

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tid: 2020-11-17 kl:09:00

Plats: Digitalt via länk

Ärenden

1	Val av protokollsjusterare	
2	Fastställande av dagordning	
3	Föregående mötesprotokoll	
4	Anmälan av informationshandlingar	3
5	Anmälan av delegationsbeslut	4
6	Inkomna remisser, promemorior och motioner	5 - 6
7	Kurser och konferenser	7
8	Frågor	8 - 11

Informationsärenden och aktuellt

9	Aktuell information	
10	Regional utvecklingsstrategi, ledningssystem och handlingsplan	
11	Nytt biljettsystem och ny teknik	12
12	Månadsrapport 2020	

Beslutsärenden för nämnden

13	Fördjupad översiktsplan Värnamo stad	13 - 191
14	Cykelväg Vetlanda-Korsberga	192 - 195

Övrigt

15	Övriga frågor	
----	---------------	--

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tid: 2020-11-17 kl:09:00

Kallade

För kännedom

Ordinarie ledamöter

Marcus Eskdahl (S) ordförande
Leif Andersson (C) 1:e vice ordf.
Eva Nilsson (M) 2:e vice ordf.
Jeanette Söderström (S)
Simon Johansson (S)
Arnold Carlzon (KD)
Bengt Sverlander (KD)
Bengt Petersson (C)
Carl Fridolfsson (BA)
Curt Carlsson (L)
Etelka Huber (MP)
Tommy Bengtsson (V)
Carl-Johan Lundberg (M)
Anders Gustafsson (SD)
Robert Andersson (SD)

Ersättare

Berry Lilja (S)
Liza Oswald (S)
Kristers Hansson Dahl (S)
Gabriella Mohlin (S)
Irene Oskarsson (KD)
Erik Lagärde (KD)
Matilda Henriksson (C)
Johan Malm (C)
Mikael Karlsson (L)
Emma Emanuelsson (MP)
Willy Neumann (V)
Anders Bengtsson (M)
Lis Melin (M)
Jan-Olof Svedberg (SD)
Mattias Johansson (SD)

Tjänstemän

Jane Ydman, regiondirektör
Ulf Fransson t.f. Regional
utvecklingsdirektör
Carl-Johan Sjöberg, trafikdirektör
Camilla Holm, budgetchef
Peter Friberg, sektionschef
samordning, uppföljning och analys
Maria Cannerborg, miljöchef
Fredric Fingal, ekonomichef JLT
Linda Byman, nämndsekreterare

Regionråd

Maria Frisk (KD)
Marcus Eskdahl (S)
Rachel De Basso (S)
Rune Backlund (C)
Jimmy Ekström (L)
Martin Nedergaard-Hansen (BA)
Sibylla Jämtning (MP)
Mikael Ekvall (V)
Malin Wengholm (M)
Dan Sylvebo (M)
Samuel Godrén (SD)

Personalrepresentanter:

Kent Grahn, SACO

Sammanställning av anmälda informationshandlingar till Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2020-11-17

Ärendetyp	Ärenderubrik
Protokoll	• Protokoll nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2020-10-13 • Protokoll presidium - nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2020-10-23
Inkomna handlingar	• RJL 2020/2113 Skrivelse från intresseföreningen för schizofreni i Jönköping gällande sänkta busstaxor för förtidspensionerade personer • RJL 2020/2136 Skrivelse från föreningar inom biosfärområde Östra Vätterbranterna angående byggnation av cykelvägar • RJL 2020/2147 Skrivelse från Risbrodammens Byalag angående försvagad kollektivtrafik på landsbygden mellan Jönköping och Mullsjö
Utgående skrivelser	• Regionsamverkan Sydsverige, Association of south Swedish Regions 2020-09-08 • RJL 2020/2011 Yttrande över ny järnväg mellan Göteborg-Borås TRV 2019/1823 • RJL 2020/2042 Svar på skrivelse från Habo kommun angående dialog om trafikförändringar
Regeringsbeslut	• Infrastrukturdepartementet I2020/02590 Uppdrag att planera för en utbyggnad av elvägar • RJL 2020/2241 Regeringskansliet Arbetsgrupp med uppgift att ta fram nationell strategi för elektrifiering
Cirkulär från SKR	
Beslut från SKR	
Övrigt	

Sammanställning av anmälda vidaredelegationsbeslut till Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2020-11-17

Ärendetyp	Ärenderubrik	Diarienummer	Beslutsdatum	Beslutsdelegat

Dokument

Utskriftsdatum: 2020-10-01

Utskriven av: Nina Granström

Diarieenhet: Region Jönköpings län

Sekretess: Visas ej

Beskrivning av sökning:

Remisser September 2020

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		Avsändare/Mottagare	Avdelning
Ärendenummer		Ärendemening	Dokumenttyp
159142	K	Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik SOU 2020 25	Karin Henriksson
2020-09-08		Statens offentliga utredningar	Länstrafiken
RJL 2020/1945		Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik SOU 2020 25 Svar senast ?	REMISS
2020.10964	I	Samrådsremiss 2 - Ny järnväg mellan Göteborg - Borås TRV 2019/1823	Torbjörn Gustafsson
2020-09-14		Trafikverket	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2020/2011		Samrådsremiss 2 - Ny järnväg mellan Göteborg - Borås Svar senast 2020-11-06	REMISS
2020.10985	I	Socialstyrelsens föreskrifter om belopp för vård av utskrivningsklara patienter för år 2021	Nathalie Bijelic Eriksson
2020-09-15		Socialstyrelsen	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2020/2018		Remiss om belopp för vård av utskrivningsklara patienter 2021 Svar senast 2020-10-27	REMISS
2020.10993	I	Remiss - Regional utvecklingsstrategi Halland - Bästa livsplatsen 2035	Peter Friberg
2020-09-15		Region Halland	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2020/2020		Remiss av Regional utvecklingsstrategi för Halland 2035 Svar senast 2020-12-22	REMISS
2020.11082	I	Personcentrerat och sammanhållet vårdförlopp Kognitiv svikt vid misstänkt demenssjukdom	Evelina Örn
2020-09-17		Sveriges kommuner och regioner	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2020/2038		Remiss - Personcentrerat och sammanhållet vårdförlopp Kognitiv svikt vid misstänkt demenssjukdom Svar senast 2020-11-27	REMISS

2020.11086	I	Personcentrerat och sammanhållet vårdförlopp Hjärtsvikt	Evelina Örn
2020-09-17		Sveriges kommuner och regioner	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2020/2039		Remiss - Personcentrerat och sammanhållet vårdförlopp Hjärtsvikt Svar senast 2020-11-27	REMISS
2020.11089	I	Personcentrerat och sammanhållet vårdförlopp Osteoporos - sekundärprevention efter fraktur	Evelina Örn
2020-09-17		Sveriges kommuner och regioner	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2020/2040		Remiss - Personcentrerat och sammanhållet vårdförlopp Osteoporos - sekundärprevention efter fraktur Svar senast 2020-11-27	REMISS

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 130-146**Tid:** 2020-10-23 kl. 08:30**Plats:** Regionens hus, sal B**§ 144****Kurser och konferenser****Beslut**

Presidiet beslutar om deltagande vid följande kurser och konferenser:

- Region Jönköpings läns miljödag den 10 november.
Presidiet beslutar att en per parti ges möjlighet att delta.
- Sakråd, genomförande av den gemensamma jordbrukspolitiken i Sverige.
Presidiet beslutar att Leif Andersson (C) ges möjlighet att delta tillsammans med representanter från regional utveckling.

Beslutets antal sidor

1

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 130-146**Tid:** 2020-10-23 kl. 08:30**Plats:** Regionens hus, sal B**§ 138****Frågor från nämnden**

Ett antal frågor har anmälts vid nämndsammanträdet 2020-10-13 § 120.

- Anmäld fråga från Vänsterpartiet gällande busstider och tåg besvaras av Trafikdirektören vid nämndsammanträdet i november.
- Anmäld fråga från Vänsterpartiet gällande riksväg 31, besvaras av Erik Bromander vid nämndsammanträdet i november.
- Anmäld fråga från Vänsterpartiet gällande skyddet av Vättern, besvaras av Anna Olsson vid nämndsammanträdet i november.

Inkommen fråga

- Sverigedemokraterna har inkommit med en fråga angående elektrifiering av vägar.
Presidiet anser att frågan behöver förtydligas och anmäls därefter vid nämndsammanträdet i november.

Beslutets antal sidor

1

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 114-129

Tid: 2020-10-13 kl. 09:00

Plats: Rosensalen, Rosenlunds vårdcentrum

§ 120

Frågor

Följande fråga har anmälts av Willy Neumann (V) vid nämndsammanträdet i september:

Där är först när man får höra om konsekvenserna som man förstår hur fel en formulering kan bli . Från Rusen ” Där järnväg finns skall tågtrafik prioriteras ”. Om man med den motiveringen förändrar eller tar bort bussavgångar som drabbar resenärer i så stor utsträckning som nu har skett . Det vi har läst om i dagspressen , förtvivlade föräldrar som inte får iväg sina barn till skolan eller andra aktiviteter . Människor som förlorar sin arbetspendling eller att arbetsresorna förlängs orimligt mycket . Svaret som ges genom pressen att man tidigast i dec . Kan få till någon eventuell förändring .

Om kollektivtrafiken ska vara det naturliga valet och att man skall implementera det hos ungdomar som ett förstahandsval, för att sedan fortsätta framåt i arbetslivet med den grundinställningen att kollektivtrafiken är det trygga och säkraste färdmedlet .

Skall man då inte försöka rätta till dom felaktigheter som begåtts snarast ? Och att återställa dom busstider som resenärerna förväntar skall finnas.

- Svaret behöver beredas ytterligare och besvaras vid nästa sammanträde.

Tommy Bengtsson (V) har anmält följande fråga:

Kan TIM - nämnden påverka att säkerhetshöjande åtgärder kan utföras på Riksväg 31 söderifrån Vetlanda mot Kronobergsgränsen och att detta kommer med i den Nationella Trafikplanen och i dess budget ?

- Frågan besvaras vid nästkommande sammanträde.

Jan-Olof Svedberg (SD) önskar en uppdatering kring:

Hur arbetet med nytt biljettsystem och hur skyltning på bussarna fortskrider.

- Trafikdirektören besvarar frågan under aktuell information.

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 114-129**Tid:** 2020-10-13 kl. 09:00**Plats:** Rosensalen, Rosenlunds vårdcentrum

Willy Neumann (V) önskar få en redovisning av arbetet med att skydda Vättern:

För flera år sedan tog regionen ett beslut i budget att aktivt skydda Vättern från yttre åverkan. Vätterns status påverkas bland annat av hur samhället hanterar läkemedelsrester, kemikalier, försvarsmaktens agerande, eventuella gruvverksamheter och dessutom Munksjöns avrinningssystem. Med anledning av det önskar Vänsterpartiet en redogörelse i nämnden om det arbete som regionen har varit engagerad i gällande säkerställande av Vättern som dricksvattentäkt och riksintresse sedan beslutet 2017.

- Frågan tas upp vid nästa sammanträde.

Beslutets antal sidor

2

From: Andersson Robert
Sent: Tue, 13 Oct 2020 14:13:23 +0200
To: Byman Linda
Subject: Fråga till TIM nämnden

Elektrifiering av vägar är det som verkar vara framtiden, som start vore det bra att börja med centrala Jönköping för busstrafiken. Hur genomförbart är det och vad skulle det kunna kosta?

Robert sverigedemokraterna
Skickat från min iPad

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 130-146**Tid:** 2020-10-23 kl. 08:30**Plats:** Regionens hus, sal B**§ 139****Informationsärenden till nämnden**

- Regional utvecklingsstrategi, ledningssystem och handlingsplan.
- Nytt biljettsystem och ny teknik, samt ekonomisk prognos och införande av projektet.
Ett förslag om tilläggsbudget kommer att tas i ärendet. Beslut tas i regionstyrelsen den 24 november och därefter i regionfullmäktige den 1 december.
Nämnden kommer att ges möjlighet att yttra sig i frågan.
- Månadsrapport per september presenteras för presidiet, anmäls och läggs till handlingarna.
Till nämnden redovisas månadsrapport per oktober.

Beslutets antal sidor

1

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 130-146**Tid:** 2020-10-23 kl. 08:30**Plats:** Regionens hus, sal B**§ 140****Fördjupad översiktsplan Värnamo stad**

Diarienummer: RJL 2020/1941

Beslut

Presidiet föreslår nämnden

- Godkänna föreliggande yttrande som svar till Värnamo kommun.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerat förslag till ny fördjupad översiktsplan för Värnamo tätort.

Beslutsunderlag

- Missiv/Tjänsteskrivelse daterad 2020-10-09
- Förslag till yttrande daterad 2020-11-17
- Förslag till fördjupad översiktsplan för Värnamo tätort

Yrkanden/förslag till beslut på sammanträde

Ordföranden föreslår att yttrandet kompletteras med en skrivelse om nya stambanor och centralt stationsläge.

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutets antal sidor

1

Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö

Missiv remissyttrande på fördjupad översiktsplan för Värnamo

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Godkänner föreliggande yttrande som svar till Värnamo kommun.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerat förslag till ny fördjupad översiktsplan för Värnamo tätort.

Information i ärendet

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 26 augusti 2020 att förslaget till ny fördjupad översiktsplan ska skickas ut på samråd.

Planförslaget syftar till att ersätta den gällande fördjupade översiktsplanen för Värnamo, som antogs 2006, eftersom denna bedöms vara inaktuell.

Planförslaget redovisas digitalt på kommunens hemsida och anger huvuddragen i en utveckling av Värnamo tätort till 2035

Beslutsunderlag

- Missiv/Tjänsteskrivelse daterad 2020-10-09
- Förslag till yttrande daterad 2020-11-17
- Förslag till fördjupad översiktsplan för Värnamo tätort

Beslut skickas till

Värnamo kommun

REGIONLEDNINGSKONTORET

Ulf Fransson
T.f. Regional utvecklingsdirektör

Erik Bromander
Regional sektionschef
Samhällsbyggnad och tillgänglighet

Värnamo kommun

Yttrande - Samråd fördjupad översiktsplan Värnamo

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerat samråd för ny fördjupad översiktsplan för Värnamo.

Sammanfattning

Region Jönköpings Län anser att förslaget till fördjupad översiktsplan är väl genomarbetad, presenteras på ett bra sätt och innehåller ställningstaganden som ligger i linje med regionens utvecklingsstrategi.

Region Jönköpings Län vill belysa frågorna om trafik och omställning samt jordbruks- och skogsbruksmark.

Synpunkter på förslaget

Region Jönköpings Län har tagit del av samrådsförslaget till ny fördjupad översiktsplan för Värnamo som genomgått samråd mellan 7 september och 9 november 2020. Samrådsförslaget är väl formulerat, genomtänkt och redovisas i ett bra och tydligt digitalt format. Kartorna kopplas till beskrivning och ställningstagande som gör handlingen lätt att ta till sig. Utifrån den regionala utvecklingsstrategin (RUS) har samrådsförslaget studerats och regionen ser positivt på, och stöttar, innehållet i planförslaget.

I planförslaget anges väg 27 söder om Värnamo som en gräns mellan sådan jordbruksmark som kommunen kan tänkas tillåta att exploatera norr om vägen från sådan jordbruksmark som ska bevaras söder om vägen. En sådan avgränsning är önskvärd även väster om samt norr om Värnamo för att begränsa den jordbruksmark som tas i anspråk samt för att bevara landskapets karaktär under den fördjupade översiktsplanens varaktighet.

Regionen ser positivt på att Värnamo kommun på ett tydligt sätt pekar ut ett område för den nya stambanan för höghastighetståg, att områdets avgränsats på ett bra sätt och att ett nytt stationsläge beskrivs som en del av stadens östliga utbyggnad.

REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Marcus Eskdahl
Ordförande nämnden för
trafik, infrastruktur och miljö

Ulf Fransson
Tf Regional utvecklingsdirektör

Fördjupning av översiktsplanen

Värnamo stad
Samrådshandling



Projektledare

Emma Nordstrand
Anton Leijonberg

Planeringsarkitekt
Planeringsarkitekt

Arbetsgrupp

Peter Gustavsson
Frida Fält
Behnam Sharo
Henrik Storm
Peter Ringberg
Lars Magnusson

Trafikplanerare
Planeringsarkitekt
Stadsarkitekt
Planeringsarkitekt
Exploateringsingenjör
Mark- och exploateringschef

Politisk styrgrupp

Samhällsbyggnadsnämnden

Inre politisk styrgrupp

Hans-Göran Johansson
Gottlieb Granberg
Stefan Widerberg
Ibrahim Candemir
Azra Muranovic Mujagic
Bo Svedberg
Håkan Johansson
Conny Eskilsson

Ordförande, Kommunstyrelsen (KS)
KS Presidium
Ordförande Samhällsbyggnadsnämnden (SBN)
Ledamot SBN
KS Presidium
Ledamot SBN
Ledamot Tekniska utskottet (TU)
Samhällsbyggnadsförvaltningschef

Fotografier

Emma Nordstrand
Anton Leijonberg

Illustrationer

Emma Nordstrand
Anton Leijonberg
symbolbilder.se

StoryMap

Anton Leijonberg

Konsekvensbeskrivning

Henrik Storm

Kartor, GIS-analyser

Liselotte Andersson
Peo Boholm
Björn Johanhage
Birgitta Hilding
Carina Lövgren

Innehåll

INLEDNING	4	UTVECKLINGSOMRÅDEN	90	MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING	153
 Värnamo - en introduktion	5	 1. Stads kärnan	92	 Inledning	154
Översiktsplanering	7	2. Trälleborg	95	Sammanfattande bedömning	155
Planprocessen	9	3. Västhorja och Gröndal	97	Riksentressen och skyddade områden	158
Omvärldens påverkan	10	4. Norregård och Margretelund	100	Miljökvalitetsnormer	160
Behov av hållbar omställning	11	5. Ljusseveka	103	Miljömål	162
Programsamråd	14	6. Nylunds verksamhetsområde	105	Klimat	164
Scenarier	15	7. Amerika och Nylund	107	Hälsa och säkerhet	165
		8. Vråen och Rörstorp	109	Kulturmiljö	170
		9. Apladalen	113	Tematiska konsekvenser	171
FRAMTIDSBILD	19	10. Egnahemsområdet och Mossle	115		
 Strukturbild	20	11. Sjukhuset	118		
Utgångspunkter	23	12. Silkesvägen	121		
		13. Hornaryd, Vitarör och Sörsjö	124		
UTVECKLINGSTEMAN	26	14. Stomsjö	127		
 Mark- och vattenanvändningskarta	27	15. Borgen	129		
Bebyggelseutveckling	30	16. Bredasten och Högalund	131		
Arkitektur, kultur och kulturmiljövärden	36	17. Värnanäs	133		
Skola, omsorg och sociala värden	47	18. Helmershus	135		
Trafik och omställning	55	19. Sörsjö	138		
Natur, rekreation och miljö	63	20. Nöbbele och Hjäls hammar	141		
Jord- och skogsbruksmark	69	21. Alandsryd	144		
Klimatanpassning	72	22. Torp	146		
Risk, hälsa och säkerhet	77	23. Ekefällan	148		
Teknisk försörjning	84	24. Appelhyttan och Vallerstad	149		
		25. Norra Lagandalen och Bäckaskog	150		
		26. Bönsved	151		
		27. Östra Hjäls hammar	152		

Inledning

Under början av 2019 inleddes arbetet med att ta fram en ny fördjupning av översiktsplanen för Värnamo stad. Undrar du vad fördjupningen kommer att innehålla, vilka faktorer som påverkar dess utformning eller kanske bara vad översiktsplanering är för något? I det här kapitlet kan du läsa om varför vi behöver en ny fördjupning, olika scenarier för Värnamo stads utveckling såväl som dokument som påverkar fördjupningens innehåll.



Värnamo - en introduktion

Här kan du läsa om Värnamo stads historia, samt hur Värnamo stad ser ut idag, utifrån perspektiven befolkning, bostäder, näringsliv, hållbarhet och naturmiljö. Dessa aspekter påverkar hur Värnamo stad kan utvecklas i framtiden.

Identitet

Värnamos identitet är starkt förknippad med tillverkningsindustri, design och kultur. Bruno Mathsson center, Vandalorum, Apladalen och Gummifabriken har alla stor betydelse för Värnamo stad. Men framförallt är Värnamo en landsbygdskommun, med en stark koppling till naturen. Prostsjöområdet, Borgen och Apladalen ger Värnamo stads invånare god möjlighet att knyta an till naturen, och jord- och skogsbruksmark finns tätt inpå stadsbebyggelsen. Mötet mellan stad och natur gör sig ständigt påmint i Värnamo stad inte minst i Lagan som löper genom hela staden från norr till söder.

Dessa aspekter är viktiga att förvalta i fortsatt utveckling av staden. Värnamos identitet kan inte bara bevaras, utan har även potential att stärkas, genom varsam och hållbar strategisk planering.

Bebyggelsestruktur

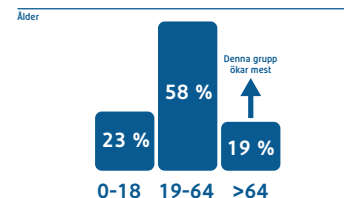
Bebyggelsen vi ser idag har företrädesvis tillkommit under 1900-talet och det är sedan 1960-talet den stora tillväxten har skett. Värnamo har en relativt låg stadssiluett även om den topografiska skillnaden (Strandbergskulle) mellan öster och väster är stor. Stadsbilden är varierad och småskalig. I de äldsta centrala delarna invid Lagan har bebyggelsen punktvis vuxit fram under lång tid vilket skapat en organisk och delvis heterogen stadsdel. Tidigare var

Värnamo då

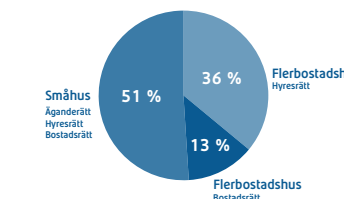
- 1236** Värnamo (Wernamo) nämns i skriftliga källor.
- 1620** Värnamo lydköping bildas. Det innebar vissa rättigheter som handelsplats. Värnamo var under inflytande av Jönköping.
- 1871** Värnamo köping bildas. Tätorten bildar en egen administrativ enhet. Tidigare inflytandet från Jönköping upphör.
- 1920** Värnamo stad bildas. Värnamo ges stadsrättigheter med en egen administrativ enhet.
- 1947** Värnamo stad och socken bildar en gemensam administrativ enhet.
- 1972** Värnamo kommun bildas. Värnamo stad blir centralort i kommunen.

Värnamo nu

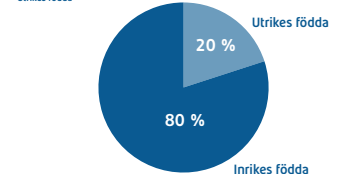
19 980
INVÅNARE



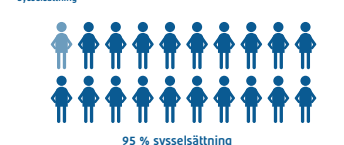
Upplätesform



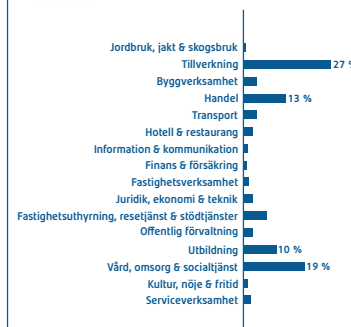
Utrikes födda



Sysselsättning



Arbete - sektorer



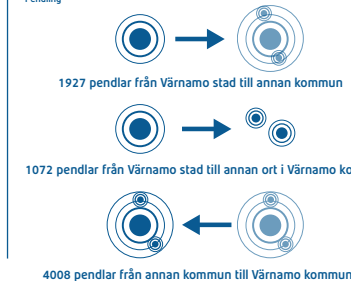
Bilnehav



Eftergymnasial utbildning



Pendling



centrum beläget kring gästgivargården (Gästis), gamla tingshuset och kyrkan på östra sidan av Lagan. Centrum har sedan förskjutits mot stationsområdet väster om Lagan. Med undantag från centrum har övriga bebyggelseområden en mer sammanhängande bebyggelsestruktur med tydliga årsringar som följer Värnamos utveckling. Värnamo är ett utpräglat villa- och industrisamhälle. Småhusens utformning har följt rådande arkitekturideal och har med tiden därmed fått stor variation både inom och mellan kvarteren. Den friliggande villan är den vanligaste hustypen följt av radhusbebyggelse och mindre flerfamiljshus. Bland de mindre flerbostadshusen är de med fyra lägenheter i två plan den vanligaste typen. De större flerbostadshusområdena är tillkomna mellan år 1950 och 1970, bland annat kv. Doktorn, Rörstorp och Högaloft. I huvudsak utgörs dessa områden av lamellhus i tre till fyra våningar med stora öppna gårdar. Stadens verksamhetsområden har lokaliserats till platser som är välexponerade och som ger transportmässigt goda förutsättningar, det vill säga intill de större vägarna och järnvägen.

Infrastruktur

Värnamo kommuns identitet som landsbygds-kommun gör sig påmind i Värnamo stads infrastruktur. Bilen spelar en viktig roll i såväl Värnamo stad som Värnamo kommun. Stadsbussen har idag få resenärer, trots satsningar på linjenät och inköp av nya elhybridbussar.

Järnvägen går genom staden och delar upp den i två delar – en östlig och en västlig del. Sidorna är även separerade av topografi. Höjdskillnaderna har bidragit till att bilen blir ett naturligt alternativ i resor mellan stadens två sidor.

Grön- och blåstruktur

Naturen spelar en viktig roll i Värnamo stads identitet, och närheten till rekreation, friluftsliv och parkmiljöer präglar staden. Ett av de bärande elementen för staden är Apladalen. Parken har under mycket lång tid spelat en stor roll och gjort sig känd och omtyckt för sin natur såväl som hus från 1700- och 1800-talet.

Naturmiljön runt Lagans meandrande är såväl norr som söder om staden av riksintresse, medan vattendraget inom staden utgör ett viktigt blått element tillsammans med kringliggande grönstruktur. Sjön Vidösterns norra stränder är med sitt läge ett annat blått element som är av stor betydelse för stadens identitet.

Värnamo som centralort i kommunen

Värnamo stad är centralort och största tätorten i kommunen. Över hälften av kommunens invånare bor i Värnamo stad, och en stor del av utvecklingen i kommunen sker just där.

Värnamo i Jönköpingsregionen

Värnamo är den näst största kommunen i Jönköpingsregionen. Det strategiskt fördelaktiga läget gör kommunen till ett delregionalt centrum. Närheten till Växjö och Jönköping, såväl som närhet till Malmö, Halmstad, Göteborg och Helsingborg, gör att Värnamo har ett geografiskt mycket fördelaktigt läge.

Översiktsplanering

Översiktsplanering är ett viktigt verktyg i planering och utveckling av kommunens mark- och vattenresurser. Det är idag av särskild vikt att i hög mån utnyttja översiktsplan och fördjupning av översiktsplan då de är viktiga verktyg i arbetet mot hållbar omställning.

