståelse för olika platser roller och sammanhang.

Exempelbilderna visar på hur platser och torg kan urskiljas från stråk genom belysningens temperatur och armatur.

På viktiga platser och torg föreslås därför en uppsättning av belysningsarmaturer som belyser naturliga element och drar ner skalan. Det kan handla om att belysa träd, fasader, statyer eller anlägga belysning under bänkar. På detta sätt framträder rummets delar även i mörkret.

Utmed stråk däremot ligger fokus på rörelse utmed en överblickbar axel, vilken gärna kan ge ledtrådar vidare i gaturummet. Betoning ligger på högre belysningsarmaturer som gärna kan kompletteras med att färgsätta återkommande element så som träd i en allé eller dylikt.



Överst: exempelbild belysning av plats/torg. Projekt av ÅF Lighting för Råda Torg i Mölnlycke, Hämyda kommun.

Nedanför: Exempel på stråkbelysning från Aalborg, Denmark. ÅF Lighting.



Längst till vänster: exempel på belysning av lekplats i Verden-parken, Oslo, som förlänger barnens aktiva timmar. Av ÅF Lighting.

Direkt till vänster: Exempel på grunden i en stråk-belysning. Av ÅF lighting i Akerselva, Oslo.

Bildkällor

Bildreferenser utifrån kapitel i stadsutvecklingsprogrammet.

Arkitektur och kulturhistoria, s. 12

Exempelbilden på Gummifabriken kommer från Dagens Projekt: dagensprojekt.se/gamla-gummifabriken-i-varnamo-blir-campus-och-kulturbyggnad/

Gatusektioner, s. 29

Exempelbilden från Vauban i Freiburg, Tyskland. Bilden till vänster kommer från David Killick och är publicerad på The press: www.stuff.co.nz/the-press/opinion/69230031/christchurch-needs-an-econeighbourhood-like-vauban

Exempelbilden till höger är från Johan Erlandsson och är publicerad på ecoprofile: www.ecoprofile.se/thread-2432-Vauban,-Freiburg-hallbara-stadsdelars-forebild.html

Platser, s. 31

Exempelbilden på byggnation under bro kommer från A8ERNA i Koog aan de Zaan, Zaanstad, Netherlands, av ARCHITONIC: www.architonic.com/en/project/nl-architects-a8erna/5100103

Regnbäddar, s. 35

Exempelbilden på regnbädd kommer från Monbijougatan i Malmö. Bilden är från Bara Mineraler: <http://www.baramineraler.se/en/anlaggning-vaxtbadd/hekla-regnbadd/>

Parkering, s. 36

Exempelbilden på ett parkeringshus kommer från Stadsberget i Piteå som

ritats av SWECO Architects, från vilka även bilden kommer: www.white.se/projects/stadsberget/

Exempelbilden från parkeringshuset vid Mall of Scandinavia kommer från AF-elteknik: www.af-elteknik.se/referenser/mall-of-scandinavia/

Exempelbilden på ett cykelgarage i Katrineholm kommer från leverantören Cyklos: www.cyklos.se/nytt-last-cykelgarage-vid-katrineholms-resecentrum/

Järnvägsplan och Postgatan, s. 46-47

Exempelbilden på två byggnadskroppar med sadeltak i glas respektive tegel kommer från Gallery of a series of barns, av L Architects. Bilden är tagen från Archdaily: www.archdaily.com/803939/a-series-of-barns-l-architects

Exempelbilden på en tegelbyggnad med tillbyggnad i plåt kommer från Gallery of Shoreham Street, Project Orange – 11. Bilden är tagen från Archdaily: www.archdaily.com/214007/shoreham-street-project-orange

Exempelbilden på "Town House" i Landskrona kommer från Arkitektduon Elding Oscarsons, varifrån bilden också är tagen: www.eldingoscarson.com/projects/townhouse/content/eo-townhouse-st-1/

Exempelbilden från restaureringen av Pagoden i Göteborg är ritad av Semrén och Månsson, varifrån bilden är tagen: www.semren-mansson.se/projekt/pagoden

Postgatan, s.50

Exempelbilden från lågfartsområdet på Tredje Långgatan i Göteborg kommer från Bjurfors:

<https://www.bjurfors.se/sv/tillsalu/vastra-gotaland/goteborg/linne/>

Övriga bilder

Där inget annat anges kommer bilder från Värnamo kommun. ÅF eller är tagen av någon av medlemmarna i arbetsgruppen på ÅF.

Kartunderlaget är framtaget av Caisa Malmryd Olander.

Stadsutvecklingsprogram för järnvägsområdet i Värnamo

Godkänd av
Kommunfullmäktige
2018-xx-xx



VÄRNAMO
KOMMUN



Making Future.