Fördjupning av översiktsplanen

Fördjupningen av översiktsplanen syftar till att ge stöd i planering och utveckling av Värnamo stad, peka ut områden som kan utvecklas och bevaras, och skapa förutsättningar för utveckling i en långsiktigt hållbar riktning. Dess mål är att redogöra för preciserad bebyggelse-, mark- och vattenanvändning i Värnamo stad. Den är inte juridiskt bindande men fungerar som en vägledning för Värnamos politiska styrning och kommunala verksamheter i beslutsfattande om staden. Den är en mer detaljerad, och geografiskt mer avgränsad version av Översiktsplan Mitt Värnamo 2035, som antogs 29/5-19.

Varför en ny fördjupning av översiktsplanen?

Värnamo kommun har som mål att bli 40 000 invånare år 2035, vilket innebär ett ökat behov av bostäder, handel, samhällsservice och infrastruktur inte minst i Värnamo stad. Som en följd av klimatförändringar och global uppvärmning krävs ett ökat fokus på hållbar utveckling för att möta klimatmål och värna om vår omvärld. Värnamo stads utveckling behöver därmed ske med hållbarhet och klimatmål tydligt i åtanke, och då krävs aktuella styrdokument som tar dessa aspekter i beaktande och på största allvar. Den fördjupning av översiktsplanen som idag är gällande för Värnamo stad

antogs 2006, och anses idag att i stora delar vara inaktuell. Det finns därmed behov av en ny, som svarar för målen om hållbar utveckling.

Syfte

Syftet med fördjupningen av översiktsplanen är att vägleda i utvecklingen och planeringen av Värnamo stad. Värnamo stads fördjupning ska skapa förutsättningar för omställning till en långsiktigt hållbar stad och samtidigt bidra till ökad tillväxt och attraktivitet. Förtätning, hållbar markanvändning och omställning till hållbara trafikslag ligger i fokus för utvecklingen av planen.

Mål

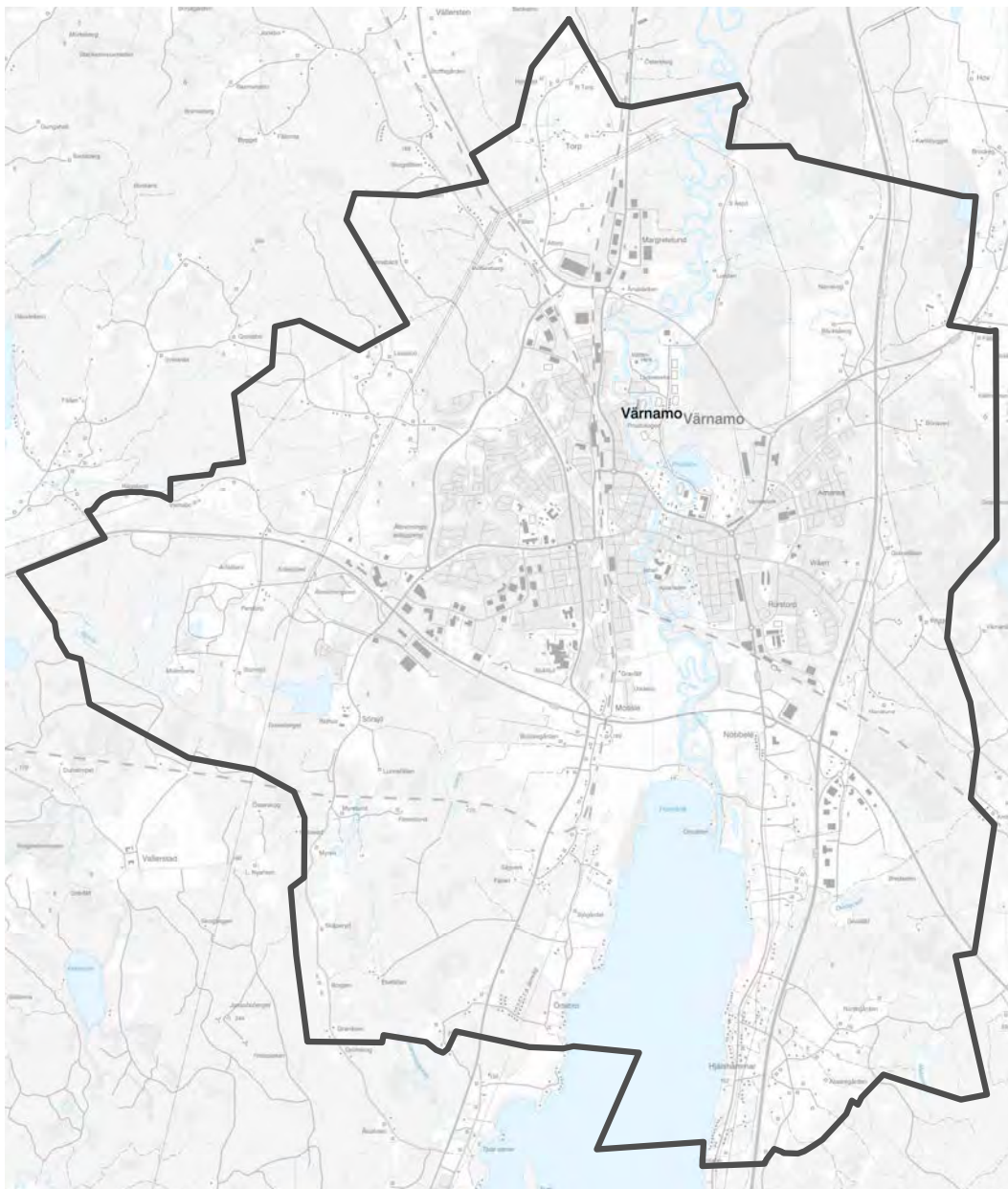
Fördjupningen av översiktsplanens mål är att redogöra för preciserad bebyggelse-, mark- och vattenanvändning. Enligt Översiktsplan Mitt Värnamo 2035 ska kommunens jordbruksmark och övrig tätortsnära natur i så stor mån som möjligt bevaras, och ianspråktagande av mark ska ske ansvarsfullt och enbart om det är nödvändigt. Korta avstånd är en förutsättning för omställningen till hållbara trafikslag, som idag är av mycket stor vikt. Effektiv markanvändning istället för utbredning innebär kortare avstånd i staden och därmed ett bättre underlag för just hållbara trafikslag som gång-, cykel- och kollektivtrafik. Detta förutsätter även att vi bygger staden tätare, för att kunna göra plats för den ökande befolkningen. Det innebär en koncentration av bostäder, samhällsservice, handel och tjänster på en liten yta, vilket gör avstånden ännu kortare, och därmed har potential att minska bilberoendet och ger förutsättningar för en mer attraktiv och hållbar stad.

Kontinuerlig översiktsplanering

Kommunen ska en gång per mandatperiod ta ställning till planens aktualitet. Processen för kommunens översiktsplanering är uppdelad i tre faser. Den första fasen sker efter att planen har antagits eller aktualiserats. Under denna fas implementeras planen som vägledning i den fysiska utvecklingen av staden. Under den andra fasen inleds ett uppföljningsarbete, då kommunen analyserar planen och hur den har tillämpats, om nya behov eller förutsättningar har uppstått, och om den speglar rådande politisk vilja. Här finns också utrymme för medborgardialog. Den tredje fasen är reviderings- och beslutsfasen där planen justeras och antingen aktualitetsförklaras eller, om behov finns, antas på nytt.

Miljökonsekvensbeskrivning

Enligt Miljöbalken ska en kommun som upprättar en plan göra en strategisk miljöbedömning, om genomförandet av planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Enligt Plan- och bygglagen ska dessutom planens konsekvenser tydligt framgå. Konsekvensbeskrivningen syftar till att beskriva projektet och dess troliga konsekvenser. Arbetet kommer att arbetas fram parallellt med planförslaget.



Avgränsning

Kartan visar avgränsningen för fördjupningen. Avgränsningen är baserad på fastighets- och tomtgränser, samt naturliga gränser i landskapet.

Planprocessen

Till höger ser du en schematisk plan över de olika etapperna i planprocessen för att ta fram en fördjupning av översiktsplanen. Det inledande momentet i framtagandet av en fördjupning av översiktsplanen är enligt Plan- och bygglagen att sammanställa ett samrådsförslag. Därefter går planen ut på ett avslutande formellt samråd, och myndigheter såväl som allmänhet får möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

Förslaget bearbetas i enlighet med inkomna synpunkter och det nya förslaget ställs ut för utställning. Även under utställnings finns möjlighet att lämna synpunkter på förslaget och också en möjlighet att kontrollera hur kommunen har bedömt att tillgodose eller inte de synpunkter man gav under samrådet. Efter avslutad utställning måste kommunen avgöra om de synpunkter som har inkommit under utställningen föranleder att planförslaget bör justeras och om dessa revideringar är av ett så betydelsefullt slag att utställningen bör tas om. Om inte går planen vidare, och kommunfullmäktige beslutar att anta planen, som efter tre veckors lång överprövandetid vinner laga kraft.

Samrådsförslaget är det första momentet enligt Plan- och bygglagen, men det är vanligt att man innan detta upprättar ett program. Detta har varit fallet i Värnamo. Det inledande skedet i arbetet med fördjupningen av översiktsplanen för Värnamo stad har därmed varit programsamrådet. Läs mer om detta i avsnittet "Programsamråd".



Värnamo stadshus



Omvärldens påverkan

Värnamo stads utveckling påverkas av en rad faktorer, som du kan läsa om nedan.

Klimat

Värnamo kommun, såväl som resten av Sverige och världen, står inför en stor utmaning. Perioder av torka, ökad nederbörd och värmeböljor kommer i allt högre grad att drabba vår omvärld, och Värnamo kommun behöver rustas för att kunna hantera detta. Läs mer om klimatförändringar och Värnamo kommuns arbete med klimatanpassning och hållbar omställning under avsnittet "Behov av hållbar omställning".

Urbanisering

Allt fler människor bor i storstadsregionerna. Även om tillväxten står mer stilla på landsbygden sker tillväxt även där. Utvecklingen på landsbygden sker främst vid knutpunkter, pendlingsstråk och pendlingsorter eller i stationsnära lägen. I Värnamo kommun sker urbaniseringen främst till Värnamo stad. Över hälften av Värnamo kommuns invånare bor idag i Värnamo stad, och det är också här den största delen av befolkningsutvecklingen sker. Tillväxten i Värnamo stad innebär ett ökat behov av bostäder, samhällsservice i form av skolor, vård, omsorg och kultur, infrastruktur och arbetsplatser. Utvecklingen behöver ske hållbart, och såväl grönstruktur i Värnamo stad som tätortsnära natur och jordbruksmark behöver bevaras i hög utsträckning.

Ökad biltrafik

Enligt Trafikverkets prognos bedöms den totala bil- och lastbilstrafiken i Sverige att öka med upp till så mycket som 30 % fram till år 2040. För att

Värnamos befolkningstillväxt ska vara möjlig, och för att våra nuvarande trafiksystem ska fungera även för framtida befolkning är det viktigt att hitta en balans mellan olika trafikslag - hållbara alternativ är av stor vikt för att Värnamo stads invånare på ett smidigt och enkelt sätt även i framtiden ska kunna förflytta sig inom staden, medan en levande landsbygd förutsätter resor med bil. Utöver effektivitetsfrågan är hållbara trafikslag en förutsättning för att vi ska kunna nå klimatomålen om att Sverige år 2045 inte ska ha några utsläpp av växthusgaser. Fördjupningen av översiktsplanen för Värnamo stad ska därmed verka för att gång-, cykel- och kollektivtrafik blir de enklaste valen vid såväl kortare som längre resor.

Äldrande befolkning

Folkhälsan har förbättrats, och fortsätter att förbättras. Detta innebär att andelen äldre kommunmedborgare ökar. Över hela Sverige ses en stor ökning av gruppen 65+ - gruppen kommer att öka med 16 % under perioden 2016-2026. Det innebär dock inte ett i hög utsträckning ökat behov av äldreomsorg eller särskilt boende. Detta på grund av att den tekniska och digitala utvecklingen, tillsammans med bättre medicin och sjukvård, har lett till att behovet av äldreomsorg inte ökar, utan faktiskt minskar. Samtidigt är det av vikt att balansera utvecklingen med ökad inflyttning, då gruppen av äldre i de allra flesta fall inte är förvärvsarbetande. Inflyttningen innebär möjligheter till en mer attraktiv kommun, eftersom fler invånare innebär såväl bättre underlag för kultur, fritid och nöjen som underlaget för rekrytering för näringslivet.

Segregation

Enligt Hyresgästföreningens rapport från 2018 ökar mångfalden i Sverige, medan segregationen på det stora hela minskar. Värnamo kommun har en mångfald som speglar genomsnittet i landet - 22 % av Värnamo stads invånare är utrikes födda. Samtidigt är kommunen mindre segregerad än genomsnittet i Sverige. Detta innebär att mångfalden är relativt jämnt fördelad över staden. Segregationen i Värnamo minskade mellan 2005 och 2015, och Värnamo låg 2015 på plats 201 av Sveriges 290 kommuner, där plats 1 hölls av den kommun som var mest segregerad. Det innebär dock inte att arbetet med att skapa en mindre segregerad stad är över. Värnamo stad behöver fortsätta att beakta integration i stadsplaneringen, exempelvis genom att bryta barriärer och arbeta mer med de hållbara trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik, då socio-ekonomiskt svaga grupper i högre grad nyttjar dessa trafikslag.

Behov av hållbar omställning

De klimatförändringar vi idag ser konsekvenserna av kommer med tiden att innebära större problem. Temperaturen beräknas stiga med 1,5-7 grader fram till 2100, vilket kommer att ha förödande konsekvenser för jordens ekosystem, matproduktion och smittspridning. Extrema väderhändelser och längre och kraftigare värmeböljor och perioder av torka är att vänta, och kommer i hög utsträckning att påverka Värnamo kommun. Torkan under sommaren 2018 resulterade i skogsbränder, ökade hälso- och sjukvårdspåverkan och sjunkande grundvattennivåer. Såväl jord- som skogsbruk drabbades hårt över stora delar av Sverige. En stor del av Värnamo kommuns yta täcks av skogsmark, som är en viktig del av Värnamos näringsliv med de verksamheter som knyts till skogen. Även jordbruksmark är en viktig näring för Värnamo kommun. Därmed drabbas Värnamo kommun hårt vid perioder av torka. Nedan kan du läsa om Värnamos utmaningar när det kommer till omställning och klimat- anpassning, och klimat- och hållbarhetsmål som påverkar och formar Värnamos utveckling.

Klimatanpassning

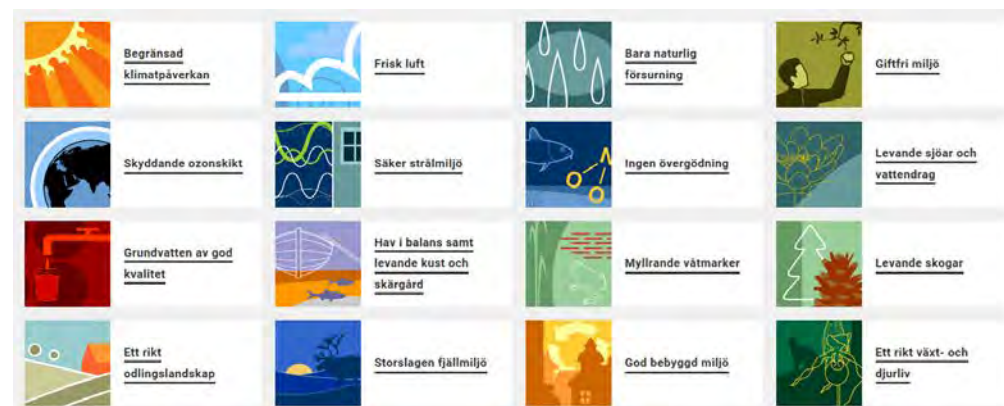
Värnamo stad behöver rustas för att kunna hantera klimatförändringar såsom torka, värmeböljor och extrem nederbörd. Utifrån ovan nämnda klimatförändringar arbetar Värnamo kommun med klimat- anpassning på olika sätt. I Översiktsplan Mitt Värnamo 2035 finns ställningstaganden som behandlar klimatanpassning, likaså tar flera andra planer det i beaktning. VA-plan, Plan för grönsstruktur och Plan för Värnamo kommuns miljöarbete

behandlar alla klimatanpassning. Nya utmaningar inom klimatanpassning har under senare tid uppstått och idag saknas till viss del lämpligt kommunalt underlag. Ett ställningstagande i Översiktsplan Mitt Värnamo 2035 är därmed att kommunen ska ha ett aktuellt, klimatanpassat planeringsunderlag för kommunens bebyggelse- utveckling.

Klimatpåverkan

Värnamo kommun har precis som övriga kommuner ett stort arbete framför sig. Utöver att anpassa bebyggelse och samhälle efter ett förändrat klimat krävs att vi som kommun aktivt arbetar med att motverka förändringarna. Hållbara trafikslag, bebyggelse i stråk och förtätning är tre exempel på hur Värnamo kommun arbetar med omställningen i den fysiska planeringen av Värnamo stad. Förtätning och hållbara trafikslag går hand i hand – en tätare bebyggelse innebär en mer effektiv markanvändning, och kortare avstånd vilket innebär bättre möjligheter till gång- och cykeltrafik. Bebyggelse i tydliga, välplanerade stråk innebär ett större underlag för kollektivtrafik. Redan idag har 70 % av invånarna i Värnamo kommun tillgång till kollektivtrafik med minst 15 dubbelturer per dygn, medan 37 % har tillgång till service på gångavstånd. Detta innebär att vi har kommit en bit på vägen, men vi har fortfarande ett stort arbete framför oss. Vid planering, byggnation och ombyggnation bör kommunen verka för minskade transporter, goda energilösningar och materialval för att ett långsiktigt samhälle ska vara nåbart.





RIKTLINJER OCH MÅL

Globala hållbarhetsmålen och Agenda 2030

Världens länder har antagit en agenda för hållbar utveckling; Agenda 2030. Den består av 17 mål som syftar till att avskaffa av extrem fattigdom, minska ojämlikheter och orättvisor, främja fred och rättvisa och att lösa klimatkrisen. Sverige ska enligt regeringen vara ledande i genomförandet av Agenda 2030.

Parisavtalet

Avtalet, som trädde i kraft 2016 och ska börja gälla senast 2020 för alla världens länder, berör den globala temperaturökningen. Ökningen ska hållas långt under 2 grader, och helst stanna vid 1,5 grader.

Sveriges miljömål

Det svenska miljömålssystemet består av 16 miljökvalitetsmål, exempelvis begränsad miljöpåverkan, ett rikt odlingslandskap och ett rikt växt- och djurliv. Utöver miljökvalitetsmålen

tillkommer även ett generationsmål; den omställning som behöver ske inom en generation för att det ska gå att uppnå målen. Generationsmålet är vägledande för miljöarbetet på alla samhällsnivåer.

Av de 16 mål som formulerats som Sveriges miljömål beräknas endast två kunna uppnås till år 2020. Trots ett flertal program och dokument, exempelvis Landsbygdsprogrammet, Klimatklivet och Stadsmiljöavtalen är ansträngningen inte nog. Vi riskerar att förlora många arter ekosystem och naturtyper.

Under 2017 beslutade riksdagen om nya klimatmål och en ny klimatlag. De åtgärder och styrmedel som nu är på plats i Sverige räcker inte för att nå riksdagens mål. De globala växthusutsläppen fortsätter att öka, trots att kraftfulla utsläppsminskningar i stället skulle behövas. Därför krävs kraftfullare åtgärder, både på nationell och på global nivå. Vi måste därmed ställa om till hållbar

utveckling i Värnamo, och Värnamo stads fördjupning av översiktsplanen grundas i ett behov av omställning till hållbara trafikslag, och förtätning för att bilberoendet ska minska.

Region Jönköpings Läns mål

Regionen arbetar med tydliga hållbarhetsmål. Jönköpings län har som mål att senast 2050 bli ett plusenergilän, vilket innebär att länet ska producera mer förnybar energi än det förbrukar. Klimatrådet i Jönköpings län är i arbetet med att nå målet om att bli ett plusenergilän en samordnande och pådrivande kraft.

Fyra åtgärdsprogram har tagits fram av länsstyrelsen, som ansvarar för de regionala miljömålen. Dessa program är Vattnets miljömål, Hälsans miljömål, Minskad klimatpåverkan och Grön handlingsplan.

Hållbarhetsbegreppet

Begreppet hållbarhet behandlar inte enbart ekologisk hållbarhet, som vidrörts i tidigare avsnitt. Begreppet innefattar även social och ekonomisk hållbarhet. För att Värnamo stad ska vara och förbli en hållbar stad krävs fokus på alla tre hållbarhetsaspekterna.

Ekologisk hållbarhet

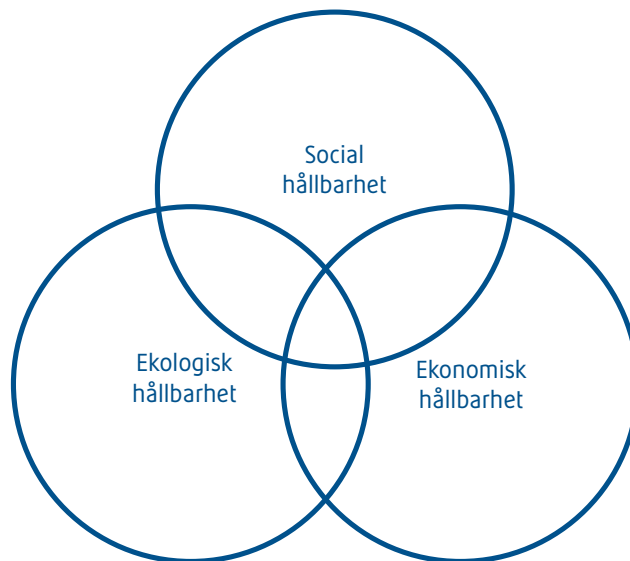
Den ekologiska aspekten berör ekosystem och klimat. Vi måste hushålla med de resurser vi har och arbeta för att bevara ekosystem och biologisk mångfald för framtida generationer.

Social hållbarhet

För att en stad ska vara socialt hållbar krävs att dess invånare har lika möjligheter och tillgång till service, arbete och utbildning – hårda värden – men även mjuka värden som jämställdhet, jämlikhet och rättvisa.

Ekonomisk hållbarhet

Den ekonomiska aspekten handlar om hushållning med resurser, såväl som varsam och hållbar tillväxt.



Programsamråd

Det inledande steget i programskedet har varit att ta fram ett programunderlag. Underlaget presenterades för invånare såväl som politiker och tjänstepersoner, och utgjorde en möjlighet att lämna synpunkter såväl som att ta del av information om översiktsplanering. Programsamrådet hölls från 12 augusti till 11 oktober 2019. Efter programsamrådet har programunderlaget utifrån insamlade synpunkter reviderats till ett slutgiltigt program.

Enkäter

Två enkäter har i samband med programsamrådet tagits fram; en fokuserade på nuvarande kvaliteter, en på hur staden kan utvecklas. Dessa enkäter har funnits tillgängliga på Värnamo kommuns hemsida, samt delats ut under dialogtillfällen.

Aktivering av offentliga ytor

Under perioden har fyra offentliga ytor aktiverats - grönkilen vid Sveavägen, Egnahemsparken, SAJO-fastighetens framsida och Tre liljors parkering. Platserna försågs med skyltar, sittplatser och odlingslådor. Skyltarna innehöll utöver förslag på vad som skulle kunna ske på platsen även länkar och QR-kod till Värnamo kommuns hemsida, där enkäter och ytterligare information fanns tillgängligt.

Mötestillfällen

Den 23 augusti fanns samhällsplanerare på Kyrktorget och samlade in synpunkter från invånare. På platsen fanns en 4x4 meter stor markkarta, där allmänheten bjöds in att placera 3D-modeller av bebyggelse på platser de själva valde. Syftet var att se var samt vilken typ av

bebyggelse man vill se i Värnamo stad, och visa på att förtätning är ett möjligt alternativ.

Vernissage

Vecka 41 avslutades programsamrådet i Stadshusets foajé. Resultat av enkäter visades upp, och de tre scenarier som arbetats fram utifrån alternativen som beskrivits i programunderlaget presenterades.



Aktivering av grönkilen vid Sveavägen



Aktivering av Tre liljors parkering



Vernissage i stadshusets foajé

Scenarier

I programunderlaget som ligger till grund för detta planförslag presenterades tre alternativ för stadens utveckling. Dessa var Förtätning och viss utbyggnad, Utbyggnad och viss förtätning, samt Utbyggnad i satelliter och viss förtätning. Dessa alternativ har under programsamrådet utvecklats till tre scenarier för Värnamo stads framtid: Sammanhållna Värnamo, Värnamo byar och Villastaden Värnamo.

SAMMANHÅLLNA VÄRNAMO

Värnamo stad förtätas till en tät, blandad stad. Stadens grönytor och mötesplatser bevaras i hög mån, men vissa ytor behöver bebyggas. Den täta staden gör det lätt för människor att förflytta sig inom staden med gång-, cykel- och kollektivtrafik. Kringliggande naturmiljöer kan i hög utsträckning bevaras.

Bostäder, verksamheter och service

En stor del av alla verksamheter, bostäder och service lokaliseras i centrala Värnamo och till utpräglade stråk. En stor del av bostäderna som byggs är flerbostadshus i olika karaktär och höjd.

Förtätningen resulterar i ett större underlag vilket innebär möjlighet till fler verksamheter och mer service i stråken. Även villor och radhus byggs i viss mån men dessa lokaliseras inte i de centrala delarna och inte heller i utvecklingsstråken.

Trafik

I den täta, blandade staden är gång, cykel och kollektivtrafik det smidigare alternativet för korta resor. En förutsättning för detta är att hållbart

resande premieras framför centrala bilresor. De som pendlar till Värnamo har fortfarande goda möjligheter att resa med bil, och har lätt att ta sig fram och hitta parkering då många i staden väljer att resa kollektivt eller med cykel.

Grönstruktur

Förtätning kräver ianspråktagande av ytor, men i många fall kan stadens grönstruktur utvecklas. Det grönblå stråket Lagan får en större roll som ryggrad i grönstrukturen. Övrig grönstruktur kopplas samman till ett nätverk. Kringliggande naturmiljöer kan i hög mån bevaras, vilket gynnar friluftsliv, rekreation och skogs- och jordbruk.

Social hållbarhet och attraktivitet

En blandning av boendeformer innebär fler möjligheter till möten, vilket har potential att leda till en mer integrerad och levande stad.



Sammanhållna Värnamo

VILLASTADEN VÄRNAMO

Värnamo stad förtätas i viss mån, men den främsta utvecklingen sker utanför nuvarande tätorts-utbredning. Staden växer i stor utsträckning genom bebyggelse av småhus. Tätortsnära natur samt jord- och skogsbruksmark bebyggs. En mer utbredd stad innebär för många längre avstånd till service, tjänster och handel. Småstadskaraktern bevaras och möjligheten till eget boende med trädgård är stor.

Bostäder, verksamheter och service

I externa lägen byggs främst småhus, men även andra boendeformer. Den förtätning som sker inom nuvarande tätort sker i den mån den sker idag. Externa verksamhets- och handelsområden utvecklas vilket innebär att centrumhandeln utsätts för hårdare konkurrens. Befolkningsunderlaget för service blir utspritt vilket innebär att invånare får ta sig till de mer centrala delarna av staden för service.

Trafik

Bilen är ett fortsatt viktigt forskaffningsmedel. Hållbara trafikslag utvecklas till viss del, men det bristande underlaget innebär att kollektivtrafiksatsningar inte premieras. De längre avstånden innebär att gång och cykel inte är konkurrenskraftiga färdmedel. Bilägandet ökar och kapacitetshöjande åtgärder krävs för att husera den ökande bilflottan.

Grönstruktur

Tätortsnära naturmiljöer såsom friluftsliv- och rekreatiomsområden, jord- och skogsbruksmark behöver tas i anspråk för att göra plats för villaområden. Befintlig grönstruktur såsom parker och andra mindre grönytor i Värnamo stad kan i hög mån bevaras då den förtätningen som sker är måttlig.

Nyttjandegraden av den allmänna grönstrukturen är låg och behovet av parker minskar när fler väljer att bosätta sig i eget boende med egna trädgårdar.

Social hållbarhet och attraktivitet

Villastaden innebär attraktiva boendeformer som kan attrahera fler att bosätta sig i staden. Grannskapen har potential till stark gemenskap och trevnad, men innebär färre möjligheter till social blandning och möten.



Villastaden Värnamo

VÄRNAMO BYAR

Ny bebyggelse sker genom kompletterande bebyggelse i kringliggande byar, medan Värnamo stad förtätas i mindre grad. Byarna utvecklas och befolkningen ökar, men för service, tjänster och handel krävs resor in till Värnamo stad. Natur- och friluftsliv blir mer tillgängligt för boende i byarna eftersom avståndet ut i naturen är litet.

Bostäder, verksamheter och service

Främst villor byggs i de kringliggande byarna, vilket innebär möjlighet till personligt boende, som kan tillgodose bybons möjligheter till fritid och hobby. Målpunkter förläggs främst i externa lägen till staden, vilket innebär att stadsbon får längre till service. Viss jord- och skogsbruksmark behöver bebyggas och möjligheten att driva jordbruk i nära samband till byarna försvåras.

Trafik

Bilen har en fortsatt dominant roll. Underlaget för att kunna upprätta effektiva kollektivtrafikförbindelser kommer i de flesta fallen vara för litet. Likaså finns det svårigheter att motivera utbyggnad av cykelvägar till vissa av byarna. Eftersom viktiga målpunkter i hög grad finns i närheten av staden kommer inpendlingen till staden att öka. Bilägandet ökar och kapacitetshöjande åtgärder krävs för att husera den ökande bilflottan. Utbyggnaden av biltrafikinfrastrukturen innebär även att satsningarna på infrastruktur för hållbara trafikslag är mindre, vilket begränsar stadsbons möjligheter för hållbart resande.

Grönstruktur

Grönstrukturen i Värnamo stad kan i hög mån bevaras, medan de kringliggande naturmiljöerna i

viss mån behöver bebyggas för att byarna ska kunna växa och utvecklas. Det föreligger inget eller små behov av att bygga nya parker och grönytor i byarna eftersom boende här har egen trädgård och god tillgänglighet till omkringliggande natur.

Social hållbarhet och attraktivitet

Ett ökat fokus på byarna ger fler möjligheten att bosätta sig på landet. Individen ges stort utrymme till personlig utveckling och kontakt med naturen, men för stadsbon innebär detta fokus mindre utvecklingspotential.



Värnamo byar



Ett slutgiltigt scenario har arbetas fram utifrån inkomna synpunkter. Du kan läsa om det slutgiltiga scenariot i del 2: Framtidsbild.

Framtidsbild

I det här avsnittet kan du läsa om målbilden för utvecklingen av Värnamo stad, den strukturbild som presenterar den principiella utvecklingen, samt utgångspunkter från tidigare framtagna strategiska dokument.

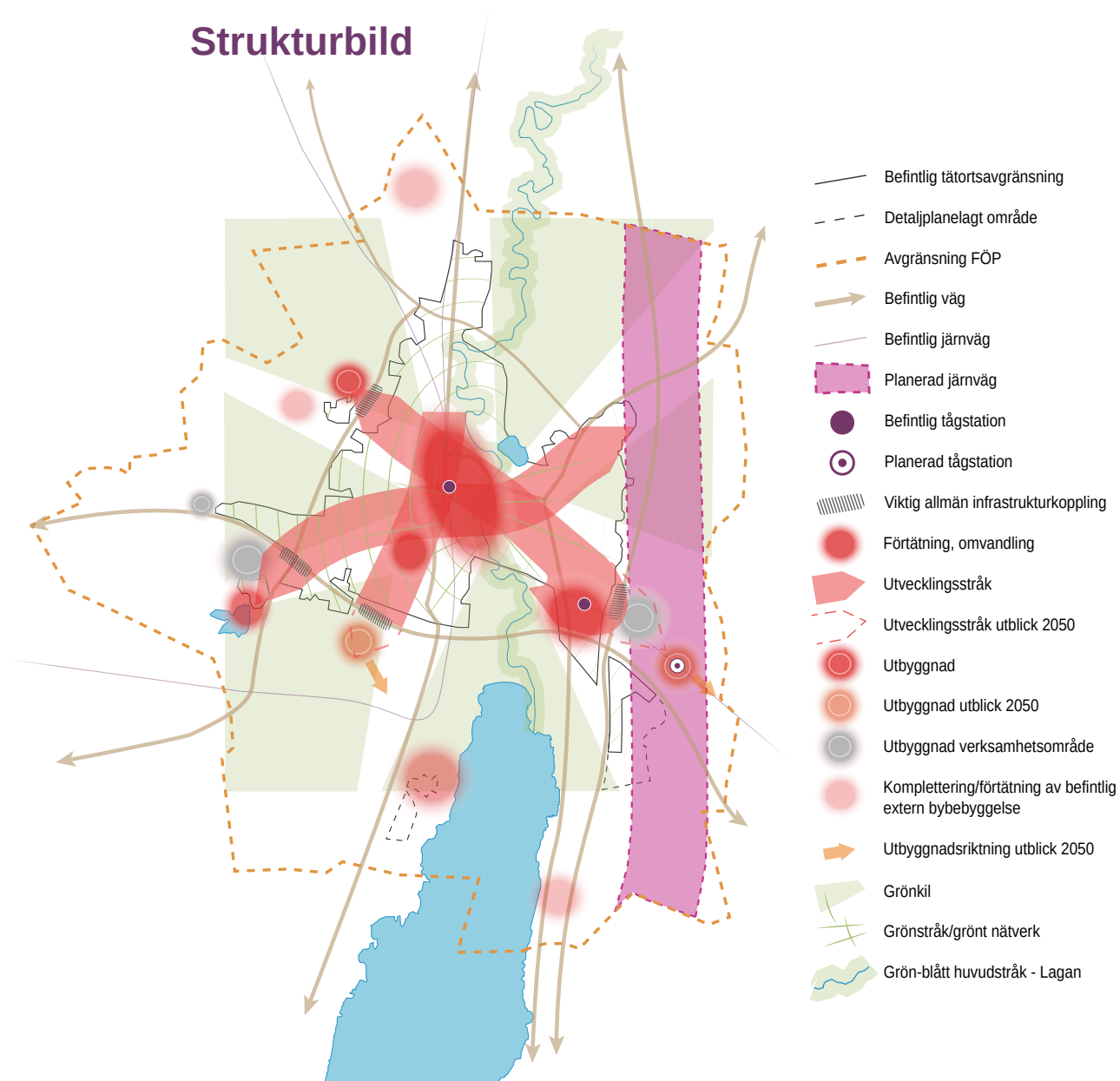


Framtidsbild

Utifrån inkomna synpunkter under program-samrådet har ett slutgiltigt scenario för Värnamo stads utveckling arbetats fram. Du ser scenariot, i form av en strukturbild, till höger. Värnamo stad blir en tät, blandad stad som möjliggör för att en hög andel av stadens resor sker med gång, cykel och kollektivtrafik. Den täta staden innebär att fler har möjlighet att nyttja stadens utbud av såväl fritidsaktiviteter, rekreation, kultur och service, som hållbara trafikslag, vilket innebär att färre resor behöver ske med bil inom staden. Det ökade fokuset på hållbara trafikslag innebär att fler av stadens invånare, såväl olika åldersgrupper som socio-ekonomiska grupper, kan röra sig fritt i staden. Detta innebär att Värnamo stad blir en mer socialt blandad och integrerad stad. Det hållbara Värnamo stad skapar också goda möjligheter för fler att resa hållbart inom regionen, vilket bidrar till en förstörad arbetsmarknadsregion och en mer sammanhållen Jönköpingsregion.

Stadens centrum blir mer attraktivt för såväl handel och service som upplevelser och tjänster. Fokuset på hållbara trafikslag och förtätning innebär även att stadens omland som utmärks av öppna jordbrukslandskap, byar med mer småskaligt kulturlandskap, Vidösterns strandlinjer och skogs- och naturområden i större grad kan sparas exploatering. Detta kommer stärka stadens identitet då den tätortsnära naturen och det öppna jordbrukslandskapet utgör en betydelsefull del av vad som gör Värnamo stad unikt.

Strukturbild



STRUKTURBILD

Strukturbilden visar på hur stadens och dess omlands utveckling föreslås ske, avseende bebyggelse, grönstruktur, samt infrastruktur, i stora drag. Bilden syftar inte till att visa på några exakta lokaliseringar, utan på hur staden principiellt ska utvecklas i stråk och i stor grad inom nuvarande tätortutbredning.

Utblick 2050

Strukturbilden redogör för önskad utveckling fram till 2035 men innehåller även en utblick mot 2050 som möjliggör för kommunen att på längre sikt planera men som även ger planförslaget en god planberedskap som i en föränderlig värld kan vara bra att ha.

Utblicken redogörs för i strukturbilden med streckade linjer och orange färg och pekar framförallt på två möjliga utbyggnadsriktningar. Söder om väg 27 och vidare mot Helmershus och den andra utbyggnadsriktningen öster om E4an. I öster är utbyggnaden beroende av den eventuella anläggandet av ny stambana, där Värnamo blir en av de kommuner som beräknas få en station. Innan järnvägen börjar byggas är riktningen inte att föredra ur ett strategiskt perspektiv.

Förtätning

En stor del av Värnamo stads utveckling behöver ske genom förtätning och omvandling av nuvarande bebyggelse. Detta för att en tät stad genererar flera olika nyttor. Bland annat så innebär förtätning en möjlighet att nyttja befintliga investeringar i infrastruktur på ett bättre sätt och genom en mer effektiv markanvändning kan man spara jungfrulig mark i stadens omland från exploatering.

I de röda fälten som i huvudsak utgör tre utvecklingsstråk samlas såväl bebyggelseutveckling som mobilitet. Utveckling av bebyggelse och mobilitet sker i nära relation, för att underlaget för de hållbara trafikslagen ska bli så stort som möjligt. I övrig visar strukturbilden att en koncentration av bebyggelseutvecklingen sker centralt, kring Rörstorps station och i ett område av Silkesvägen.

Utbyggnad

Det är av stor vikt att utbyggnaden sker i förlängningen av utvecklingsstråken, för att möjliggöra för hållbara trafikslag och för att hålla nere avstånden. Vidare sker inte utbyggnad i alla utpekade utbyggnadsriktningar samtidigt utan kommunen bör prioritera utbyggnaden för att uppbåda tillräcklig växtkraft för respektive område.

I strukturbilden redogörs utbyggnad inom planperioden, fram till 2035, med röd och grå färg. Bilden redogör för en utbyggnad norr om Ekenhaga och till viss del i Halmstadsvägens förlängning. Störst prioritet bör utbyggnad vid Rörstorpsstation, på båda sidor av Malmövägen ges. De grå symbolerna redogör för utbyggnaden av verksamhetsområden i staden. De visar på en utbyggnad av Vitarör västerut, Hornaryd söder om väg 27 och öster om väg E4.

Mobilitet

Värnamo stad behöver bli mer hållbar i sitt resande, och ett stort fokus läggs på de hållbara trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik. Insatser som innebär kapacitetshöjningar för biltrafik i staden föreslås begränsas, medan de hållbara trafikslagen ges hög prioritet.

Grönstruktur

I den hållbara och därav täta staden har grönstruktur en viktig roll. Tät bebyggelse innebär att grönstrukturen kan behöva ta nya former för att kunna finnas i tillräcklig utsträckning. Gröna tak, gröna väggar och alléer bildar tillsammans med stadsparker, grönstråk och mindre grönytor ett grönt nätverk som gynnar såväl oss människor som den biologiska mångfalden.

Grönstrukturen i strukturbilden symboliseras av ett grönt nätverk. Utöver nätverket redogör för stadens huvudsakliga gröna stråk, Lagan med strandområde, som löper genom staden i nord-sydlig riktning.

Omland

I stadens omland finns stadens fyra byar som påverkas starkt av den utveckling som sker i staden. Dessa utgör attraktiva boendemiljöer och kommunen ser positivt till en viss bebyggelsekomplettering. Byarna har mycket gemensamt men det är även en hel del som skiljer dem åt. Utvecklingen ska ta hänsyn till byarnas specifika förutsättningar.

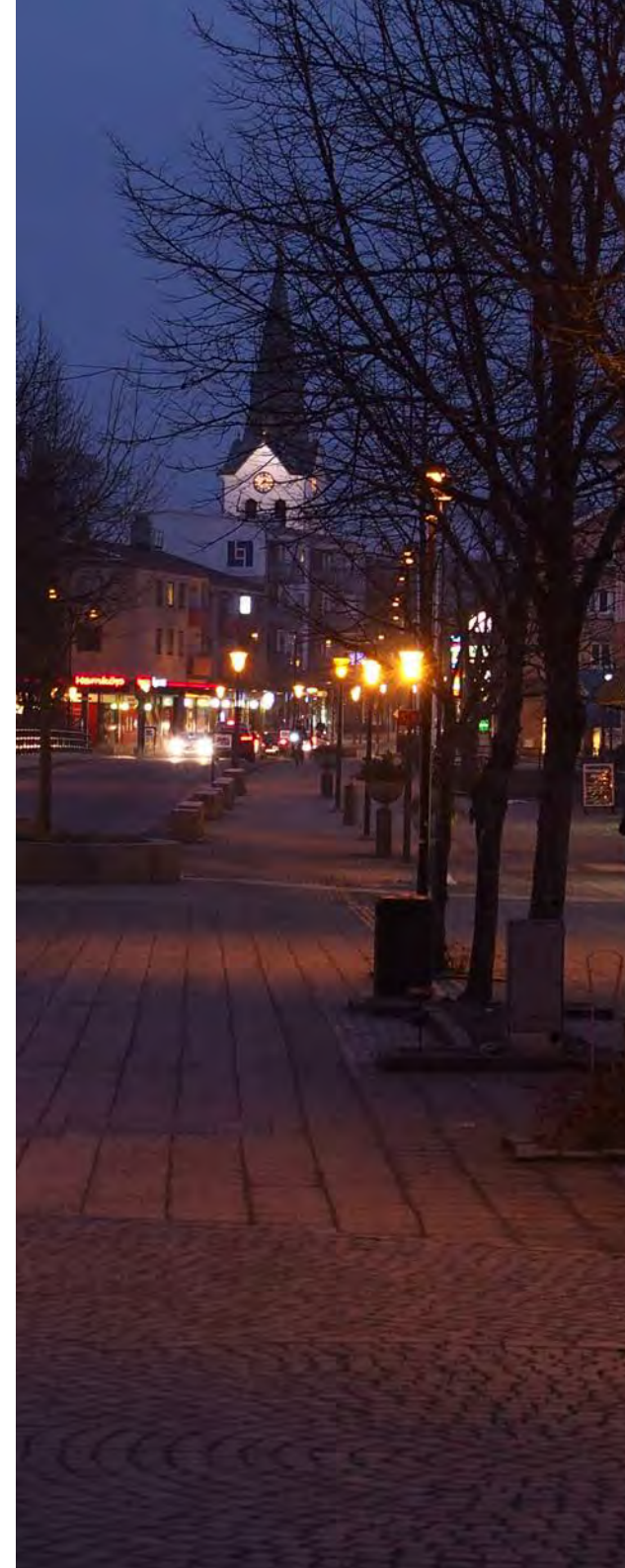
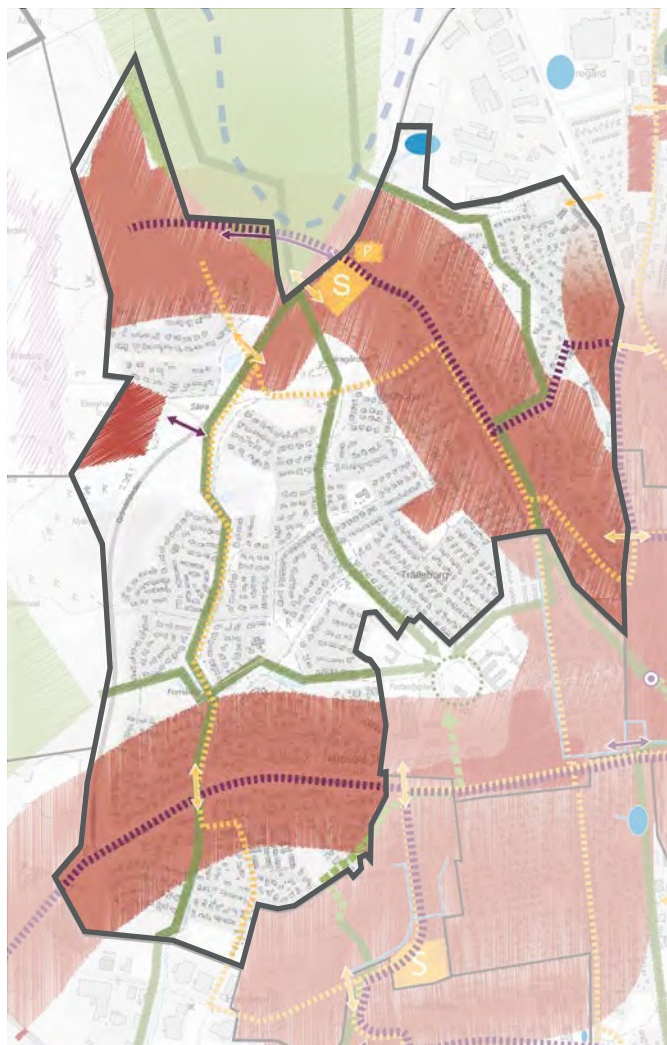
I strukturbilden symboliseras byarna av ljus röda cirklar och är, Torp, Alandsryd, Helmershus och HjälsHAMMAR.

Strukturbildens koppling till planförslaget

Strukturbilden och dess principer genomsyrar hela planförslaget och blir särskilt tydlig i förslagets mark-, och vattenanvändningskarta och i utvecklingsområdena.

I mark-, och vattenanvändningskartan redogörs för den utveckling som föreslås under planperioden fram till 2035. I utvecklingsområdena redogörs även för utblicken mot 2050. För varje utvecklingsområde har strukturbilden tolkats och bland annat redovisas bildens utvecklingsstråk, gröna kilar och gröna nätverk. Det gröna nätverket motsvarar de i utvecklingsområdena utpekade gröna stråken.

Även strukturbildens princip för mobilitet redogör för i varje utvecklingsområde som mobilitetsstråk och som huvudcykelstråk.



Utgångspunkter

Värnamo kommun kommer baserat på de senaste årens befolkningsutveckling, tillsammans med kommunens mål, att öka med cirka 6000 invånare, till 40 000 invånare år 2035. En betydande del av denna ökning förväntas ske i Värnamo stad.

Värnamo kommun strävar efter att befolkningssökningen ska ske över hela kommunen, men den största delen kommer troligtvis att ske i Värnamo stad.

Nedan kan du läsa om ett antal utgångspunkter för fördjupningen av översiktsplanen, exempelvis Översiktsplan Mitt Värnamo 2035 och Stadsbyggnadsvisionen.



Prioriteringar utifrån Översiktsplan Mitt Värnamo 2035

Ett antal prioriteringar har formulerats utifrån Översiktsplan Mitt Värnamo 2035. Dessa prioriteringar ligger till grund för fördjupningen av översiktsplanens inriktning, utformning och innehåll.

Hållbart resande

Att i högre grad resa med hållbara transportslag innebär ett minskat koldioxidutsläpp. Gång-, cykel- och kollektivtrafik fungerar bra i tätta städer med korta avstånd, och tar upp lite yta. För att fler ska ha möjlighet att resa med buss behöver stadsbusslinjenätet utvecklas, likaså gång- och cykelvägar.

Medborgardialog

Människor i staden sitter ofta på kunskap om sina områden och sin stad som planerare inte har, och att ta del av och utnyttja denna kunskap gör att staden har möjlighet att utvecklas i en mer socialt hållbar riktning. Vi vill därmed veta vad du tycker om Värnamos utveckling!

Effektiv och hållbar markanvändning

Det är viktigt att staden byggs tätare, för att natur och jordbruksmark runt Värnamo i hög mån ska kunna bevaras. En koncentration av bostäder, handel, tjänster och service innebär ett ökat underlag och kortare avstånd vilket ger förutsättningar för en mer attraktiv och hållbar stad.

Bostäder

Bostäder i Värnamo ska ha god tillgänglighet för alla. Det ska finnas god tillgång till boende för äldre, såväl som grupp-, student- och servicebostäder. Bostäderna ska ha närhet till kollektivtrafik, och goda

möjligheter att röra sig till fots och med cykel.

Näringsliv och arbetsplatser

En ökad befolkning kräver ett underlag av arbetsplatser. Värnamos läge och roll som delregionalt centrum innebär goda möjligheter för näringslivsutveckling. Handel ska lokaliseras till de centrala delarna av staden, medan för det centrala läget störande verksamheter ska omlokaliseras till bättre lämpade, perifera lägen.

Invånare i fokus

Värnamo kommun ska verka för att människors möjlighet till friluftsliv och motion beaktas i planering av Värnamo stad. Mötesplatser av varierade slag för spontan lek och rörelse ska finnas runtom i staden. Barn och ungdomars livsmiljö spelar en viktig roll för utveckling och hälsa och för att de ska tillgodose målgruppens behov behöver livsmiljöerna vara säkra, trygga och erbjuda stimulans och goda möjligheter för lek.



Stadsbyggnadsvision för Värnamo stad, antagen
2019-02-28

Stadsbyggnadsvisionen

"Värnamo kommun - den mänskliga tillväxt-kommunen, 40 000 invånare 2035. Här finns möjligheter att växa som människa. Möjlighet till utbildning, attraktiva miljöer att vistas och bo i samt ett rikt kultur- och föreningsliv. Här räknas alla. Varje människa är en tillgång. Vi behöver mer mångfald, många olika kompetenser och erfarenheter som ska tas tillvara. En kommun där man kan påverka och vara delaktig i utvecklingen.

Fördjupningen av översiktsplanen arbetas fram utifrån stadsbyggnadsvisionens principer.

Visionen formulerar Värnamo stads utmaningar såväl som möjligheter och syftar till att skapa en enhetlig målbild där kommunen utvecklas i en sammanhållen riktning. Stadsbyggnadsvisionen har resulterat i fem stadsbyggnadsprinciper för utvecklingen av Värnamo stad, som går att se till höger. Fordjupningen av översiktsplanen vidareutvecklar och använder dessa principer och blir ett strategiskt verktyg för att uppnå målbilden i Värnamo stad.



Blandad stad

Vi utvecklar det befintliga och kompletterar med nytt för att skapa variation. Visionen är att skapa en blandad stad som har många olika typer av värden och kvaliteter. I Värnamo stad blandas olika bostadstyper, upplåtelseformer, verksamheter, funktioner och konstnärliga uttryck. Stadsrummet befolkas av en blandning av människor, vilket sammantaget bidrar till att Värnamo är en socialt blandad stad.

Tätt och sammanhållet

Till år 2035 planerar vi både för mer innehåll och för fler människor i Värnamo stad. Enligt Värnamo kommuns vision bor det 40 000 invånare i kommunen år 2035. Stora delar av den befolkningstillväxten förväntas tillkomma i Värnamo stad och detta genom att främst utveckla stadens befintliga samhällsstruktur.

Attraktiva mötesplatser

När vi planerar, utvecklar och bygger Värnamo stad görs det med ambitionen att skapa, utveckla och aktivera fler offentliga rum. Värnamo stads offentliga rum är platser där människor möts, umgås och inspireras av varandra. Det är platser som präglas av öppenhet, funktion och betydelse.

Grön-blå stad

Gröna och blå element är en förutsättning för hållbar utveckling och ska inte undervärderas när vi planerar, utvecklar och bygger i Värnamo stad. Parker, medveten gatugrönska, gröna tak och gårdar stärker både staden som social arena och förbättrar klimatet i staden. Genom att investera i gröna och blå element kan Värnamo stads attraktivitet, platsvärde och på lång sikt även betalningsvilja för bostäder öka.

Hållbart resande

Vinsterna med hållbart resande är många. Det främjar hälsosammare och mindre fossilberoende livsstilar. Hållbart resande ska beaktas brett och med nya tankesätt. Ambitionen är att det år 2035 ska vara ännu lättare att resa hållbart i Värnamo stad.

Andra viktiga dokument

Plan för grönstruktur

Plan för grönstruktur beskriver utifrån Översiktsplan Mitt Värnamo 2035 hur Värnamo stad ska utveckla sina gröna kvaliteter, med utgångspunkt i de tre hållbarhetsperspektiven: social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Det är av vikt att ha en sammanhållen plan för grönstruktur för att Värnamo stad såväl idag som i framtiden ska vara en attraktiv och hållbar stad. Planen har som ambition att vara tillämpbar på all natur- och parkmark i Värnamo stad.

Plan för trafiken

Plan för trafiken kommer att bidra till visionen om Värnamo, den mänskliga tillväxtkommunen, 40 000 invånare 2035 genom att konkretisera hållbara, trygga, jämlika och jämställda pendlingsmöjligheter. Planen kommer att påvisa behovet av en omställning till de hållbara trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik.

Plan för centrumutveckling

Plan för centrumutveckling utgår ifrån Stadsbyggnadsvisionen och visar konkret på vad som behövs för att skapa en växande stadskärna som är trygg, hållbar och attraktiv.

Höghastighetsjärnväg

Värnamo är en av de kommuner som vid byggnation av den förväntade höghastighetsjärnvägen mellan Stockholm, Malmö och Göteborg ska få en station. Värnamo kommun verkar för att lokalisera stationen i ett perifert läge, öster om Bredasten.

Stationen, liksom höghastighetsjärnvägen, är ett långsiktigt projekt som ännu är i planeringsstadiet

avhängt de nationella planerna, och det går i dagsläget inte att med säkerhet säga om projektet blir av och i vilken utsträckning.



Utvecklingsteman

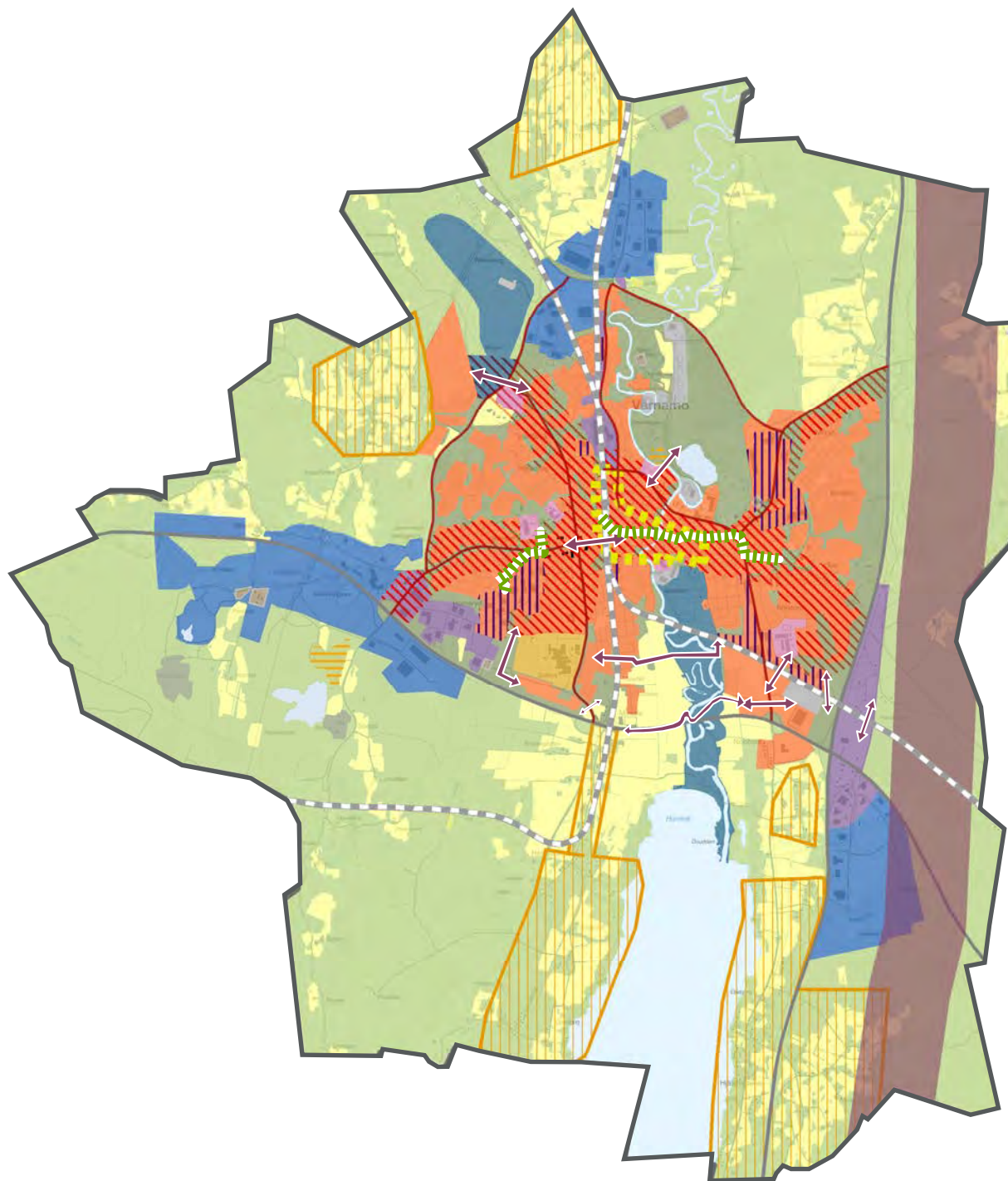
Det här avsnittet är uppdelat i teman för Värnamo stads utveckling. Hela staden behandlas i respektive tema, och hanterar aspekter som trafik, natur och bebyggelse. Avsnittet inleds med mark- och vattenanvändningskartan, som sammanfattar Värnamo stads utveckling.

1. Bebyggelseutveckling
2. Arkitektur, kultur och kulturmiljövärden
3. Skola, omsorg och sociala värden
4. Trafik och omställning
5. Natur, rekreation och miljö
6. Jord- och skogsbruksmark
7. Klimatanpassning
8. Risk, hälsa och säkerhet
9. Teknisk försörjning



Mark- och vatten- användningskarta

I kartan till höger sammanfattas planförslagets
utvecklingsteman och visar på föreslagen
utveckling i Värnamo stad.



Teckenförklaring



Fortsatt blandad bebyggelse

- Avser bostäder i olika former och verksamheter som inte är transportintensiva eller störande för omgivningen. Avser områden som redan är planlagda och ianspråktaga. Kan komma att kompletteras eller omvandlas för att uppnå mer markeffektivt nyttjande och mer blandning.



Fortsatt byutveckling

- Avser småskalig förtätning och utbyggnad av byar i Värnamo stads omland. Kompletteringar ska ske i enlighet med nuvarande bystruktur och efter rådande landskapliga förutsättningar. Det är viktigt att utvecklingen är förenlig med eventuell jord- och skogsbruksnäring på platsen.
- Byutveckling avser följande byar; Torp, Hjärshammar, Alandsryd och Helmershus.



Fortsatt verksamhetsområde

- Avser områden för verksamheter som inte är förenligt med bostadsändamål och som kräver skyddsavstånd.



Fortsatt verksamhets- och handelsområde

- Avser omgivningsstörande verksamheter. Område är framför allt avsatt för ytkrävande och transportintensiva verksamheter. Beroende på lokalisering i staden kan dessa kompletteras eller omvandlas.



Fortsatt stadskärna

- Avser Värnamo stads centrum med blandad bebyggelse, hög koncentration av handel, service och tjänster. Stadskärnan ska vara den starkaste handelsplatsen och ny detaljhandel, dagligvaruhandel, diverse service, tjänster, café och restauranger ska koncentreras till stadskärnan.
- Bebyggelsen inom stadens mest centrala lägen ska ha stadsmässiga kvalitéer och utformningen av gator, torg och parker ska ges särskild omsorg. Vid utveckling och förtätning av stadskärnan ska hänsyn tas till nuvarande stadsbild, formspråk, arkitektur och kulturvärden.



Fortsatt centrumbildning

- Avser platser som utgör mindre handels- och servicenoder i staden med tyngdpunkt på offentlig verksamhet. Centrumbildningens huvudsakliga funktion är som mötesplats i staden.



Förtätning

- Avser ny bebyggelse inom nuvarande tätortutbredning och framför allt till stadskärnan, till utpekade utvecklingsstråk och till övriga strategiska platser. Primärt lokaliseras ny bebyggelse till redan ianspråktaga och hårdgjorda ytor.
- Ny bebyggelse ska bidra till att uppnå en för området lämplig blandad bebyggelse, ökad attraktivitet, trygghet och närhet. Hänsyn ska tas till befintlig bebyggelse, formspråk, arkitektur och kulturvärden.



Omvandling

- Avser centralt belägna områden som idag används till verksamheter som långsiktigt ska ges ny användning med blandad bebyggelse. Vid utveckling ska hänsyn tas till befintlig bebyggelse, arkitektur, kulturvärden.



Sjukhus

- Avser Värnamo sjukhus, länsdelssjukhus. Sjukhuset har en central roll i såväl Värnamo kommun som kringliggande kommuner. Sjukhuset är stadens största arbetsplats som tillsammans med godsleveranser, besökande med mera kräver väl fungerande infrastruktur.



Befintlig grundskola

- Avser grundskolor i olika storlek och sammansättning, såväl låg- och mellanstadieskolor som högstadieskolor.



Teknisk försörjning

- Avser tekniska försörjningsanläggningar av större, allmän betydelse för Värnamo stads utveckling. Påslunds reningsverk, Ljusseveka dricksvattenverk och ställverket.



Fortsatt grönstruktur

- Avser parker och övriga grönytor inom nuvarande tätortsutbredning.
- Stadens grönytor ska vara sammankopplade i ett nätverk och uppfylla stadens invånares behov av olika ekosystemstjänster.



Komplettering av grönstråk

- Avser områden och kopplingar som är viktiga för att uppnå och för att förstärka stadens gröna nätverk. När ny blandad bebyggelse planeras ska även ny grönstruktur planeras och när staden förtätas och omvandlas ökar betydelsen av stadens grönstruktur och gröna kopplingar.



Fortsatt natur

- Avser diverse naturmiljöer inom fördjupningens avgränsning. Naturmiljöerna föreligger utanför nuvarande tätortsutbredning och kan i och med sin närhet till staden förväntas inneha såväl sociala som ekologiska värden.



Fortsatt natur med utökad användning

- Avser naturområden som försetts med en funktion. Exempelvis camping och koloniområde.



Fortsatt fritids- och friluftsområde

- Avser naturområde med en hög grad av tillrättaläggande och service för att underlätta naturvistelse och rörelse. Exempelvis elljusspår, toalett och parkeringsplats.



Fortsatt sportområde

- Avser större sportanläggningar. Anläggningen riktar sig till både kommunens och stadens invånare.



Fortsatt jordbruksmark

- Avser brukningsvärd jordbruksmark inom fördjupningens avgränsning. Omfattar såväl åker som betesmark. Inom avgränsningen finns stora ytor med ur kommunperspektiv värdefull jordbruksmark som ska beaktas vid planering och

endast i undantagsfall, för att tillgodose samhällsintresse om detta behov inte kan tillgodoses genom att annan mark tas i anspråk.

- Av betydelse för livsmedelsförsörjning och ur ett landskapsbildsperspektiv.

Fortsatt produktionsskog

- Stora ytor inom avgränsningen täcks av skogsmark. Områdena har i och med sin närhet till staden ett rekreativt värde.

Väg

- Avser större vägar. E4:an och Väg 27, samt Ljussevekaleden och Gröndalsleden. Dessa vägar ramar in Värnamo stad samt är viktiga infrastrukturella kopplingar till såväl övriga delar av kommunen och regionen som resten av Sverige.

Infartsväg

- Större väg som leder in i Värnamo stad. Vägens hela dragning visas som infartsväg i kartan.

Järnväg

- Kust- till kustbanan, samt NHJ-banan

Planerad järnväg

- Värnamo är en av de kommuner som vid anläggande av den framtida nya järnvägen som ska knyta ihop Stockholm, Malmö och Göteborg får en station. Stationen kommer att placeras externt. När och om bebyggelsen sker är idag osäkert.

Bebyggelseutveckling

En tät stad har många nyttor. Avstånden minskar, underlaget ökar för hållbara trafikslag och stadsnära natur-, jord- och skogsbruksmark kan bevaras. Förtätning och omvandling är viktiga verktyg i ett tätare Värnamo, medan en ökad blandning av verksamheter, tjänster och upplåtelseformer dessutom innebär bättre möjligheter till möten mellan människor, samt en ökad trygghet. Befintliga kvaliteter kan säkras, medan nya skapas.

Förtätningen måste ske i samband med en omställning till hållbara trafikslag, annars finns risk för ökad trängsel, sämre luftkvalitet och ökat buller. Den hållbara staden kräver därmed att såväl bebyggelse som infrastruktur sker med hållbarhet som målsättning.

För att ge plats för nya invånare finns även visst behov av utbyggnad. Den utbyggnad som sker förläggs i strategiska lägen för att till skapa god tillgänglighet till hållbara trafikslag.

BLANDAD BEBYGGELSE

Förtätning

Förtätning avser bebyggelse inom nuvarande tätortsutbredning. Det handlar om att bebygga ytor med låg nyttjandegrad, eller som kan användas på mer yteffektiva sätt. Förtätning med blandad bebyggelse avser bostäder och verksamheter i olika former som inte är transportintensiva eller störande för omgivningen.

Värnamo stad har goda förutsättningar för en ökad täthet och blandning. I stadskärnan föreslås förtätning i högre grad än i resten av staden. Här lämpar sig högre, tätare blandad bebyggelse än resten av staden, samt verksamheter i byggnadernas gatuplan. I stadskärnan lämpar sig

inte förtätning med enbostadshus.

Förtätning utanför stadskärnan bör främst ske i utvecklingsstråk. Förtätningen syftar till att skapa blandad bebyggelse i stråken, med framförallt bostäder, men även viss andel verksamheter, service och tjänster. Den ökade tätheten och blandningen ökar underlaget för hållbara trafikslag. Befintliga kvaliteter så som grönstruktur och mötesplatser bibehålls i hög utsträckning. Utanför utvecklingsstråken eftersträvas inte en lika hög täthet som i stråken, men viss förtätning och komplettering av bebyggelsen kan ske. Förtätningen utanför stråken avser främst bostäder. Generellt vid förtätning utanför stråk eftersträvas en större blandning av upplåtelseformer och bostadstyper. Såväl inom som utanför utvecklingsstråk förtätas stadens olika områden utifrån deras förutsättningar, nuvarande infrastruktur och bebyggelse.

Bangårdsgatan

Bangårdsgatan är mycket centralt belägen, och förtätning vid gatan kan bidra till att bättre koppla samman stadens två sidor och minimera de barriärer som järnvägen och höjdskillnaden utgör. Vidare blir bebyggelsen en naturlig förlängning av centrum. Bebyggelsen bör innefatta en blandning av bostäder och verksamheter, med lokaler för verksamheter, tjänster och service i byggnadernas gatuplan. För att förtätning på platsen ska vara möjlig krävs att rangerverksamheten utlokaliseras.

Omvandling

För att staden ska kunna byggas tätare finns i vissa fall behov av att omvandla verksamhetsområden till mer hållbara, blandade stadsdelar. Centralt belägna verksamhetsområden som ligger i eller i relation till

Kring Silkesvägen föreslås omvandling till blandad bebyggelse.

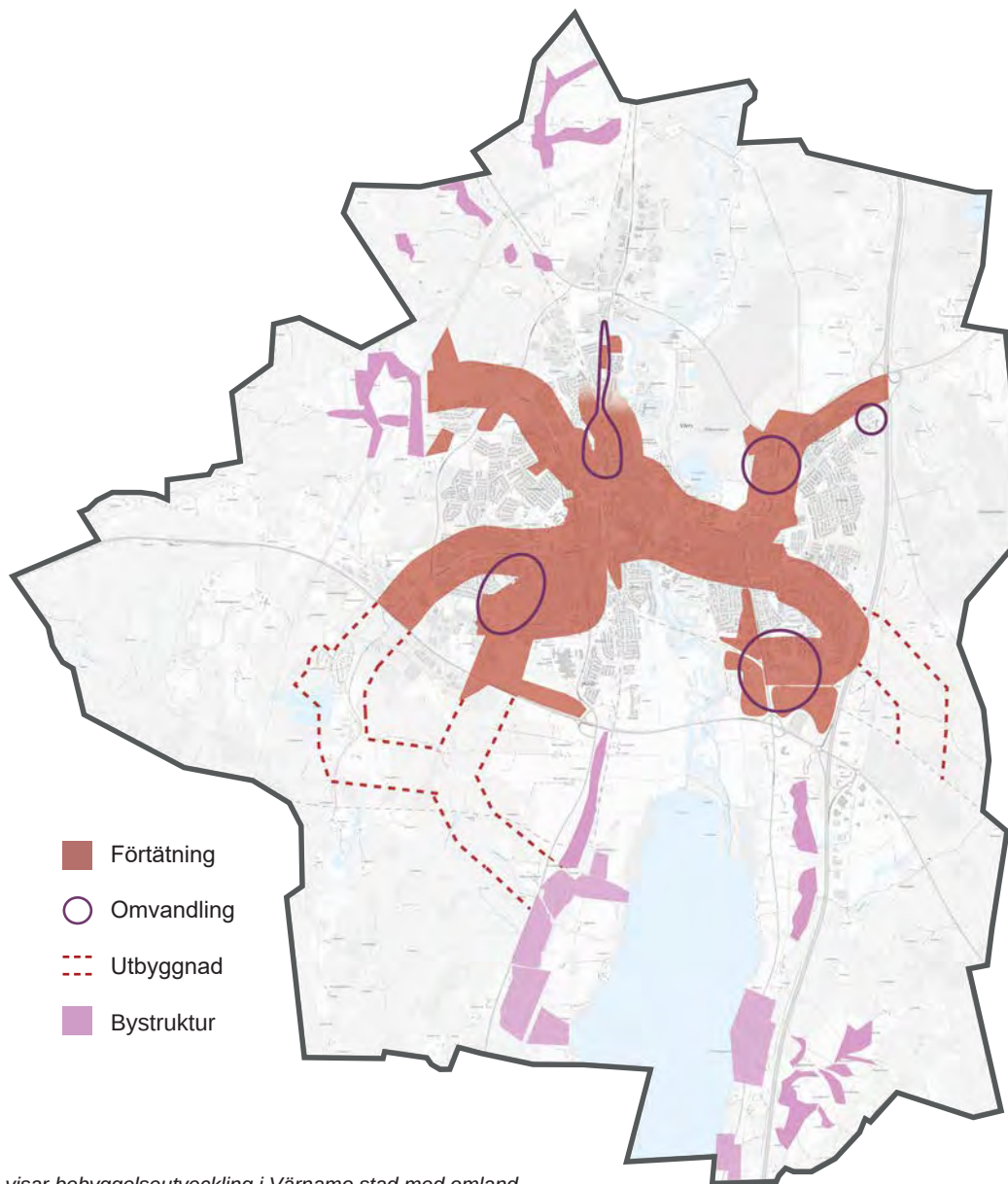


utvecklingsstråk utvecklas och omvandlas till områden med bostäder, service samt eventuellt handel och förses med goda hållbara kopplingar, såväl gällande kommunikationer som grönstruktur, till övriga staden. Vid omvandling ska hänsyn tas till befintlig bebyggelsestruktur, arkitektur och kulturvärden.

För att omvandlingen ska vara möjlig kan omlokalisering av omgivningsstörande verksamheter krävas. Omlokaliseringen skapar plats för ny blandad bebyggelse. Verksamheter som inte är omgivningsstörande eller ytkrävande omlokaliseras inte, utan blir istället del av den blandade stadsbebyggelsen. Omvandling är en långsiktig process, och sker i samråd med fastighetsägare och verksamheter i området. I samband med att verksamheter utlokaliseras utvecklas området bit för bit, och omvandlas under en längre period.

De nordöstra delarna av verksamhetsområdet kring Silkesvägen har god potential att omvandlas till mer blandad bebyggelse. Samma sak gäller för verksamhetsområdet kring Malmövägen - Expovägen utefter järnvägen, där omvandling kring Rörstorpsstationen sker för att dra nytta av en station i stadsbebyggelse. Med omvandling tillsammans med utbyggnad av mark söder om järnvägen stärks underlag och arbetstillfällen för stadens behov, och Rörstorps station kan nyttjas av fler.

Andra omvandlingsprojekt ligger inom utvecklingsstråken, exempelvis kommunförrådet vid Nydalavägen samt området mellan Bangårdsgatan och järnvägsspåren i höjd med stationsområdet.



Kartan visar bebyggelseutveckling i Värnamo stad med omland. Förtätning är framförallt förlagd till utvecklingsstråk, visade i rött. Streckade linjer representerar utbyggnad, förlagd till utblick 2050.

Utbyggnad

För att Värnamo ska ha möjlighet att nå målet om 40 000 invånare år 2035 krävs utöver förtätning även viss utbyggnad. Två huvudsakliga utbyggnadsriktningar pekas ut i planförslaget.

Utbyggnadsriktning öster (ny stadsdel)

Utbyggnad österut sker i flera steg. Mellan kust- till kustbanan och väg 27 på båda sidor av Malmövägen föreslås en ny stadsdel växa fram. Utvecklingen kring och söder om Rörstorps station bör ske före andra utbyggnadsriktningar i staden, och blir ett tidigt steg i den eventuella utbyggnaden av staden öster om E4, som sker i samband med byggnation av den planerade nya järnvägen och tågstationen. Här ges plats för bostäder, grundskola, fritidsanläggningar och en viss andel verksamheter i strategiska lägen i byggnadernas bottenplan.

Stadsdelen skall gestaltas utifrån ett fokus på hållbara trafikslag, med blandad bebyggelse. Bebyggelsen ska komma så nära järnvägen som möjligt för att koppla samman de båda sidorna om järnvägen. Rörstorps station ska bli en trygg levande plats, med såväl verksamheter som bostäder och service. Exploateringsgraden längs med järnväg och vägar blir högre i syfte att skapa attraktiva, livfulla miljöer. Bebyggelsen syftar även till att minska bullernivån i området. I de sydvästra delarna av området blir exploateringsgraden lägre, med större tyngd på bostäder. De östra delarna ges högre exploateringsgrad och fritidsanläggningar i anslutning till stationen. Parkeringsplatser och grönytor ska samutnyttjas. Vidare ska en pendlingsparkeringsfunktion tillskapas. Grönstrukturen behöver beaktas i området, speciellt Lagans strandområde, samt grönområdet utmed E4:an. I

nordväst ska mark avsättas för park/dagvattenhantering.

Utmed E4:ans östra sida från järnvägen i söder och upp mot Växjövägen sker under planperioden en utbyggnad av verksamhetsområde. För de norra delarna ska stadens östra utbyggnadsriktning beaktas och att verksamhetsområdet i dessa delar ska i ett långsiktigt perspektiv vara förenligt med blandad bebyggelse.

Bebyggelsen öster om väg E4, kring ny station blir blandad med bostäder och verksamheter. Denna utveckling är beroende av byggnation av ny extern järnväg och tågstation, något som idag inte är helt fastställt. Sker ingen byggnation av station och järnväg sker heller ingen utbyggnadsriktning i denna riktning.

Utbyggnad söder (utblick 2050)

Söder om väg 27 föreslås blandad bebyggelse. Bebyggelsen kopplas samman med sjukhusområdet norr om väg 27. Utbyggnaden i denna riktning är beroende av omfattande utbyggnad av framförallt väginfrastruktur samt nya övergångar över väg 27. Jordbruksmarken utgör en potentiell intressekonflikt. Utbyggnaden söderut förläggs till utblick 2050.

Huruvida utbyggnad sker först öster om E4 eller söder om väg 27 beror på den nya järnvägens framtid. Om ny järnväg och station säkras prioriteras den östra utbyggnaden före den södra.

Vidare finns två mindre utbyggnadsriktningar. I nordväst sker blandad bebyggelse längs med nordvästra stråkets dragning. Området kring Ekenhaga utvecklas framförallt norrut. Viss

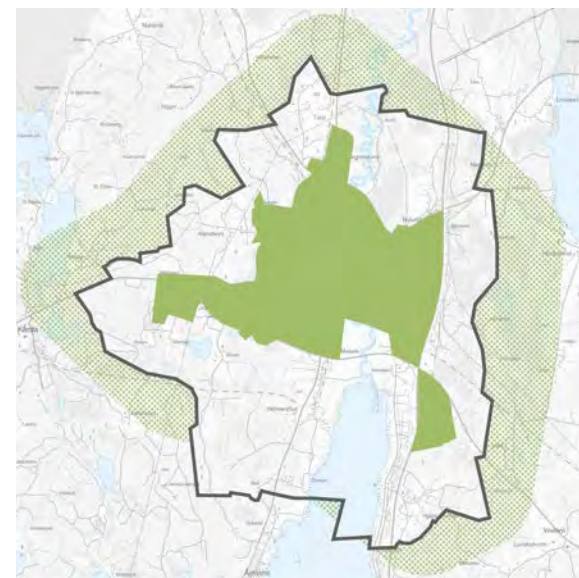
utbyggnad föreslås även i sydväst ut mot Sörsjön. Utbyggnaden här blir i första hand utmed väg 27:s södra del, en utbyggnad av industriområdet, men även viss komplettering av bostäder vid sjön Sörsjös norra strand.

Bebyggelse i omlandet

Värnamo stads utveckling berör även stadens omland. Omlandet utanför planförslagets avgränsning, upp till 3 km från tätortsgränsen, är starkt påverkat av Värnamo stads utveckling.

Byutveckling

Utanför Värnamo stads nuvarande tätortutbredning, i stadens omland, föreslås två slags bebyggelseutveckling. För befintliga områden med bystruktur; Alandsryd, Torp och Hjälshammar sker småskalig komplettering av nuvarande bebyggelse. Kompletteringar sker i enlighet med nuvarande bystruktur och efter rådande landskapsliga förutsättningar. Då bevarandevärdet för jord- och



Tätortens utbredning, planförslagets avgränsning samt omland inom ett ungefärligt avstånd om 3 km från tätortsgräns.

skogsbruksmark är högt krävs att utvecklingen är förenlig med jord- och skogsbruksnäring i aktuellt område.

Utmed både Vidösterns östra och västra stränder inom avgränsade områden föreslås även bebyggelseutveckling tillkomma och utvecklas av mer samlad och tät karaktär. För den östra sidan rör det sig enbart om kompletteringar i redan befintlig struktur vid Hjalshammar. För den västra sidan föreslås utveckling ske i pågående och gällande detaljplaner men även nya områden föreslås. Vid Örtebro och vid Helmershus föreslås bebyggelse komma närmre strandlinjen för att öka tillgängligheten till stranden.

Fritidshus

Storleken på fritidshus inom området för planförslaget föreslås begränsas till 80 kvm. Detta för att kommunen ska kunna försäkra sig om att fritidshus inte används som bostadshus. Byggnader över 80 kvm räknas som året runt-boende.

Bostäder för alla

En ökad blandning av bostadsbeståndet i staden har många nyttor. Då bostadsbehovet ser olika ut för olika grupper samt i olika skeden i livet ska det i Värnamo stad finnas bostäder som passar allas behov. En större blandning av upplåtelseformer och bostadstyper skapar förutsättningar för en mer socialt blandad, integrerad stad. Samtidigt kan sociala skillnader förstärkas om förtätningen inte sker i linje med respektive områdes specifika behov. Åtgärder behöver därmed vidtas för att sociala skillnader inte ska förstärkas vid förtätning. Vråen, Rörstorp, kvarteret Doktorn och delar av kvarteret Kärleken är områden med en större andel

socioekonomiskt utsatta. För att i den mån det går motverka gentrifiering (standard- och hyreshöjning som kan innebära att boende inte har råd att bo kvar) krävs att förtätningen sker varsamt. Åtgärder behöver vidtas för att sociala skillnader inte ska förstärkas vid förtätning. Nämda områden bör förtätas med mindre lägenhetshus och parhus såväl som radhus. Enbart förtätning kan inte lösa problem med segregation. Det krävs även mjuka/sociala åtgärder. Förtätningen kan dock minska den fysiska upplevelsen av segregation, samt skapa bättre förutsättningar för de mjuka åtgärderna.

Småhusområden som Amerika och Ekenhaga, som är belägna i tätortens ytterkanter, har en hög andel socioekonomiskt starka invånare, och är samtidigt mycket homogena områden, där en förtätning kan innebära en större social blandning och ett större underlag för hållbara trafikslag. I småhusområden lämpar sig förtätning med flerbostadshus.

Goda boendemiljöer

I den täta staden blir tillgången till friyta av stor vikt. Vid exploatering i stråk krävs att en hög täthet balanseras med friytor. Friyta och offentliga miljöer fyller olika funktioner. Friyta är direkt kopplad till bebyggelsen på respektive fastighet eller kvarter. Offentliga miljöer utanför utvecklingsstråken blir viktiga att upprätthålla i de fall offentliga miljöer inom utvecklingsstråken behöver exploateras för en ökad täthet.

NÄRINGS LIV, HANDEL OCH SERVICE

Värnamo stad ska förbli attraktiv för såväl företagsetablering som handel. För att detta ska vara möjligt krävs bland annat att stadskärnan förstärks och utvecklas, medan omgivningingsstörande

verksamheter som placeras i externa verksamhetsområden kan gynnas av den klustring som uppstår.

Verksamhetsområden

Flera av Värnamo stads verksamhetsområden är idag centralt belägna. Då en blandad bebyggelse samt förtätning eftersträvas krävs att vissa av dessa verksamhetsområden omvandlas. Områden som är mer externt belägna, exempelvis Vitarör, Bredasten och Margretelund, kommer att fungera som verksamhetsområden även i fortsättningen. Verksamheter som är mindre förenliga med blandad bebyggelse och som är belägna i områden som pekas ut för omvandling bör utlokaliseras till ett av stadens verksamhetsområden.

Det finns behov av fler ytor för verksamheter i staden, varför kommunen avser att anlägga verksamhetsområde norr om Högalund, öster om E4. Kommunen ska verka för att den verksamhetsbebyggelse som sker är förenlig med eventuell stadsbyggnad mot eventuell ny järnväg med station. I ett inledande skede bör därmed området längst söderut norr om väg 27 exploateras för verksamheter, medan de nordligare delarna lämnas för eventuell stadsbebyggelse. Den verksamhetsbebyggelse som sker i området ska vara förenlig med framtida stadsbebyggelse i utvecklingsstråket, och kunna förtätas med mer blandad bebyggelse i ett längre perspektiv.

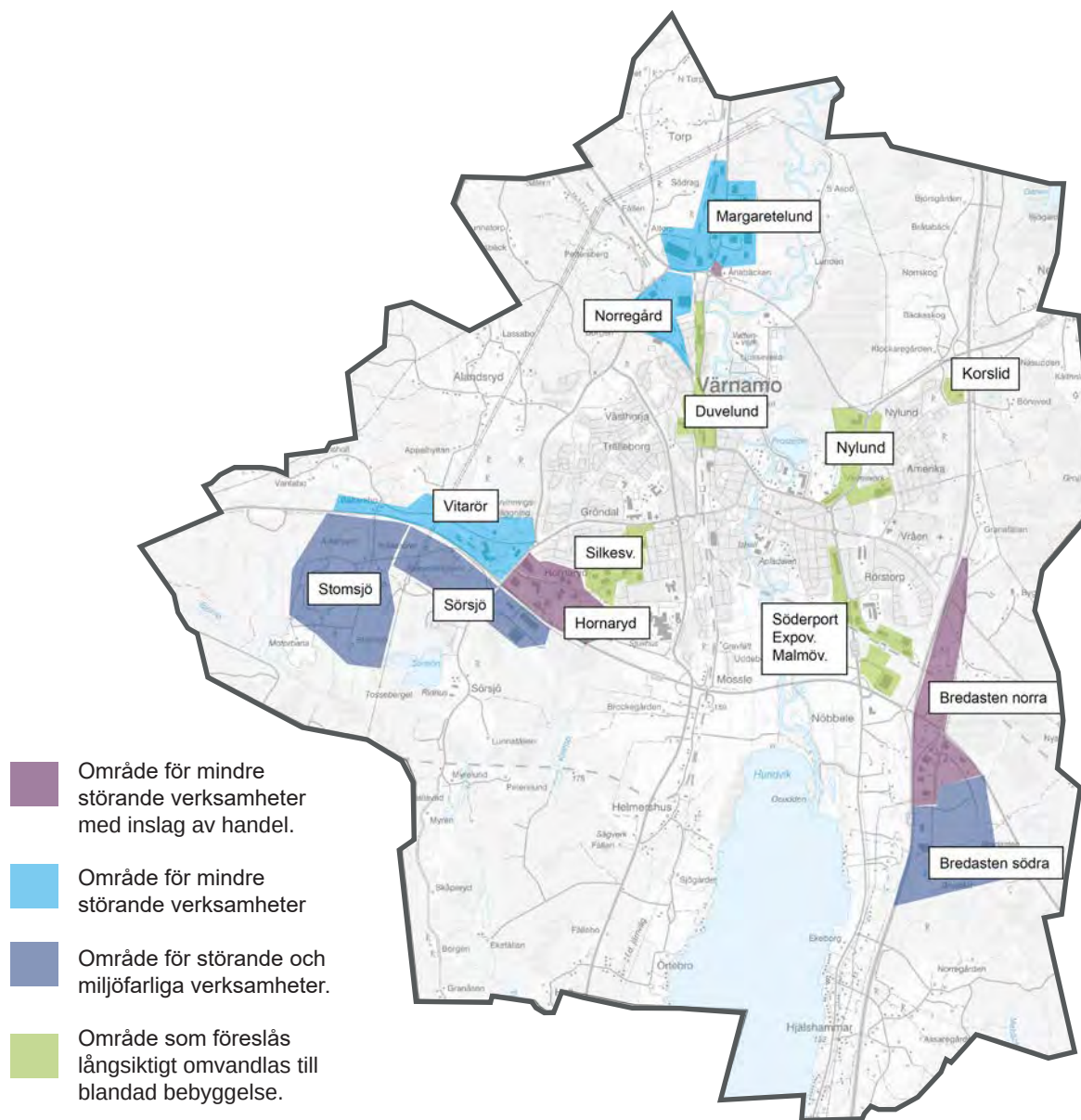
Handel

För att Värnamobor såväl som boende i kringliggande kommuner ska fortsätta att se Värnamo stad som en attraktiv stadskärna behöver nya handelsetableringar koncentreras till stadens centrala delar, i samband med förtätning.

Tyngdpunkten ska ligga på stadskärnan, som ska stärkas och göras mer konkurrenskraftig mot existerande externhandel. Här ska även finnas goda möjligheter till tjänster och service, som blir mer och mer viktiga i dagens samhälle. Handel sker i allt högre grad på internet, vilket innebär att stadskärnan och centrum behöver se en ökad andel service- och tjänstebaserade verksamheter för att vara attraktiv även i framtiden. Restauranger, caféer och tjänster spelar en allt större roll i dagens samhälle, vilket blir tydligt även i Värnamo stad. Sällansköps- och dagligvaruhandel har dock fortsatt en viktig roll i stadskärnan. Eftersom blandad bebyggelse sker över stora delar av staden, främst i utvecklingsstråken, kan viss handel även förekomma på fler platser, exempelvis vid Malmövägen, där Söderport och Kärnan är lokaliserade, samt även till viss del i stadsdelar med tätare och mer blandad bebyggelse.

Verksamheter i blandad bebyggelse

Verksamheter i den blandade staden avser icke omgivningsstörande verksamheter som handel, tjänster och service. Verksamheterna bör inte vara transportintensiva. Vid förtätning av stadskärnan bör möjligheter finnas till verksamheter i byggnadernas gatuplan. Genom att gatuplan görs högre än övriga våningar möjliggörs tillskapande av verksamheter. Den högsta koncentrationen av verksamheter ska finnas i stadskärnan, och därmed är det av vikt att verksamheter som uppkommer i områden som Rörstorps station, Silkesvägen och den potentiella nya stadsdelen öster om E4 inte sker i en mängd som kan utarma stadskärnan. I strategiska noder, exempelvis kring Rörstorps station och Värnamo station, premieras verksamheter om service- och tjänstenäringsar.



Kartan visar olika typer av verksamhetsområden i Värnamo stad. Mer centralt belägna verksamhetsområden föreslås omvandlas till blandad bebyggelse.

Bebyggelseutveckling: ställningstaganden

Förtätning, omvandling, utbyggnad

Förtätning i staden ska medverka till att skapa en blandning av bostadstyper.

Förtätning förläggs i första hand i stadens utvecklingsstråk.

Verksamhetsområdet vid Silkesvägens nordöstra delar, området kring Rörstorps station samt vid kvarter Draken/Ingelundsvägen omvandlas till blandad bebyggelse genom att kommunen verkar för att omlokalisera verksamheter.

Utbyggnad av staden sker i förlängningen av utvecklingsstråk. Utbyggnad söder om väg 27 placeras i utblick 2050. Utbyggnad österut sker när kommunen kan försäkra sig om att anläggande av ny stambana sker.

Alandsryd, Torp och Hjalshammar ska behålla sin bystruktur och landsbygdskaraktär genom begränsad komplettering med småskalig bebyggelse.

På båda sidor om Vidöstern i stadens omland föreslås för avgränsade områden en mer samlad och tät bebyggelse. Utvecklingen ska beakta; befintlig bebyggelse, närhet till infrastruktur som bidrar till och möjliggör hållbart resande, platsens fortsatta tillgänglighet till strandlinjen, samt de landskapsmässiga förhållandena på platsen.

Vid förtätning och omvandling i utvecklingsstråk bör exploateringsgraden på tillkommande bebyggelse vara högre än nuvarande bebyggelse.

Volymhandel

Inga nya områden för extern/volymhandel tillkommer. Detta för att denna typ av områden utarmar centrumhandeln, samt ökar behovet av biltrafik i staden. Externa områden för volymhandel är även mindre tillgängliga för individer utan bil, och kan därmed ha inverkan på en stads jämlikhet och integration. De områden för handel som idag finns i externa lägen, exempelvis Bredasten och Högalund, kommer inte att avvecklas eller omvandlas.

Kontorslokaler

Kontorslokaler bör främst lokaliseras i stadskärnan, samt vid stadens kommunikationsnoder. En högre täthet av kontorslokaler i de centrala delarna av staden innebär potential till kunskapsutbyte och möjlighet till resursdelning, samt fler människor i rörelse som kan nyttja dess verksamheter och tjänster. Även i utvecklingsstråk kan viss kontorsverksamhet lokaliseras, men den främsta verksamheten bör finnas i stadskärnan och i kommunikationsnoder.

Besöksnäring

Värnamo stads besöksnäring stärks genom att stadens besöksintensiva målpunkter tydligare knyts samman med hållbara trafikslag. Natur- och friluftsområden som Borgen, Apladalen och Prostsjön tillgängliggörs med gång-, cykel- och kollektivtrafik för boende i hela staden. Ett större fokus på hållbara trafikslag innebär att fler har möjlighet att besöka platserna. Även målpunkter som Gummifabriken, Vandalorum och Bruno Mathsson center ska lätt kunna nås med hållbara trafikslag.

Storleken på fritidshus inom området för planförslaget begränsas till 80 kvm.

Kommunen ska verka för att rangerverksamheten utlokaliseras för att frigöra området för förtätning med blandad bebyggelse.

Näringsliv, handel och service

Vid utbyggnad, omvandling och förtätning utanför stadskärnan bör tillkommande verksamheter i den blandade bebyggelsen ske i en omfattning och typ som inte utarmar stadskärnan. Verksamheterna ska syfta till att levandegöra området, inte ersätta stadskärnan.

Vid utveckling av verksamhetsområden bör exploateringsgraden hållas till runt 0,5.

Kommunen ska verka för att utlokalisera verksamheter som inte är förenliga med blandad bebyggelse till ett av stadens verksamhetsområden.

Ställningstaganden i Översiktsplan Mitt Värnamo 2035

3.1.1 Ställningstaganden Attraktiv & hållbar bebyggelseutveckling (s. 28-31)

- Planering
- Bebyggelseutveckling tätort
- Bebyggelseutveckling landsbygd

6.3.1 Ställningstaganden, Plats för och näring till näringslivet (130)

- Tillverknings-, Kunskaps- och tjänstenäringsar
- Handel

Arkitektur, kultur och kulturmiljövärden

Värnamos kulturella arv ska förvaltas för att kunna nyttjas och uppskattas av nuvarande såväl som framtida invånare. Att utgå ifrån och förvalta stadens historia, kultur och karaktär innebär att stadens identitet bevaras och samtidigt stärks och vidareutvecklas. Värnamo stads bebyggelseidentitet ska förvaltas och stärkas genom att arkitekturen ges en tydlig roll i stadens utveckling.

ARKITEKTUR

I Stadsbyggnadsvision för Värnamo stad formuleras fem stadsbyggnadsprinciper. Dessa är Blandad stad, Tätt och sammanhållet, Attraktiva mötesplatser, Grön-blå stad och Hållbart resande. Principerna fungerar som vägledning i utveckling av Värnamo stad, och hanterar utformningen av stadens fysiska miljöer, såväl byggnader som utrymmet mellan dem. Arkitektur är formandet av hela den byggda miljön - bebyggelse, stadsrum och parker, och är en viktig del av Värnamo stad och dess identitet. I staden finns en stor blandning av arkitektoniska uttryck, typologier och kvartersstrukturer. Småhusområden som Östermalm och Amerika samsas med mer storskaliga områden som Vråen, Kvarteret Doktorn och Rörstorp. Nybyggda kvarter som Städet och Bautastenen angränsar till såväl sekelskiftesbebyggelse som byggnader i funktionalistisk stil. Fasadmateriell och gatubredder vittnar om olika ideal och epoker staden upplevt och formats av. Kort sagt är blandningen av uttryck, material och karaktärer vad som definierar Värnamo stads arkitektur.

Att låta staden och dess uttryck utvecklas innebär inte att dess identitet eller berättelse försvinner.

Genom kloka övervägningar kan identiteten bibehållas och till och med förstärkas när staden utvecklas. Ett bra exempel på hur vi tar vara på existerande värden när staden utvecklas är Gummifabriken. Under 1900-talet var fabriken en viktig arbetsplats för många av stadens invånare. Med tiden har dess funktion som fabrik försvunnit, men byggnadens läge, karaktär och historia finns kvar. Gummifabriken är idag en kulturell nod i staden, en mötesplats för såväl privata som offentliga sammankomster och ett centrum för kunskapsgenerering och innovation. Byggnaden har behållit sin karaktär som fabriksbyggnad när dess



användning utvecklats för att passa samtidens behov och nyttja dess läge. Genom att utnyttja nuvarande strukturer, inspireras av dem och använda dem på nya sätt kan stadens identitet bibehållas och stärkas när den utvecklas. Detta ger mervärde och attraktionskraft för medborgares välmående såväl som för turistnäringen.

Samtidigt är områdeskaraktär identitetsskapande på stadsdelsnivå. Att vid gestaltning inspireras av närliggande bebyggelse, såväl material som form, stärker områdets karaktär och bibehåller dess identitet. Att skapa enhetlighet bidrar till trivsamma miljöer som besökare vill värna om. Våningsantal och byggnadsvolym blir ett sätt att skapa nya uttryck och variation i områden som har en stark identitet, medan karaktären samtidigt bibehålls genom materialval. Genom goda avvägningar kan dock blandning av uttryck även på en områdesnivå stärka platsens identitet.

Arkitekturpolicy

Värnamo kommun saknar idag arkitekturpolicy som formulerar lokal arkitekturpolitik. Behovet finns för en tydlig uttalad vilja att främja god arkitektur. Arkitektur, form och design bör syfta till att bidra till ett mer hållbart samhälle, där såväl bebyggelse som offentliga miljöer utformas för att vara inkluderande för stadens invånare, samt i syfte att bidra till stadens ekologiska hållbarhet.

Syftet med en arkitekturpolicy är att formulera de värden arkitekturen i staden ska bidra till, och att formulera frågor som fungerar som verktyg för planering och genomförande. Vidare syftar den till att formulera strategier för hur kommunen ska arbeta, vilka verktyg kommunen har att nyttja, och hur

Gummifabrikens industrikaraktär har bibehållits när byggnaden har utvecklats och försetts med nya funktioner.

kommunen kan påverka genom sin arbetsprocess. Arkitektur såväl som väl utformade livsmiljöer kan bidra till ett mer hållbart samhälle, där fler människor trivs och mår bra, och genom en arkitekturpolicy kan kommunen tydligare skapa en enhetlig bild kring hur dess verksamhet arbetar, och ökar möjligheterna för kommunala organisationer att arbeta i en samlad riktning.

Gestaltade livsmiljöer

Staden består av mer än bara bebyggelse. Mellanrummen mellan byggnaderna, exempelvis gator och torg, är viktiga platser för människor att mötas. Stadens gator och torg ska utformas med människan i fokus. Gator och torg som görs attraktiva för människor att röra sig och vistas på upplevs ofta tryggare, då fler människor finns i rörelse på platsen. Centrala gator och torg kopplar väl an till verksamheter och har fler människor i rörelse än mer perifera gator och torg, som även de behöver vara trygga och säkra.

Stadens gestaltade livsmiljöer utgör både grönytor, torg och gaturum som ska kunna nyttjas av och vara attraktiva för såväl olika åldersgrupper som socioekonomiska och etniska grupper, vilket innebär potential till fler möten grupper emellan. Mötesplatser och livsmiljöer utformas eller utvecklas för att bli mer attraktiva och välanvända under många av dygnets timmar.

Den täta, sammanhållna och blandade staden ger människor möjlighet att nyttja fler av stadens offentliga platser, och innebär samtidigt ett större behov av väl utformade, trygga, mångsidiga och tillgängliga mötesplatser och livsmiljöer med god tillgång till kollektivtrafik, samt goda möjligheter för

gång- och cykelresor till och från platsen. Befintliga mötesplatser i mer segregerade områden utvecklas för att bli mer attraktiva för hela staden vilket även innebär möjligheter till fler möten mellan olika grupper. I samband med förtätning och omvandling skapas nya, trygga och mångsidiga livsmiljöer. Stadens miljöer bör gestaltas för att vara inbjudande och tillgängliga för alla. Kommunen ställer sig positiv till att involvera medborgaren/användaren av platsen vid utveckling av stadens mötesplatser, för att bidra till en mer inkluderande stadsutveckling och för att stadens gestaltade livsrum ska utformas såväl med dess invånare i åtanke som av dem. Platsens identitet och historia kan därmed tydligare fångas upp i dess utformning.

KULTUR

Tillgång till kultur

Stadens kulturella noder är av stor vikt för dess livsmiljöer och attraktivitet. Gummifabriken, Vandalorum och Apladalen bidrar alla med varierat innehåll och användning, och tillför flera viktiga kulturella värden till staden. Vandalorums roll som regionalt centrum för konst och designkultur stärks successivt, medan det nya stadsbiblioteket i Gummifabriken har inneburit en centralisering av och ett rejält uppsving för Värnamo stads biblioteksverksamhet.

Det är av vikt att stadens kulturella byggnader och platser är tillgängliga och väl kopplade till stadens huvudstråk. I och med att Apladalens entré utvecklas får parken en tydligare ingång och koppling mot staden. Apladalen bör vidareutvecklas till en naturlig plats för lokal historia för Värnamo och Värnamo kommun såväl som för sydvästra Småland.



Apladalens nya entré ger parken en tydligare koppling mot staden.

Konst i staden

Konsten i staden speglar kulturen i samhället och dess människor, och blir en viktig del i ett områdes identitet. I samband med ny bebyggelse, förtätning, och omvandling av verksamhetsområden till mer blandad bebyggelse bör kommunen i ett tidigt skede verka för att införa tillfälliga såväl som permanenta konstverk, samt platser för aktivitet som riktar sig till en bred målgrupp. Detta i syfte att i ett tidigt skede aktivera platsen och skapa rörelse i området. Syftet är att berika stadens offentliga miljöer med kvalitativt innehåll och förstärka attraktiviteten för befintliga såväl som planerade nya mötesplatser och rörelseleder. Vidare bör den offentliga konsten utformas så att människor kan interagera med den. Värnamo kommun tillämpar enprocentsregeln, vilket innebär att en procent av budgeten vid all ny-, om-

och tillbyggnad går till konst.

Konstprojektet Bänkarnas stad syftar till att förstärka Värnamos identitet som design-, konst- och möbelstad. Utmed Laganstråket placeras konstnärligt utformade, hållbara och inkluderande bänkar. Miljön längs med Laganstråket blir mer attraktiv och konstnärligt utformad. Samtidigt skapas bättre förutsättningar för friluftsliv utmed promenadrundan, som även ska knytas ihop med promenaden till Vandalorum.

Kulturmiljövärden

Kulturmiljöer och kulturarv utgör en viktig resurs i vårt samhälle. Den visar på en kontinuitet och ger en känsla av tillhörighet och samband för alla människor. Det ger värdefulla perspektiv och förståelse för samhällsutvecklingen och är även en viktig resurs för stads- och bebyggelseutveckling, rekreation, friluftsliv, turism- och besöksnäring.

Kulturmiljöerna i Värnamo stad med omland har en stor spännvidd, belägen i en gammal kulturbygd som är rik på fornlämningar och kulturhistoriska lämningar. De äldsta spåren utgörs av boplatser och gravar från stenåldern, bronsåldern och järnåldern. På landsbygden finns även välbevarade äldre strukturer av byar, byggnader och vägar med rötter i det äldre agrara kulturlandskapet. Här finns ett välbevarat kulturlandskap med hagmark och odlingsmark samt kulturhistoriskt intressanta bebyggelsemiljöer och kommunikationsleder.

Kontinuiteten i stadsbilden visas genom bevarade byggnader och bebyggelsemiljöer från 1800-talets handels- och järnvägsorter, tingsplatser och sockencentra. Här finns även ett kulturarv med

trafikstrukturer, byggnader och kvarter i modernistisk och funktionalistisk stil med en hög kulturhistorisk och arkitektonisk kvalitet.

Kulturmiljön och kulturarvet tillhör alla, det är därför viktigt att skydda, vårda, informera och stärka tillgängligheten till våra kulturmiljöer, så att nutida och kommande generationer kan förstå och uppleva det historiska kulturarvet. Vi har alltså alla ett gemensamt ansvar för kulturmiljön, att bevara och informera till kommande generationer.

Kommunen har under 2017 tagit fram Plan för kulturmiljön i Värnamo kommun, som bland annat syftar till att användas som stöd i frågor om kulturmiljöer, fastställa strategier för att bevara, utveckla och förmedla kulturmiljön.

Värdefulla kulturmiljöer

Följande miljöer anses ha ett särskilt kulturhistoriskt värde. Vid planläggning är det av vikt att områdets karaktär, skala, struktur eller bebyggelse tas i beaktning. I samband med planläggning bör dock antikvarisk kompetens kontaktas oavsett om planområdet är beläget i något av dessa områden eller i resten av staden. Områdena illustreras i kartan på nästa sida.

1. Törnskatevägen

Villabebyggelsen kring Törnskatevägen uppkom sent 1970-tal enligt ett program som Atrio arkitektkontor utvecklat. Alla byggnader är gestaltade av Stig Axell vid Atrio. Husen är grupperade kring huvudgatan. Den originella planstrukturen är bevarandevärd.

2. Svartkråkevägen

Bebyggelsen kring Svartkråkevägen planlades 1979

och uppfördes omkring 1980 av Anjo Byggnads med enhetlig bebyggelse i tre olika hustyper. Bebyggelsen är uppförd med 1970-talets energikris i minnet, vilket tagit sig uttryck i byggnadernas utformning. Kvarteren representerar intensiv utbyggnad av bostäder från 1970-talets slut i det nyetablerade området Vråen. Ur bebyggelsemönster- och plansynpunkt är småhusbebyggelsen kring Svartkråkevägen bevarandevärd.

3. Vråens centrum

Stadsdelen Vråen omfattar en blandad bebyggelse, uppförd och utbyggd under 1970-talet. Vid Vråens centrum finns byggnader med kulturhistoriska värden. Mariakyrkan är skyddad enligt kulturmiljölagen, medan övrig bebyggelse kring torget är gestaltad av Atrio arkitekter 1976. Bebyggelsen är enhetlig och knyter an till Mariakyrkans församlingslokaler. Planstrukturen och bebyggelsemönstret är viktiga att bevara i sin helhet.

4. Kvarteren Hammaren och Malmen

Flerbostadskvarteren Hammaren och Malmen är uppförda under 1950-talet, ritade av Erik och Henry Andersson i Helsingborg. Planstrukturen och bebyggelsemönstret är viktiga att bevara i sin helhet.

5. Norra kyrkogården

Den norra begravningsplatsen anlades 1905, på mark som då var belägen utanför samhället. Begravningsplatsen har under 1900-talets andra hälft utvidgats ett flertal gånger, där varje utvidgning har sin speciella karaktär. I området finns den så kallade Kaplansbostaden och prästgården. Platsen skyddas enligt Kulturmiljölagen. Eventuella förändringar vid sidan om underhåll är tillståndsp-
liktigt.

6. Enehagsområdet

Enehagsområdet är ett sammanhållet institutionsområde med ett flertal av stadens skolor inom olika stadier. Finnvedens gymnasium intar en arkitektonisk särställning i området. De kulturhistoriska värdena i området är framförallt knutna till de enskilda byggnadernas gestaltning.

7. Blomstervägen

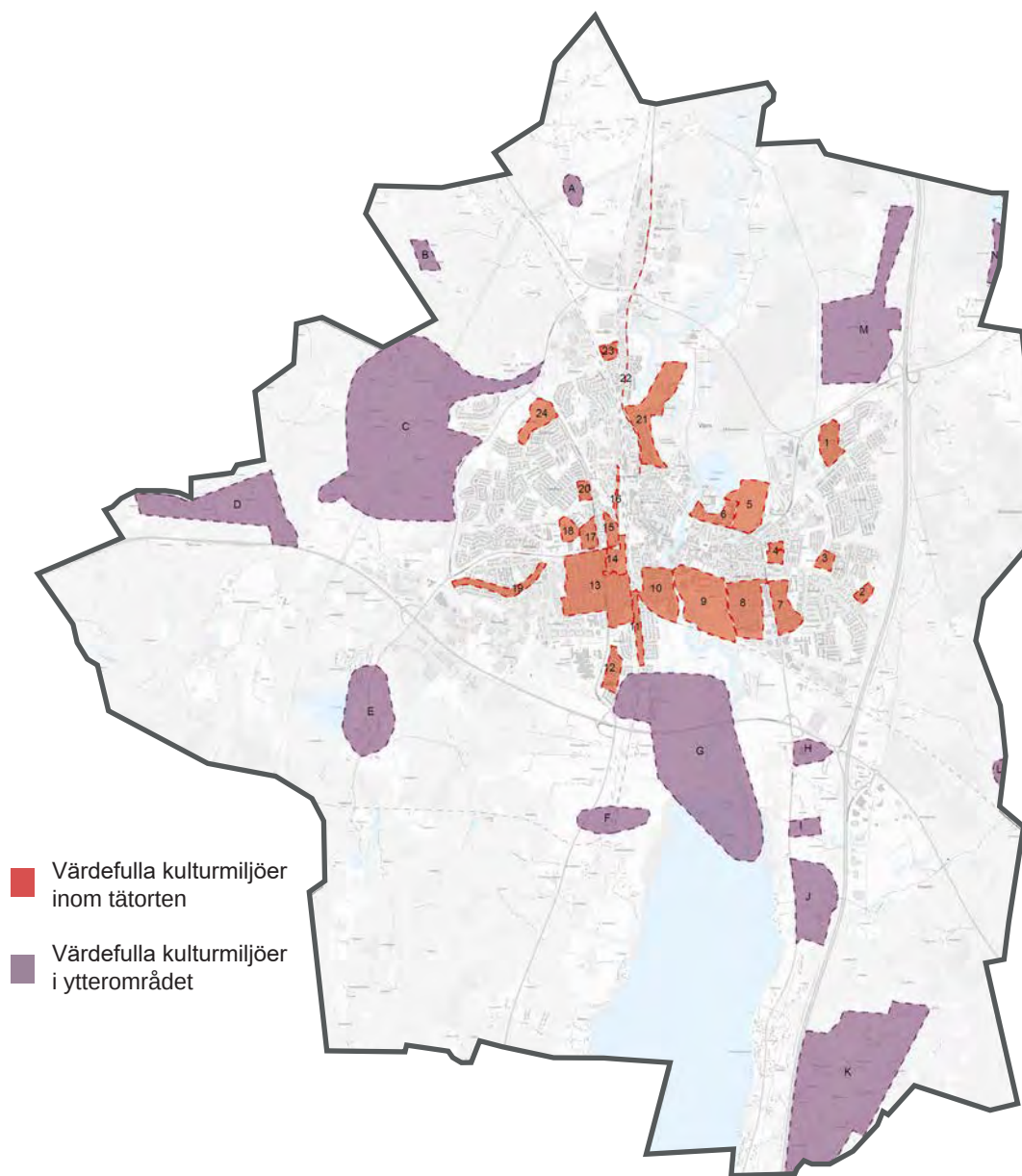
Den första storskaliga exploateringen i området Rörstorp skedde kring Blomstervägen omkring 1960. De norra delarna av området domineras av något yngre byggnader från 1970-talet. Flera arkitekter och husföretag låg bakom gestaltningen av småhusbebyggelsen kring Blomstervägen, exempelvis Ludvig Seda, Bertil Carlsson och Myresjöhus. Bebyggelsen är relativt enhetlig, med ett grenverk av sidogator på bägge sidor av Blomstervägen. Området ses som intressant ur såväl plan- som bebyggelsesynpunkt.

8. Östermalm

Bebyggelsen i området är ett uttryck för stadens tillväxt under 1900-talet fram till 1970-talet, där småhusbebyggelse ofta eftersträvades i de yttre områdena. Områdets planstruktur och bebyggelsemönster är i delar traditionell rutnätsplan, samt i söder mer sentida, organiskt svängda former. Bostadshusen är fristående, oftast för en till tre familjer. Planstruktur och bebyggelsemönster är viktiga att bevara i sin helhet. De flesta byggnader saknar kulturhistoriskt värde.

9. Apladalen

Apladalen är ett välkänt friluftsmuseum. Byggnader som flyttats ut sitt ursprungliga sammanhang förlorar alltid en del av sitt kulturhistoriska värde, men



Kartan visar värdefulla kulturmiljöer i och kring Värnamo stad. Kulturmiljöer i tätorten innefattar främst bebyggelse, medan kulturmiljöer i ytterområdet framförallt innefattar fornlämningar och agrara kulturlandskap.



sammantaget är Apladalen ett kulturhistoriskt värdefullt friluftsmuseum. Sedan 1920-talet har Apladalen varit friluftsmuseum. Området är en viktig plats för lokal historia för Värnamo och Värnamo kommun i första hand men även för Sydvästra Småland. Den öppna naturen, den äldre bebyggelsen med deras fria läge samt övriga anläggningar i naturen är betydelsefulla karaktärsdrag för det kulturhistoriska värdet. Området klassas som känsligt, och särskilda insatser kommer krävas. Bebyggelsemiljön tål inga större förändringar som avviker från den museala karaktären.

10. Karlsdal

I området finns även ett antal byggnader med kulturhistoriskt värde. Bebyggelsen är låg, en till två och en halv våningars höjd. Planstrukturen utgår ifrån ett mindre rutnät i norr, och en mer organisk struktur i söder, som följer järnvägen och Lagans svängda former. Relationen mellan bebyggelsen och grönstrukturen i området är ett för det kulturhistoriska värdet betydelsefullt karaktärsdrag. Planstruktur och bebyggelsemönster är viktiga att bevara i sin helhet.

11. Mosslegatan

Bebyggelsen längs Mosslegatan etablerades innan området tillfördes staden, i huvudsak från 1920-talet och framåt. Området består främst av villor och mindre flerbostadshus, i en och en halv till två våningar. Värden är i huvudsak knutna till strukturen och volymerna i den kvarvarande bostadsbebyggelsen från 1920-1940-talen.

12. Mosslelund

Mosslelund är ett sammanhållet och enhetligt planerat område med villor och parhus, ritat av arkitekt Tomas Svensson för Atrio arkitektkontor i

Jönköping 1972. I området finns torgliknande platsbildningar. Kulturhistoriska värden finns då området är ett exempel på områdesbebyggelse från 1960-och 1970-tal. Hänsyn bör tas till skalan på bebyggelsen samt struktur.

13. Småstugeområdet, söder om Halmstadsvägen

Särskild hänsyn bör tas till struktur, plan och bebyggelseskala i området. Hänsyn bör även tas till skalan på den småskaliga industrimiljön i väst.

14. Klevaliden

Längs Klevaliden finns bevarad småskalig förstadsbebyggelse från 1800-talet. Området karaktäriseras av tätt liggande bostadshus på små oregelbundna tomter. Klevaliden kräver med sin småskaliga och täta struktur särskild hänsyn för att inte de kulturhistoriska värdena ska urholkas. Även närområdet med Pustakulle och utblickarna därifrån bör tas i beaktning då dessa kan påverkas vid exploatering i Klevaliden. Norr om Viadukten ligger byggnaden Åkesberga. Det finns spår från bebyggelse mellan Åkesberga och Klevaliden.

15. Solbacken

I det kuperade området närmast järnvägen följer gatunätet naturen, dels genom äldre vägdragningar, dels knutet till stadsplanen från 1920-talet. Här bör varsamhet vidtas i relation till planstrukturen. I respektive delområde i området är det väsentligt att förhålla sig till skalan och uttrycket i bebyggelsen.

16. Gröna brinken

Det sluttande området innebär vyer över stora delar av staden. Vyerna bör bevaras.

17. Högaloft

Det storskaliga området ritades av arkitekt Tore Moxess och uppfördes 1957-1957. Skala och uttryck på bebyggelsen bör tas i beaktning.

18. Folkets park

Folkets park är en välbevarad folkpark som öppnade 1914. Bebyggelsen om exempelvis dansbana friluftsteater tillkom fram till 1940-talet. Skala och uttryck bör tas i beaktning. I övrigt är behovet av hänsyn är främst knutet till bebyggelsen.

19. Hornaryd

Hänsyn bör tas till bostadsbebyggelsens skala.

20. Kvarteren Munken och Biskopen

Bebyggelsen i Munken består av kedjehus i ett plan, medan bebyggelsen i Biskopen består av snedställda kedjehus i två våningar. Planen och husen ritades under tidigt 1960-tal av Bent Jörgen Jörgensen. Skala och uttryck på bebyggelsen bör tas i beaktning.

21. Åbrinken, Ljusseveka

Området präglas av småhus. Särskild hänsyn ska tas till skalan på bebyggelsen.

22. Jönköpingsvägens sträckning

Jönköpingsvägens ursprungliga vägsträckning finns kvar idag och bör bevaras.

23. Kvarteren Valrossen och Sälen

Värnamo Gummifabrik lät uppföra kvarteren som personalbostäder i anslutning till den kvarvarande fabriken. Bostadshusen ritades av Aktiebolag Småhusbyrå i Malmö, och stod klara 1962. Hänsyn bör tas till bebyggelsens skala.

24. Västhorja gård

Flera äldre gårdar finns i området kring Rusthållarevägen. Området kräver hänsyn knutet till äldre kvarvarande byggnader och strukturer samt kringliggande kulturlandskap.

Kulturmiljö i stadens ytterområden

I områden med bystruktur (Alandsryd, Torp och Hjälshammar) bör hänsyn tas till den äldre vägsträckningen i respektive område, samt äldre bebyggelse, hagmark och odlingsmark med fornlämningar, gravfält samt övriga kulturhistoriska lämningar såsom stenmurar och odlingsrösen. Vid eventuella exploateringar kommer det sannolikt krävas att arkeologiska utredningar och förundersökningar genomförs. Vid exploatering i närheten av fornlämningar och kulturhistoriska lämningar ska avvägningar göras för att säkerställa minnet.

Områden öster om staden påverkas av den föreslagna nya järnvägen. Kulturmiljön i dessa områden behöver beaktas vid exploatering. I ytterområden som inte berörs av den föreslagna järnvägen kan viss småskalig bebyggelse ske. Vid exploatering ska kulturmiljön beaktas. Ny bebyggelse i närheten av särskilt värdefulla kulturmiljöer bör ske på ett sätt som medför så liten negativ inverkan som möjligt på miljöns bärande karaktärselement och rådande stads/landskapsbild.

I flera av stadens ytterområden är förekomsten av fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar inte helt utredd. Inför exploatering ska därmed en inventering genomföras där fornlämningsbildens okänd.

A: Torp

Området väster om vägen och järnvägen är rikt på fornlämningar. Exploateringar i närheten av fornlämningar bör undvikas.

B: Gunnatorp och Gunnabäck

Runt bebyggelsen finns ett äldre bevarat kulturlandskap med öppna eller igenväxande odlingsytor och hagmark. Vid eventuell exploatering inom detta område bör hänsyn intas till det äldre kulturlandskapet och den befintliga äldre bebyggelsen.

C: Västhorja och Alandsryd

Området är rikt på fornlämningar från skilda perioder. Kulturlandskapet är välbevarat med en stor mängd fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar på en relativt liten geografisk yta. Exploateringar av detta område kommer kräva arkeologiska utredningar och förundersökningar.

I det agrara kulturlandskapet kring gårdarna Apelhyllan och Hägnen bör exploateringar undvikas.

I Alandsryd bör restriktivitet iaktas vid förändring av bebyggelse med ursprunglig karaktär, för att inte störa landskapsbildens. Förtätning eller utvidgning av befintliga boendemiljöer bör ske med stort hänsynstagande till platsens befintliga värden och förutsättningar.

D: Bältarebo

Inom området finns ett äldre bevarat kulturlandskap, äldre vägstruktur, agrart kulturlandskap och äldre bebyggelsestruktur och bebyggelse. Exploateringar av kulturlandskapet bör undvikas.

E: Sörsjö

Koncentrationen av gravar och gravfält i ytan runt Sörsjö är påtagligt. Kulturvärdena kring Sörsjö gård har försämrats påtagligt, och bebyggelsen förfaller idag.

Vid exploatering inom detta område krävs med stor sannolikhet arkeologiska utredningar och förundersökningar. Hänsyn bör tas till det äldre återstående kulturlandskapet vid eventuell exploatering. Ny bebyggelse bör anpassas till den befintliga äldre bebyggelsen.

F: Helmershus 5:1 och 5:2

I området finns en manbyggnad som uppfördes på 1860-talet, efter att den tidigare manbyggnaden från 1600-talet brunnit ner. Stengrund från såväl manbyggnad och ladugård finns kvar. Miljön som hör till de delar som ingått i ett större gårdssammanhang med anor från 1600-talet är av värde.

G: Vidöstern och Mosslelunden

Kring Vidösterns norra strand finns ett öppet jordbrukslandskap, med gårdar och dungar av lövträd. Områdets geografiska läge i närheten av motsvarande fornlämningsrika lägen runt Vidöstern innebär att det kan förekomma förhistoriska boplatser under marknivån. Eventuella exploateringar kommer sannolikt innebära att arkeologiska utredningar och förundersökningar erfordras. Området bör bibehålla sin agrara prägel. Exploatering av de till stora delar opåverkade agrara kulturlandskapet bör undvikas.

Vid Mosslelund finns resterna av ett gravfält som visar upp ett flertal gravtyper från järnåldern. Gravfältet utgör fornlämningar av riksintresse. Det

är angeläget att gravfältet har det skyddsområde som de grönytor som idag finns i anslutning till fältet utgör.

H: Vandalarum

Även om Vandalarum är nutida utgör Vandalarum som helhet en viktig kulturmiljö. Byggnadernas utformning har stor betydelse för det omgivande landskapet. Vid eventuell ny bebyggelse bör dessa utformas med hänsyn till den befintliga bebyggelsen och dess karaktär, höjd och proportion.

I: Nöbbele 7:30

I det öppna jordbrukslandskapet ligger en stor manbyggnad från 1885. Öster om byggnaden finns en gravhög med en stenkista. Det är av vikt att bevara den äldre bebyggelsen. Restriktivitet iaktas vid förändring av bebyggelse med ursprunglig karaktär.

J: Södra Nöbbele

Området ligger nära sjön Vidöstern, ca 150 meter över havet. Tidigare utförda inventeringar kring Vidöstern samt i terränglag om 150 meter över havet visar på att området är rikt på lämningar från förhistoriska perioder, särskilt från stenåldern. Fornlämningsläget inom området är dock inte klarlagt.

K: Hjalshammar

Det äldre agrara landskapet med den äldre bebyggelsen är till stora delar bevarat. Det är viktigt att bevara den nuvarande äldre bebyggelsen vid Hjalshammar. Eventuell ny bebyggelse bör utformas så att den passar väl ihop med befintlig bebyggelse.

L: Gamla Växjövägen

Delar av den äldre vägsträckan längs med Gamla Växjövägen är välbevarad, och flera fornlämningar finns i området. En eventuell exploatering i området längst österut bör undvikas.

M: Björsgården - Klockaregården

Området är ett välbevarat kulturlandskap som sträcker sig från Björsgården i norr till Klockaregården i söder. Här finns flera gårdar och mindre bebyggelse, samt välbevarad äldre agrar struktur i form av öppen odlingsmark. Eventuell ny bebyggelse bör anpassas till den befintliga äldre bebyggelsen.

N: Kulturlandskap kring Hindsen

Området utgör ett riksintresse för kulturmiljövård, på grund av herrgårdsskapet med en rik fornlämningsmiljö kring sjön Hindsen. Enbart områdets mest sydvästliga delar täcker planområdet.

Värdefulla byggnader och objekt

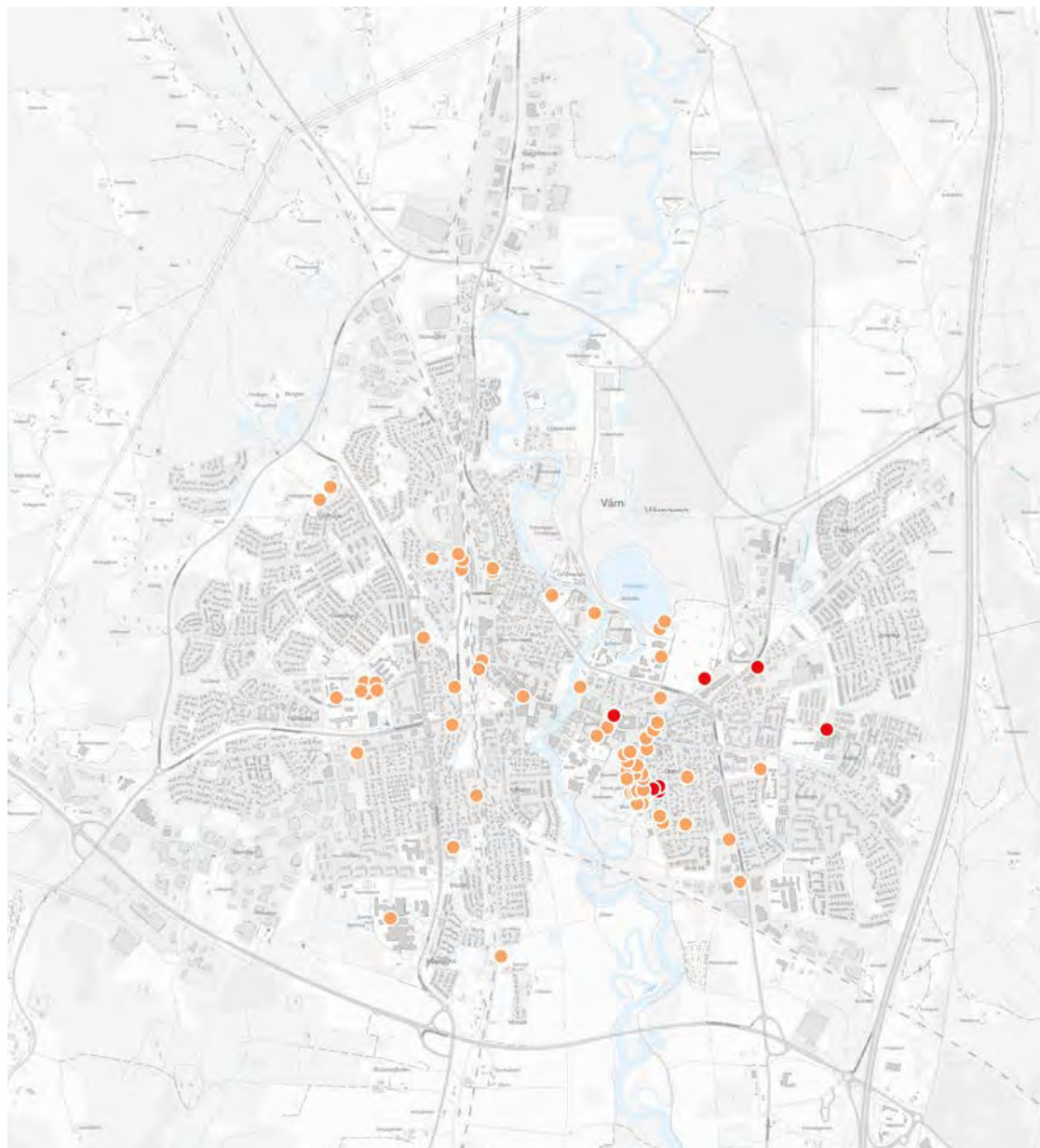
Nedan följer en lista över värdefulla byggnader och objekt i Värnamo stad, såväl byggnadsminnen som särskilt värdefull bebyggelse. Dessa illustreras i kartan på nästa sida.

Byggnadsminnen

- Värnamo kyrka
- Uppståndelsekapellet
- Bruno Mathssons verkstad
- Mariakyrkan
- Apeln 1: Bruno Mathssons ateljé
- Apeln 1: Bruno Mathssons bostadshus
- Apeln 1: Bruno Mathssons utställningsbyggnad

Särskilt värdefull bebyggelse

- Linden 5** Visningshus för Källemo, formgiven av John Kandell.
- Lärkträdet 5** Industribyggnad troligen från 1960-talet som kan vara ritad av Ludvig Seda.
- Almen 10** Ewå/Värnamo armaturfabrik. Av Ludvig Seda, uppförd 1954.
- Björken 8** Vålbevarad funkisvilla.
- Aspen 9** Vålbevarad funkisvilla ritad 1945 av Wilhelm von Mühlensfels.
- Apeln 5** Tegelvilla "Slottet" av arkitekt Ludvig Seda, 1954.
- Apeln 1** Bruno Mathsson center: 2 byggnader.
- Furan 18** Villabyggnad från 1930.
- Storken 23** Villa uppförd 1941, av arkitekt Eric Aurin.
- Storken 13** Gamla tingshuset, uppfört på 1830-talet.
- Pilen 13** Gästgivaregården
- Kyrkogatan 17** Församlingshemmets första etapp, den putsade kyrkolängan, uppfördes 1952, efter ritningar av stadsarkitekt Hugo Bolker.
- Gästis 3** Bostadshus i timmer i två våningar troligen uppfört under 1860-talets mitt.
- Elden 1** Finnvedens gymnasium stod färdigt 1969, och ritades av Olle Wählström och Gösta Uddén.
- Prostgården 1** Prästgården och Kaplansbostaden.
- Kärleken 6** f.d. Överläkarbostaden.
- Broarna 4** Del av tidigare lasarettsmiljö.
- Lugnet 1** Missionskyrkan uppfördes 1938 efter ritning av arkitekt Wilhelm Gjerming.



Kartan visar särskilt värdefull bebyggelse i Värnamo stad. Den största koncentrationen av värdefull bebyggelse finns kring Apladalen, Östermalm och Stadskärnan.

- Byggnadsminne
- Särskilt värdefull bebyggelse

- Torget 9** Stadshuset, av arkitekt Carl Nyrén, 1961/1970. Den gamla folkskolan uppfördes 1878/1920.
- Tingshuset 1** Nya tingshuset, arkitekt John Johnsson, uppfört 1905-1906,
- Örnen 19** Två byggnader. Bostadshus uppfört 1864, samt timrad uthuslänga.
- Örnen 16** Fastighet med äldre bostadshus i schweizerstil med enkelt uthus och lusthus.
- Örnen 17** Avstyckad tomt från Örnen 19 där huvudbyggnad och uthus ligger. På Örnen 17 ligger anläggnings lusthus.
- Apladalen** I Apladalen finns 14 byggnader av särskilt värdefull betydelse.
- Träsket 6** Bostadshus uppfört 1923, av arkitekt Adolf Wiman.
- Vindruvan 22** Stadshotellet, av arkitekt Bent Jörgen Jörgensen uppfört 1955. Uppfördes 1899, arkitekt Alfred Hellerström. Uppfördes som stationsbyggnad, men inrymde istället Värnamo Poststation fram till 1974.
- Posten 1**
- 15:5** Värnamo stationsbyggnad, uppförd 1902.
- 14:11** Värnamo Tvättklämsfabrik, uppförd 1918 efter ritningar av stadsingenjör Nils Christiansen.
- 14:12** Reservkraftstation uppförd av Hörle Bruks Elverk
- 15:1** Vattentornet, uppfört under andra halvan av 1800-talet.
- 15:7** Två industribyggnader uppförda under mitten av 1800-talet alternativt tidigt 1900-tal.

- Järnet 1** Modernistisk industribyggnad uppförd 1966, av arkitekt Rudolf Moeschlin.
- Utsikten 4** Villa uppförd 1922, av arkitekt Adolf Wiman.
- Kleven 28** f.d. marknadsbod från 1870/1880-talet.
- Häradsdomaren 1** Västhorja Södergård, tidigare manbyggnad, ca 1830 - 1910.
- Lagläsaren 3** Södergård Gammelgård, uppförd på 1770-talet.
- Linné 4** Villa ritad av Erik och Henry Andersson.
- Folkparken** I Folkets park finns flera byggnader av särskilt värdefull betydelse: friluftsteatern, dansbanan, en servicebyggnad samt två kioskbyggnader.
- Plantskolan 1** Gröndalsskolan, en av Sveriges första skolor utan korridorsystem.
- Läkaren 1** Värnamo sjukhus, tidigt 1970-tal, gestaltat av Folke Löfström, i tidstypiskt material och uttryck.
- Verk-mästaren 19** Villa ritad av Bruno Mathsson, 1955.
- Gesällen 4** Villa ritad av Ludvig Seda, 1955.
- Snickaren 5** Industribyggnad utvärderad i LST:s industriminnesinventering.

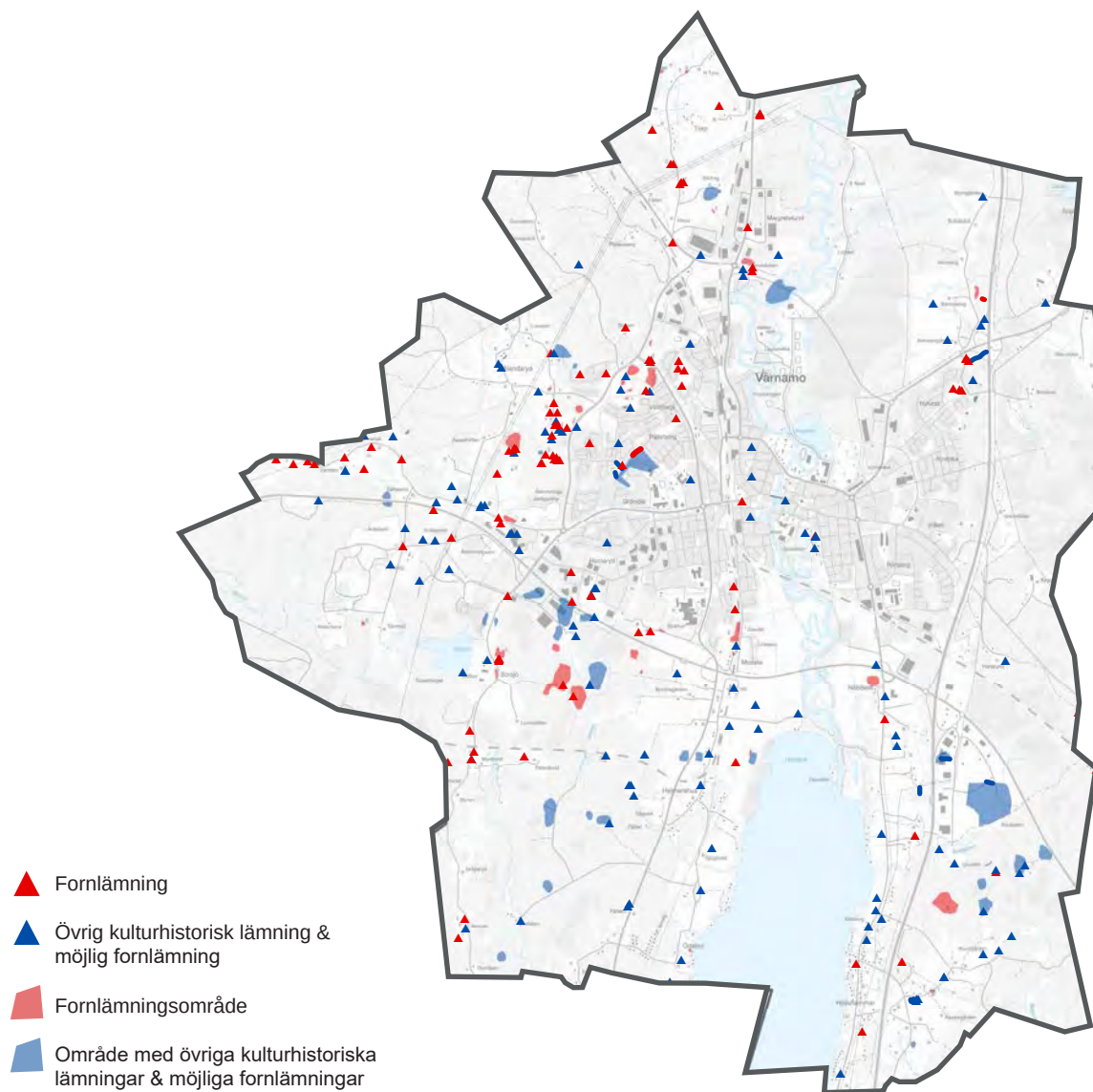
Värnamo tingshus, uppfört 1905-1906.



Fornminnen

I Värnamo stad med omland finns ett rikt antal kulturlämningar från olika tidsperioder. Fornlämningar som gravfält, boplatser och milstenar samt övriga kulturhistoriska lämningar som husgrunder, stenmurar och odlingsrösen.

Fornminnen finns i hög koncentration framförallt i de nordvästra delarna. Möjliga fornminnen och kulturhistoriska lämningar finns jämnt fördelat över staden, och i hög koncentration i väst och sydost.



Kartan visar fornlämningar i Värnamo stad med omland.

Arkitektur och kultur: ställningstaganden

Arkitektur

Stadens gestaltade livsmiljöer ska kunna nyttjas av och vara attraktiva och inkluderande för många olika samhällsgrupper. Existerande mötesplatser utvecklas för att bli mer attraktiva och inkluderande för hela staden. I samband med förtätning och omvandling skapas nya, trygga och mångsidiga mötesplatser.

Kommunen ska ta fram en arkitekturpolicy/ arkitekturprogram med syftet att uppmuntra till attraktiv utformning av ny bebyggelse i staden.

Kommunen ska verka för hållbar arkitektur och hållbart gestaltade livsmiljöer genom att effektivt arbeta med gestaltning av stadens bebyggelse och stadens offentliga rum i olika planeringsskeden.

I samband med ny bebyggelse, förtätning och omvandling av befintlig bebyggelse, och till dess att kommunen har en gällande arkitekturpolicy, bör riktlinjer för gestaltning arbetas fram vid markanvisning, detaljplanering och projektering för respektive område eller stadsdel, framförallt för lite större projekt.

Medborgare ska ges möjlighet att påverka gestaltningen av offentliga rum.

Kultur

I samband med omvandling ska kommunen tidigt i processen verka för att aktivera omvandlingsområdet med konst och aktiviteter.

Offentlig konst bör vara mänsklig på så sätt att den kan interageras med och även nyttjas som ett verktyg i fysisk planering.

I samband med planering ska Värnamo stad arbeta med att profilera sig som designstad.

Kulturmiljövärden

I planering ska kulturmiljöunderlag användas och nytt underlag tas fram och ajourhållas. Antikvarisk kompetens ska kontaktas i ärendena. Antikvarisk kompetens ska kontinuerligt tas med i planläggning.

Kommunen ska verka för att utpekade kulturmiljövärden och kulturarv inom Värnamo stad med omland ska bevaras, brukas, utvecklas och tillgängliggöras för allmänheten.

Ställningstaganden i Översiktsplan Mitt Värnamo 2035

3.2.1 Ställningstaganden Bevara och utveckla kulturmiljön (s. 34-35)

- Planering och bebyggelse
- Riksintressen

3.6.1 Ställningstaganden, Kommun med plats för kultur (s. 45)

Övriga underlag

Plan för kulturmiljön i Värnamo kommun, antagen i KF, 2018-04-26

Kulturhistorisk inventering och karaktärisering, Värnamo centrum

Kulturhistorisk inventering och karaktärisering, Värnamo stad

Skola, omsorg och sociala värden

Värnamo stad ska erbjuda utbildning i goda lägen, och vara tillgänglig och anpassad för dess invånare. I en tät stad ökar tillgängligheten till utbildning och omsorg. En bra miljö för skola och omsorg bidrar till lärande och vård hos medborgare med olika behov, och kan bidra till att utjämna skillnader och öka jämlikheten. Samtidigt ska de fungera som arbetsmiljö och tåla kreativitet, lek och slitage.

Flera faktorer påverkar förutsättningarna för planeringen och utformningen av våra miljöer för skola och omsorg. Ökad urbanisering med fler elever i staden, behov av tätare bebyggelse och brist på mark.

UTBILDNING

Förskolor

I samband med befolkningsökning och mål om 40 000 invånare i kommunen 2035 kommer behov av förskoleplatser att öka, och fler förskolor kommer att behövas. Vid central lokalisering bör förskolan inte ha färre än fyra avdelningar. Vid planering av större områden för bostadsbebyggelse kommer kommunen att behöva beakta behovet av förskoleplatser. Lokalisering av förskolor ska premieras i närhet till kollektivtrafik, och med god tillgänglighet till gång- och cykelstråk. Detta skapar även förutsättningar för mer socialt hållbara förskolor som fler har möjlighet att ta sig till, då de inte förutsätter tillgång till bil. Vid nybyggnation av förskolor hålls parkeringsantal nere till förmån för en större skolgårdsyta. Det är idag inte en självklarhet att förskolor tillhandahåller personalparkeringar. Därmed är det av vikt att förskolor lokaliseras i stråk

som skapar förutsättningar för hållbara transporter.

Planering av och byggnation av nya förskolor ska ske inte bara vid utveckling av nya områden, utan även i anknytning till existerande bostadsområden med flerbostadshus. Förskolorna ska inte placeras inne i flerbostadskvarter, utan i anknytning till dem.

Förskolor har ungefärliga krav på 40 kvadratmeter utemiljö per barn. En förskola på åtta avdelningar med 120 barn innebär 4800 kvadratmeter utemiljö. Friytan och förskolan ska placeras i direkt anslutning till varandra, och ska inte separeras av trafikerad väg. Om friytan i framtiden behöver tas i anspråk för annat ändamål behöver den ersättas med likvärdiga ytor. Enligt Hälsans miljömål från Region Jönköpings län ska 50 % av all aktiv lektyta vara beskuggad, helst av träd.

Grundskolor

Det finns utöver redan planerade grundskolor behov av två till tre nya grundskolor fram till 2035. Lokalisering av grundskolor ska premieras i närhet till gång-, cykel- kollektivtrafikstråk. Detta skapar även förutsättningar för mer socialt hållbara skolor som fler har möjlighet att ta sig till, då de inte förutsätter tillgång till bil. Det är idag inte en självklarhet att grundskolor tillhandahåller personalparkeringar. Därmed är det av vikt att skolor lokaliseras i stråk som skapar förutsättningar för hållbara transporter.

Skolan är en del av samhällsbyggandet och lokalsamhället. I samband med utbyggnad och omvandling av bebyggelse bör planering av en grundskola ske tidigt i processen. Skolan blir ofta en nod i vardagslivet i området samt en motor för



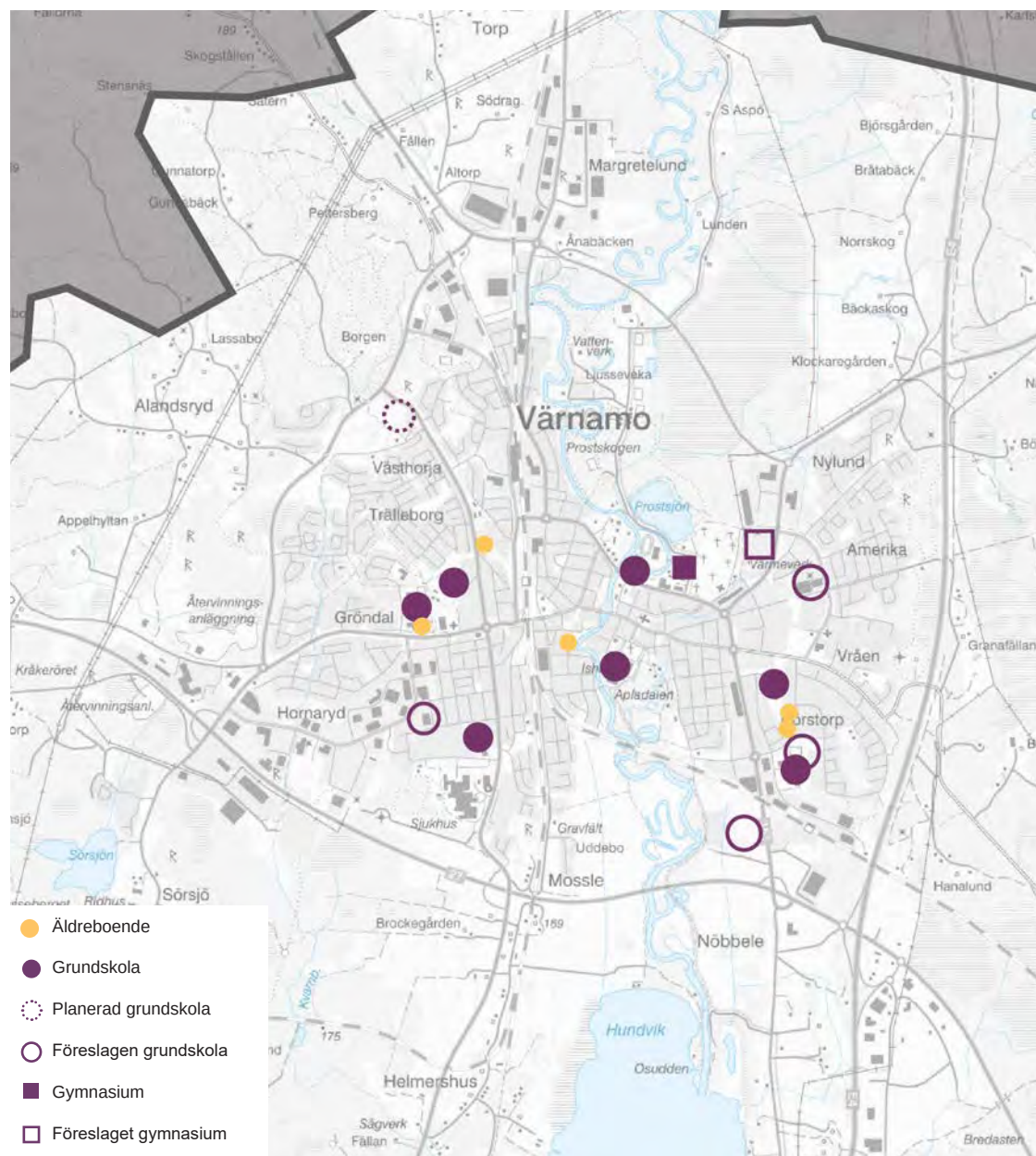
utveckling i det nya området.

Kommunen avser följa Boverkets rekommendationer med 30 kvadratmeter utemiljö per barn, med minst 3000 kvadratmeter total friyta. Friytan ska finnas i direkt anslutning till skolbyggnad. Friytorna ska vara anpassade för barn med funktionsvariationer, såväl fysiska som mentala. Ett möjligt sätt att gynna utemiljön är att bygga grundskolor i flera plan för att på så sätt frigöra yta för lek och rekreation med god ljudmiljö. Lika viktigt som det är att förtäta staden med bostäder bör även staden förtätas med skolplatser med tillgång till goda skolmiljöer.

För lokalisering nära större säkerhetsrisker utgör avståndet till riskkällan en viktig faktor. Skyddsavstånd och tekniska skyddslösningar bör beaktas.

Möjliga lokaliseringar för grundskola Exposkolan

Påbyggnad av Exposkolan är en möjlighet. Alternativet innebär möjligheter att samutnyttja vissa funktioner och lokaler, tillkommande såväl som befintliga. Alternativet är väl kopplat till GC-nät och ligger utefter föreslaget huvudcykelstråk och kollektivtrafikstråk. Vidare är alternativet beläget i ett av stadens föreslagna utvecklingsstråk. Närheten till park och natur är relativt god, med en större grönyta inom fastigheten och ett skogbeklätt naturområde 250 meter öster om alternativet. I nära samband till skolan finns flera närliggande bostadsområden med olika bostadstyper som kan bidra till att eventuell skola eller tillbyggnad av skolan får en integrerande funktion och effekt.



Kartan visar utbildnings- och omsorgsverksamheter i Värnamo stad.

f.d. Reningsverkstomten

Alternativet är mindre centralt beläget, och järnväg och väg 27 utgör större infrastruktur som inverkar negativt på en skolmiljö liksom tillgång till platsen med hållbara trafikslag. Det finns flera alternativa kopplingar till det befintliga GC-nätet. Alternativet kopplar även an till föreslaget huvudcykelnät och beläget inom föreslaget kollektivtrafikstråk för buss. Närheten till Rörstorps station bidrar till platsens tillgänglighet ur framförallt ett regionalt perspektiv. Lokaliseringen är förenlig med kommunens syn på stadens utveckling då det rör sig om utveckling inom nuvarande tätortsutbredning, och är även beläget inom ett av stadens föreslagna utvecklingsstråk samt ett större omvandlings- och utbyggnadsområde. Lokalisering av en grundskola på platsen skulle innebära en motor för utvecklingen av denna del av staden. I utblick 2050 är alternativet potentiellt ännu bättre lämpat då staden planeras byggas ut mot den eventuella järnväg med tillhörande station som planeras sydost om staden. Närliggande verksamheter kan påverkas av etablering av grundskola på platsen. Då kopplingen till den övriga stadsväven är mindre god finns en risk att den perifera lokaliseringen kan utvecklas negativt sett ur perspektivet social integration, och därmed är utvecklingen omkring fastigheten av stor betydelse.

Mossgatan

I samband med omvandling av bebyggelsen utefter nordöstra Silkesvägen finns möjlighet till en tänkbar lämplig lokalisering. På fastigheten för alternativet förekommer för närvarande industribebyggelse som kommer behöva göras om eller rivas. Alternativet är kopplat till befintligt GC-nät samt till planerat huvudcykelstråk utmed Silkesvägen. Såväl nuvarande som föreslagen busstrafik går utmed alternativet. Alternati-

tivet är beläget i ett av stadens föreslagna utvecklingsstråk, och omvandlingsområdet kring Silkesvägen. Söder om det närliggande sjukhuset pågår utbyggnad av nytt bostadsområde, vilket innebär att det finns ett framtida behov av skolplatser i stadens sydvästra delar. Samverkan med närliggande Mossleskolan är en möjlighet. Inom 300 meter nås sjukhusområdets grönområde. Då alternativet är beläget i utkanten av ett av stadens verksamhetsområden kan verksamheter påverkas av en skolverksamhet. Det förekommer en del miljöfarlig verksamhet i närområdet, och nuvarande verksamhet på platsen kan ha gett upphov till markföroreningar på fastigheten. Alternativet är beläget nära flera bostadsområden med olika bostadsformer, vilket kan bidra till att en skoletablering på platsen skulle kunna ha en integrerande funktion.

Kv. Draken och Drabanten

I området, som är beläget i stadens nordöstra del, finns idag industribebyggelse, som behöver rivas eller omvandlas för att platsen ska kunna nyttjas för skolverksamhet. Alternativet har god koppling till såväl befintligt GC-nät som föreslagna huvudcykelstråk. Samma sak gäller för stadsbusstrafik. I och med att alternativet är beläget i ett av stadens utvecklingsstråk är platsen förenlig med kommunens syn på stadens utveckling. Ytan är till stor del hårdgjord, men det finns en grönyta med uppvuxna träd inom fastigheten. 300 meter söder om området finns Vråenparken. Alternativet är beläget nära bostadsområden, framför allt småhusområden. I direkt anslutning till området pågår nybyggnation av 100 nya hushåll i blandade upplåtelseformer. På kv. Draken har det tidigare legat en bensinstation som föranleder att området är behäftat med

potentiell markförorening. Det centrala läget medför stor potential för att en skoletablering på platsen skulle kunna innebära en integrerande funktion.

Möjliga lokaliseringar för samlat gymnasieområde

Kommunförrådet, Nydalavägen

Det föreligger ett behov av att samla Finnvedens gymnasiums yrkesprogram. Kommunförrådet vid Nydalavägen föreslås som plats, på grund av närheten till Finnvedens gymnasium. Den centrala lokaliseringen innebär att gymnasiet kan ha en integrerad inverkan på omgivande bebyggelse, där elever och stad drar nytta av varandra.

Fastigheten har goda kopplingar till befintligt GC-nät, samt föreslaget huvudcykelstråk. Alternativet har god tillgång till kollektivtrafik vid Nydalavägen, som även föreslås trafikeras av stads- och regionbuss- trafik framgent. I närområdet finns en blandning av bostadstyper. I nära anslutning till alternativet finns ett större naturområde invid Prostsjön. En eventuell skoletablering på platsen påverkar potentiellt närliggande verksamheter. Avstånd bör beaktas till närbeläget ställverk i och med potentiell strålningsrisk.

Säkra skolvägar

Större samlande GC-stråk med anslutning till skolverksamhet ska utformas med särskild hänsyn till trafiksäkerhet utifrån ett barnperspektiv. Detta syftar till att öka andelen gång- och cykelresor till och från skolan. Även svåra korsningar som inte ligger i huvudcykelstråk bör göras säkrare.

OMSORG OCH VÅRD

Bostäder för seniorer

Andelen äldre varierar för olika områden i Värnamo stad. I de mer centrala delarna, där flerbostadshus är vanligast, är andelen över 65 som högst. Många av invånarna över 80 år klarar idag av att bo kvar i sina bostäder. För de som behöver service i sin egen bostad blir boenden med hiss och viss service ett effektivt sätt för Omsorgsförvaltningen att hantera exempelvis hemtjänst. Det finns därmed behov av tillgängliga bostäder spridda över staden.

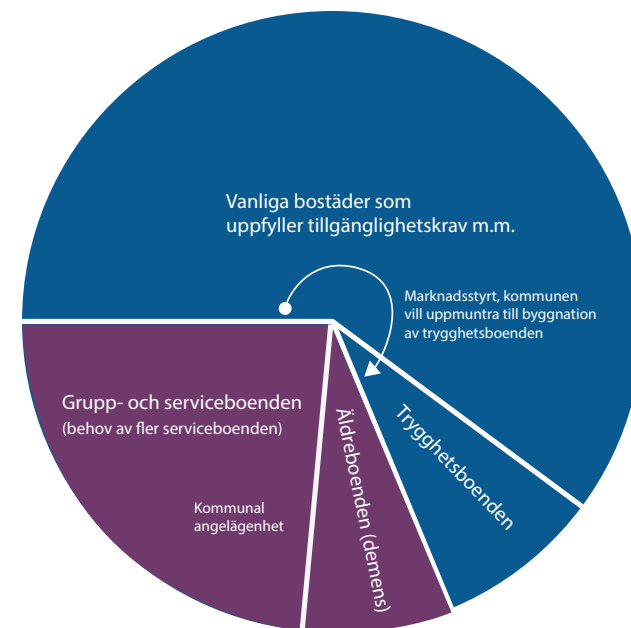
Trygghetsboenden bör fördelas jämnt över staden, inte enbart i centrum. Trygghetsboenden kan integreras i vilket bostadsområde som helst, men en samlingslokal i närheten bör finnas, där sociala aktiviteter ska erbjudas.

Frågan om bra boende för äldre bör lyftas vid varje detaljplan. Det är av vikt att vid byggnation av nya områden verka för att flera typer av bra boenden integreras i området. Detta för att boende ska kunna bo kvar i sitt område även när de blir äldre, samt för att uppnå en blandning av människor och grupper i varje område.

Bostäder som kräver myndighetsbeslut

Det finns två typer av LSS-boenden: gruppboenden och serviceboenden. Kommunen har överkapacitet på gruppboenden, men underskott på serviceboenden. Ett omställningsarbete görs, och nya serviceboenden skapas.

Gruppen äldre med någon form av demens ökar i takt med att andelen äldre ökar. När det kommer till demensboenden kan utveckling röra sig om att omdana somatiska äldreboenden och specialisera



Diagrammet visar ungefärlig andel av olika typer av bostäder för seniorer i Värnamo stad.

dem för demens. Det rör sig därmed inte om några specifika nya lägen eller områden.

Kommunen ställer sig positiv till att Värnamo sjukhus nyttjar delar av sina parkeringsplatser för exploatering av olika boendetyper, exempelvis trygghetsboenden, i syfte att komplettera sin nuvarande verksamhet.

Digitalisering

Digitalisering är en förutsättning för äldreomsorg. Detta då antalet äldre innebär att arbetskraften och insatser behöver effektiviseras. Genom att digitalisera verksamheten kan service och hemtjänst



Fler och fler äldre klarar av att bo kvar i sin egen bostad.

bli mer effektivt. Därmed behöver infrastruktur för bredband finnas i bebyggelsen, för att äldre ska ha möjlighet att tillgodogöra sig digitala tjänster. Mer och mer information och tjänster hittas idag digitalt, och en mer digitaliserad äldre befolkning innebär en befolkning som har lättare att klara sig själv under längre tid.

SOCIALA VÄRDEN

Integration och jämlikhet

Ett ökat fokus på hållbara trafikslag innebär att fler av stadens invånare, såväl barn och äldre som socioekonomiskt utsatta, får bättre möjligheter att röra sig i staden. Människor i socioekonomiskt utsatta områden har dessutom i lägre utsträckning bil än människor i socioekonomiskt starka områden. Ur ett barnperspektiv blir staden säkrare med ökad

andel hållbara transporter och det blir lättare för fler att ta sig till och från målpunkter. En mer rörlig befolkning påverkar integrationens mjuka värden. Förskolor som görs tillgängliga via gång-, cykel- och kollektivtrafik har också en integrerande effekt, då boende inte nödvändigtvis är låsta till de förskolor som ligger geografiskt närmst. Detta har potential att innebära mindre homogena, mer blandade förskolor.

En annan viktig ingrediens i en mer integrerad och jämlik stad är förtätning och blandning. En mer blandad stadsbebyggelse innebär potential till en mer blandad befolkning, vilket leder till fler möten mellan olika grupper. Mötesplatser som stärks och tillgängliggörs för hela staden via gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik, kan också leda till fler möten mellan grupper. Även stadens gatunät påverkar dess integration. Stadens mer centrala delar har en mer integrerad gatustruktur, medan det blir mindre integrerat längre från de centrala delarna. I områden som Rörstorp och Vråen är andelen gångvägar dock många, och möjligheterna att röra sig till fots och med cykel är goda.

Jämställdhet

Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och ha samma möjlighet att göra sin röst hörd i planeringsprocessen. Jämställdhetsperspektivet ska beaktas och gärna i ett tidigt skede. I kommunens arbete med planering ska frågor ställas som: Vem är det vi bygger för och på vilket sätt gör vi det? Får besluten och planerna olika konsekvenser för kvinnor och män, flickor och pojkar?

I Värnamo stad ska både män och kvinnor känna sig trygga när de rör sig på gator, torg och i natur-

områden. Kvinnor nyttjar i högre grad hållbara trafikslag, och en stad där fler reser med hållbara trafikslag skapar även förutsättningar för en fysiskt tryggare tillvaro för kvinnor. Kvinnor är oftare offer i trafikolyckor, medan män oftare är de som sitter i bilen. Väl utformade offentliga miljöer, möjlighet till fler resor till fots och med cykel samt en tätare, mer blandad bebyggelse innebär fler människor i rörelse under fler av dygnets timmar. Det i sin tur medför att platser upplevs mer trygga då fler ögon ser.

Tillgänglighet

Nya allmänna platser såsom fritidsanläggningar och områden ska göras tillgängliga och användbara för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga och andra funktionshinder. Tillgängligheten på allmänna platser och så kallat enkelt avhjälpta hinder bevakas genom de lagar och det regelverk som styr plan- och byggprocessen. I stadens centrala delar är detta tankesätt i hög grad etablerat och bevakas bland annat i bygglovsprocessen.

Särskilda platser och stråk i stadsnära rekreationsmiljöer ska gestaltas med hög tillgänglighet där det även ska finnas tillgänglighetsanpassade faciliteter och mötesplatser. Utformningen av större satsningar och högprioriterade stråk bör gestaltningen ske i dialog med sakkunnig inom tillgänglighet.

FOLKHÄLSA

Ett samhälle där invånarna rör på sig är också ett samhälle med mer välmående invånare. Inte minst i takt med att befolkningen blir äldre är betydelsen av att verka för en god folkhälsa stor. Att skapa förutsättningar för rörlighet, såväl idrott som friluftsliv, påverkar folkhälsan positivt. En av de mer enkla och verkliga åtgärderna är att tillgängliggöra staden

för fler gång- och cykeltrafikanter vilket bidrar till att befolkningen nyttjar fysiskt aktiva transporter mer i sin vardag. Även hur väl integrerat ett område är i resten av staden är sammankopplat med andelen som väljer att resa genom fysiskt aktiva transporter. Områden som har mindre goda kopplingar till staden än andra områden, och som dessutom har en hög andel socialt utsatta, kan därmed ha en högre andel ohälsotal än övriga staden. Att förbättra kopplingar till områden kan därmed påverka folkhälsan.

Idrott

Tillgången till och möjligheterna till idrottsutövning ska vara god för boende i hela Värnamo stad. Byggnation av nya idrottshallar sker i samband med byggnation av nya grundskolor.

Nytt område för inomhusidrott

På grund av befolkningstillväxt och ålderstigna anläggningar kommer kommunen i framtiden behöva satsa på nya fritidsanläggningar. Fram till 2035 kommer kommunen behöva inleda arbetet med att planera för framförallt nya fritidsanläggningar. Det växande behovet innebär att fram till 2035 kommer de nuvarande byggnaderna att behöva optimeras och byggas ut.

Vid 40 000 invånare blir hallarna för små, och utbyggnadsmöjligheterna inte tillräckliga. Därmed kommer en ny simhall och en ny ishall behövas. Ett samlat område för inomhusidrott, med multisportshall, sim- och ishall föreslås. Då området är ytkrävande kan läget inte vara centralt, utan föreslås förläggas i en utbyggnadsriktning. Behovet av ny simhall är mest akut, och ny kan behöva byggas redan om 10 - 15 år. Därmed ska en plats för idrottsområdet föreslås och inledningsvis byggas simhall, därefter

ishall när nuvarande hall är uttjänt, samt multisportshall.

Lokalisering av idrottsområdet i närhet till ny skola innebär stora vinster, då skolan kan nyttja multisporthallen som idrottshall, medan skolans lokaler kan nyttjas för övernattnings- och tävlingsverksamhet. Lokaliseringsalternativen nedan är belägna i nära relation till en av ovan nämnda lokaliseringar för skola.

Möjliga lokaliseringar av idrottsområde Öster om Malmövägen

Platsen är del av ett av stadens större förtätnings- och omvandlingsområde runt Rörstorpsstationen med potential att bli stadens nya stadsdel. Området har befintlig infrastruktur, och ligger i anslutning till såväl befintligt som föreslaget GC-stråk som kollektivtrafikstråk. Rörstorps station innebär att platsen har en mycket god regional tillgänglighet. Järnvägen, väg 27 och Malmövägen utgör större infrastruktur som inverkar negativt på områdets tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter. Avståndet till centrum är relativt långt. Inom en radie av 2km nås tre av stadens grundskolor. Intilliggande verksamheter kan komma att påverkas av etablering.

Väster om Malmövägen

Platsen delar många av ovanstående lokaliseringsföresättningar då de båda alternativen finns nära varandra. Platsen har potential att bli stadens nya stadsdel. Området har befintlig infrastruktur, och ligger i anslutning till såväl befintligt som föreslaget GC-stråk samt kollektivtrafikstråk och Rörstorps station.

Området består till stor del av jordbruksmark. För de

västra delarna finns översvämningsproblematik som kan påverka möjligheterna att exploatera på platsen. De västliga delarna berörs även av strandskyddet från Lagan och större delen av området ligger inom riksintresset Lagan nedströms Hörledammen. Området är beläget på silt, en kohesionsjordart, som kan vara en indikation på försvärande grundläggningsförutsättning.

Plats för idrott och aktivitet utomhus

I Ljusseveka finns idag en större samling av anläggningar för utomhusidrott - Finnvedsvallen och ett antal fotbollsplaner finns i området. Huruvida Ljusseveka även i fortsättningen ska vara platsen för samlad utomhusidrott behöver utredas av utrymmesskäl och i samband med att nytt vattenskyddsområde för Ljusseveka vattentäkt tas fram.

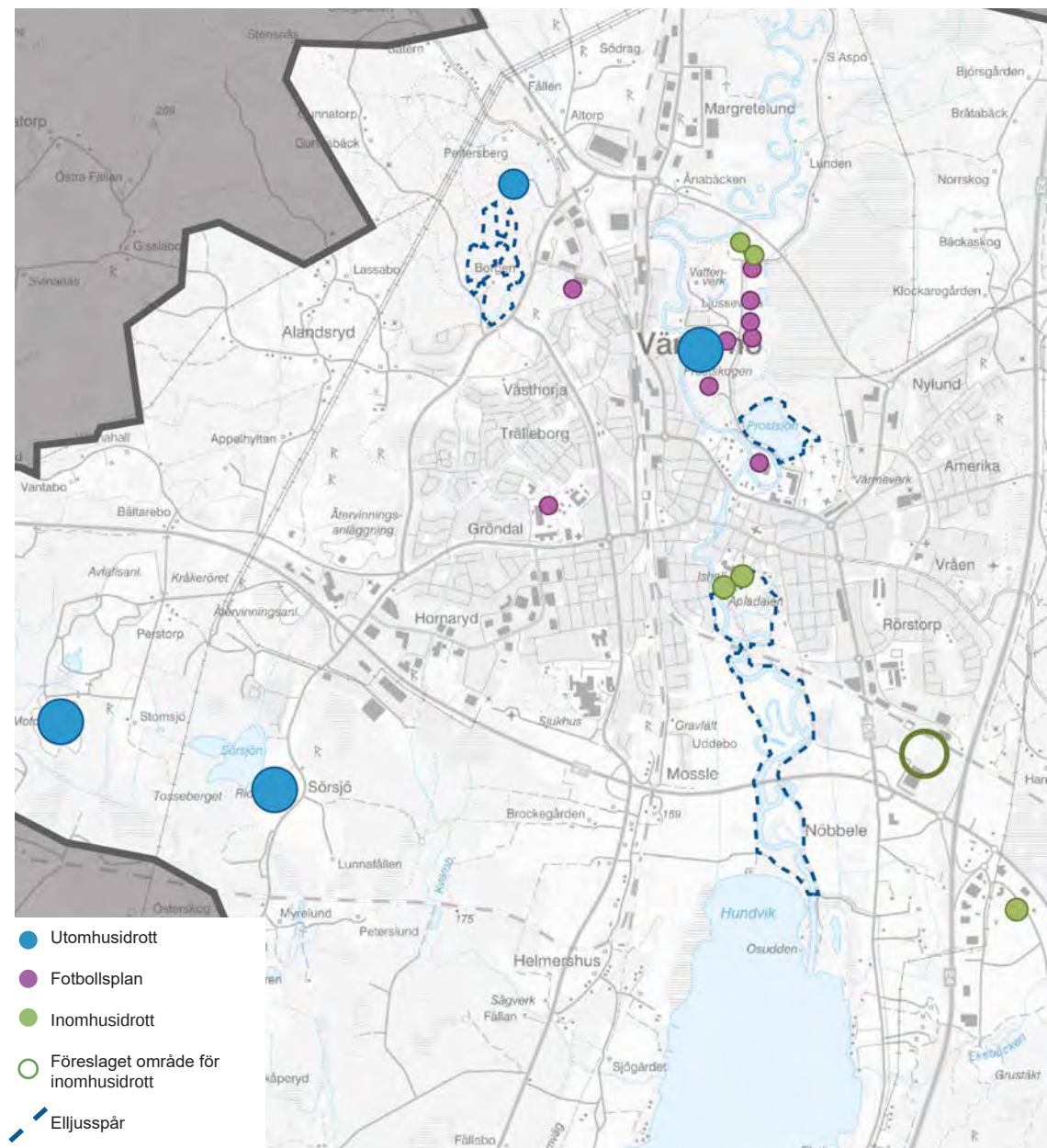
Plats för spontanidrott

I framtiden spås betydelsen av att kunna ta del av och utöva oorganiserad idrott öka. Det ska vara enkelt att inordna rörelse och idrott i sin vardag och därav god tillgång till och möjligheter för fysisk aktivitet. I samband med stadsutveckling bör nya platser för fysiska vardagsaktiviteter skapas såsom lekplatser, utegym och andra platser för spontanidrott. För stadens äldre befolkning är tillgång till grönsstruktur och möjlighet till rörelse en mycket viktig hälsoaspekt.

Fysiskt aktiva transporter (transporter som sker exempelvis till fots och cykel) och fysisk vardagsaktivitet ska i planering beaktas i syfte att stärka folkhälsan. Fysiskt aktiva transporter går även i linje med mål om en hållbar utveckling, där ett ökat hållbart resande är av stor vikt i omställningen till ett

hållbart samhälle.

God tillgång till friluftsliv är en viktig folkhälsoaspekt. Läs mer om friluftsliv och rekreativa värden i utvecklingstemat Natur, rekreation och miljö.



Kartan visar platser för idrott i Värnamo stad. Söder om Rörstorps station föreslås ett nytt samlat område för inomhusidrott förläggas, med ishall, simhall och multisportshall.

Skola, omsorg och sociala värden Ställningstaganden

Utbildning

Kommunen ska bygga nya grundskolor i goda lägen som motsvarar behovet.

Kommunen ska verka för att antalet nya förskoleplatser speglar befolkningsökning.

I samband med utbyggnad öster om Europaväg 4 och/eller väg 27 bör planering av en grundskola ske tidigt i processen.

Kommunen ska verka för en mer samlad yta för Finnvedens gymnasiums yrkesprogram.

Omsorg och vård

Kommunen ska verka för fler trygghetsboenden i Värnamo stad i blandad bebyggelse.

Kommunen ska i planeringen verka för att stadens bostadsbestånd kompletteras med fler bostäder som uppfyller äldres behov.

Kommunen ställer sig positiv till att Värnamo sjukhus exploaterar parkeringsplatser för bebyggelseutveckling av olika boendetyper för komplettering av sjukhusverksamheten.

Sociala värden

Platser och stråk i stadsnära rekreativmiljöer ska tillgängliggöras genom anpassad slinga med hög tillgänglighet, med tillgänglighetsanpassade faciliteter och möblering.

Folkhälsa

Kommunen ska i fortsatt planering verka för ett nytt samlat område för inomhusidrott (ishall, simhall och multisportshall). Platsen för området ska vara utpekad och redo att exploateras 2035.

Kommunen ska i planering av staden beakta fysisk vardagsaktivitet och fysiskt aktiva transporter i syfte att stärka folkhälsan.

Kommunen ska ta fram en utredning om Ljussevekas framtid som utomhusidrottsområde. Områden för utomhusidrott i staden ska säkerställas.

Ställningstaganden i Översiktsplan Mitt Värnamo 2035

3.4.1 Ställningstaganden Omsorgsfull, trygghet och hälsosam kommun (s. 39)

- Folkhälsa
- Trygghet och tillgänglighet

3.5.1 Mänsklig kommun med plats för alla (s. 42-43)

- Bostadsförsörjning
- Integration, jämlikhet och jämställdhet
- Barnperspektivet
- Trygghet och tillgänglighet

Övriga underlag

Lokaliseringsutredning, Grundskola i Värnamo stad

Lokaliseringsutredning, Idrottsområde i Värnamo stad

Utredning socioekonomiska skillnader i Värnamo stad

Rumslig potential- Värnamo stad, 2020-05-28 Radar

Trafik och omställning

Ett hållbart trafiksystem har många nyttor. En stad med stort fokus på och nyttjande av gång-, cykel- och kollektivtrafik har potential till mindre koldioxidutsläpp, bättre luftkvalitet och mindre buller. Ett hållbart trafiksystem har stor påverkan på inte bara stadens ekologiska hållbarhet, utan även den sociala hållbarheten. Ur ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv är hållbara transporter att föredra då dessa skapar förutsättningar för en tryggare, mer tillgänglig stad.

De hållbara trafikslagen har störst underlag i stadens utvecklingsstråk. Det största fokuset ska ligga på att tillgängliggöra och förstärka systemet i utvecklingsstråken, men även i resten av tätorten ska hållbara trafikslag stärkas, och vara ett smidigt och tidseffektivt alternativ.

HÅLLBARA TRAFIKSLAG

De hållbara trafikslagen koncentreras framför allt till mobilitetsstråk (naturliga och gena rörelsestråk i staden). Dessa mobilitetsstråk finns i eller i nära relation till utvecklingsstråken. Syftet är att det ökade befolkningsunderlaget i utvecklingsstråken ska ha god möjlighet att nyttja hållbara trafikslag.

Gång

En stad i Värnamos storlek har goda möjligheter till gångtrafik. Stadens täthet i de centrala delarna, samt de relativt korta avstånden, gör att många resor kan göras till fots. Vid förtätning, omvandling och övrig utveckling i stråk koncentreras bostäder, handel, tjänster och service ytterligare, vilket

innebär ökade möjligheter till gång som transportsätt i staden. Säkra, trygga gångvägar och trottoarer med god tillgänglighet till viktiga målpunkter skapar goda förutsättningar för en stad för fotgängare. Gångvägar förstärks och utvecklas över järnvägen och Lagan, för att tydligare koppla samman stadens två sidor och förbättra kommunikationen och möjligheterna att röra sig till fots mellan dem. Stärkta kopplingar över Lagan skapar inte bara ett mer attraktivt och tillgängligt Laganstråk, utan innebär ökad mobilitet hos fotgängare i staden. I utbyggnads- och större omvandlingsområden prioriteras gång tillsammans med cykel högst.

Cykel

Ett väl synligt, rakt och gent cykelnät, trafiksäker utformning och tydlighet skapar goda förutsättningar för fler cykelresor i staden. Höjdskillnaden vid järnvägen utgör en barriär, och fler kopplingar och väl utformade cykelbroar upp för höjden har potential att underlätta cykelresor mellan stadens östra och västra del. Kommunen verkar för att barriärer och saknade länkar byggs bort, medan korsningar där många cyklar hastighetssäkras och omformas för att öka framkomlighet och säkerhet för oskyddade trafikanter.

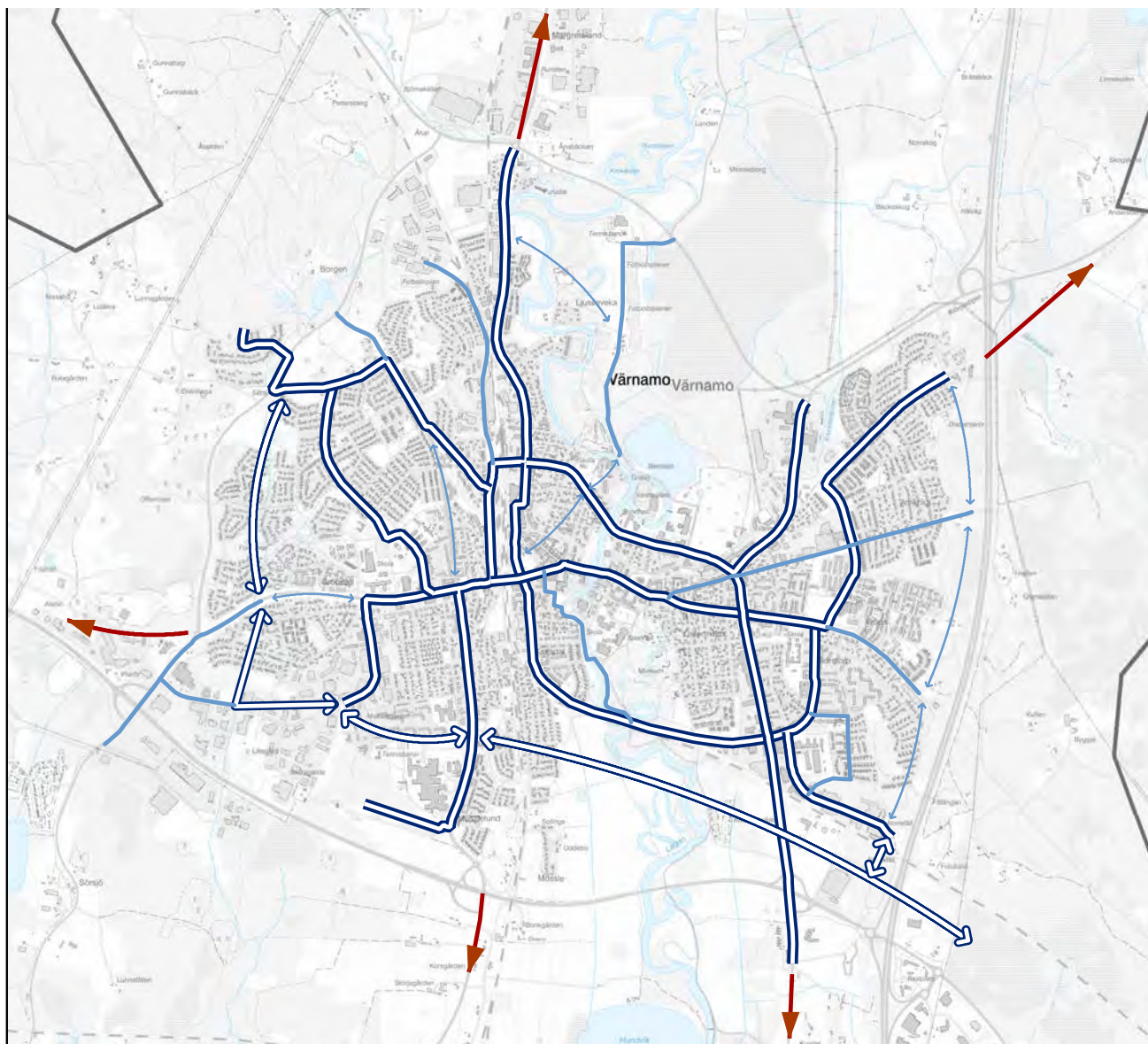
Cykelstråk delas upp i två kategorier: huvudcykelstråk och cykelstråk. Stadens huvudcykelstråk placeras i eller i nära anslutning till utvecklingsstråken. På huvudcykelstråk prioriteras cykeln över andra trafikslag i korsningar. Det är av vikt att konfliktpunkter mellan cykel- och biltrafik identifieras för att de ska kunna åtgärdas. Det finns redan idag ytor i staden där cykeltrafik prioriteras över biltrafik. Dessa är Storgatsbacken och Flanaden.

Det ska på ett säkert och smidigt sätt gå att cykla i hela Värnamo stad, såväl i förtätnings- och mobilitetsstråk som i övriga staden. I utbyggnads- och större omvandlingsområden prioriteras cykel tillsammans med gång högst.

Cykelstråk har inte samma prioritet i trafiken som huvudcykelstråk, men ska vara säkra, raka och gena.

Utanför tätortsutbredningen förstärks möjligheterna till cykel mot Helmershus såväl som Torp, Alandsryd och Hjalshammar. Detta går även i linje med att stärka tillgängligheten till stadens kranstatorter: Aminne, Bor, Fryele, Hörle, Kärda och Tännö.

Cykelstråk längs med Vidösterns båda kuststräckor samt mot Fryele förstärks. Kommunen arbetar idag med att utveckla cykelstråk mot Bor, Hörle och Kärda. Det finns inga mål om enhetlig utveckling av dessa stråk. Vissa stråk kan exempelvis komma att utvecklas med belysning, medan andra inte får belysning.



Kartan ovan visar föreslagna cykel- och huvudcykelstråk. Streckade linjer föreslås från 2035. Kartan till höger visar cykelstråk utanför tätortsutbredning.



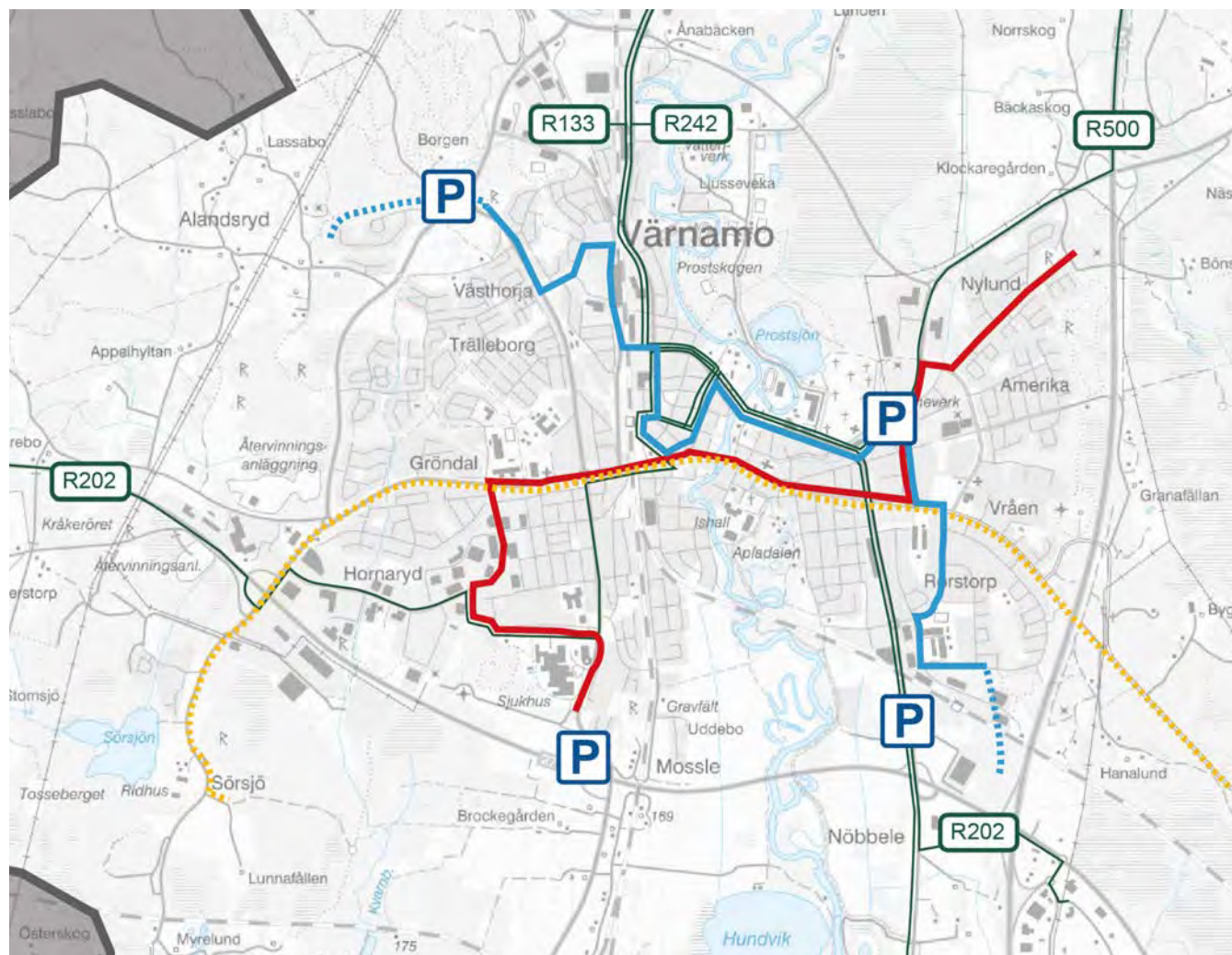
- Huvudcykelstråk**
- Befintlig infrastruktur
 - Tillkommande infrastruktur
- Andra betydelsefulla cykelstråk**
- Befintlig infrastruktur
 - Tillkommande infrastruktur
 - Koppling till landsbygd
- Cykelstråk utanför tätortsutbredning**
- Befintligt cykelstråk som utvecklas/förstärks
 - Kommande cykelstråk

Då få idag nyttjar Värnamo stads stadsbusstrafik behöver stadsbusslinjenätet effektiviseras. Busslinjerna förläggs i eller i närhet till utvecklingsstråk i så kallade mobilitetsstråk, för att befolkningsunderlaget ska bli så stort som möjligt. Närhet till verksamheter, service och tjänster samt ett tillförlitligt bussystem med hög turtäthet skapar potential för ett mer välanvänt bussnät. Gena busstråk som inte tar omvägar innebär högre turtäthet samt attraktiva och konkurrenskraftiga restider på båda håll. En stor andel av de som reser med kollektivtrafik idag är under 25 respektive över 65. En ny linjedragning med mer konkurrenskraftiga restider kan attrahera fler resenärer och en bredare åldersgrupp.

De mobilitetsstråk som föreslås är på flera håll belägna i tät, ofta blandad bebyggelse. Därmed finns ett stort underlag för kollektivtrafik i dessa stråk. Nya busslinjer är därmed inte beroende av ny bebyggelse eller förtätning, utan kan köras i ett närmre perspektiv. Vid utbyggnads- och förtätningsprojekt i staden ska mobilitetsstråk beaktas i syfte att ny bebyggelse ska utformas och förläggas med god tillgänglighet till kollektivtrafik.

Tre nya stadsbusslinjer föreslås. Röd och blå linje tillkommer först. I ett längre perspektiv tillkommer gul linje.

Linjen kopplar samman sjukhuset med Amerikaområdet och ger möjlighet till byte till regionbuss i ny knytpunkt vid Nydalavägen. Vid exploatering på Mossleplatån förlängs röd linje söder om sjukhuset, och i ett längre perspektiv dras den söder om väg



Pendlingsparkering

 Föreslagen stadsbusslinje

R133	Värnamo - Vaggeryd - Hyltena
R202	Gislaved - Bredaryd - Värnamo
R242	Värnamo - Gnosjö
R273	Värnamo - Ljungby
R500	Jönköping - Värnamo (snabbuss)

Kartan visar föreslagna stadsbusslinjer samt föreslagna lägen för pendlingsparkeringar. Gröna linjer representerar regionbusslinjer.

27, när staden byggs ut i denna riktning.

Blå linje

Linjen löper mellan Västhorja och Rörstorps station och ger möjlighet till byte till regionbuss tåg i nya knutpunkter vid Malmövägen och Nydalavägen. Vid korsningen Gröndalsleden och Sveavägen förlängs blå linje i nordvästlig riktning. Vid utbyggnad kring Borgen förlängs blå linje i nordvästlig riktning.

Gul linje

I ett längre perspektiv körs en tredje linje, gul linje, längs med Halmstadvägen och Växjövägen. När ny järnväg och järnvägsstation byggs öster om E4 förlängs den gula linjen förbi E4 och kopplar samman nuvarande tätortsutbredning med ny station och ny kringliggande bebyggelse.

Regionbusstrafik

Byte mellan regionbuss och andra trafikslag ska underlättas genom goda knutpunkter i staden. Under 2020 togs regionbusslinje 500 i bruk. Linjen går mellan Jönköping och Värnamo, och trafikeras med dubbeldäckarbussar. Övriga regionbusslinjer knyter samman Värnamo med bland annat Vaggeryd, Gislaved och Ljungby.

JÄRNVÄG

Kust- till kustbanan och Baltic-Link

Nätverket Baltic-Link arbetar för att förbättra järnväg, färja och vägar mellan Göteborg, Kalmar, Karlskrona, samt Gdynia i Polen, där den Baltisk-adriatiska korridoren länkar samman Central- och Östeuropa samt Asien. Värnamo är medlem i nätverket, och Kust- till kustbanan omfattas av projektet, och innebär ökade gods- och persontransporter genom staden.

Järnvägsbanan trafikeras även av regionaltrafik, så kallade Krösatåg, på sträckan Värnamo-Växjö. Dessa tåg stannar på stadens båda järnvägsstationer.

Halmstad-Nässjöbanan

Godstrafiken på Halmstad-Nässjöbanan förväntas öka under kommande år till följd av ökad verksamhet i Halmstads hamn.

Jönköping-Värnamo (Vaggerydsbanan)

Trafikverket avser att Järnvägen Jönköping - Vaggeryd - Värnamo ska elektrifieras. I och med elektrifieringen ska restiden mellan Värnamo och Jönköping understiga 50 minuter. Med mer konkurrenskraftiga restider finns förutsättningar för fler tågpendlare mellan kommunerna. Projektet påbörjas 2020 och förväntas vara färdigt 2032.

Rangerbangård

Rangerbangården ska utlokaliseras. Detta öppnar upp för möjligheter till förtätning, och ett tydligare sammankopplande av Värnamo stads två sidor.

Järnvägsstationen

Vid förtätning av stadskärnan får järnvägen ett större underlag, med förbättrade möjligheter att gå, cykla och åka buss till stationen. Järnvägsstationen blir såväl regional som lokal huvudnod i stadens hållbara trafiksystem. Med välfungerande system för gång, cykel och kollektivtrafik kompletterar stads- och regionbussar och tågtrafik varandra och skapar goda förutsättningar för hållbara resor såväl inom som utanför Värnamo stad. För att byte mellan hållbara trafikslag ska ske snabbt och smidigt placeras fler säkra, väderskyddade cykelparkeringslösningar vid stationen. När eventuell ny station öster om

Värnamo stad är den första staden i världen med enbart elhybridbussar i sin stadsbussflotta.



nuvarande tätortsutbredning öppnas för trafik kommer järnvägsstationen inte vara samma regionala huvudnod i stadens trafiksystem.

Rörstorps station

Rörstorps station stärks som nod för sydöstra staden. Kring stationen sker omfattande omvandling och förtätning, och stationens roll som nod i stadsdelen stärks. Precis som vid Värnamo station stärks möjligheterna till byte mellan hållbara trafikslag genom säkra och väderskyddade cykelparkeringar samt god tillgång till busstrafik.

Kommande station

Värnamo är en av de kommuner som vid byggnation av den nya stambanan får en ny station. Stationen kommer att placeras externt, öster om nuvarande tätortsutbredning. När och om byggnation av ny järnväg sker är idag osäkert, och därmed är utvecklingen kring den eventuella stationen förlagd till Utblick 2050 i planförslaget.

Den nya järnvägen är en viktig pusselbit i ett mer sammanhållet och hållbart Sverige, och bidrar med bättre förutsättningar till snabba resor från Värnamo till Malmö och Stockholm. Därmed förstoras arbetsmarknadsregionen, och underlättar för pendling på längre avstånd. Detta kan innebära att fler Värnamobor pendlar till studier eller arbete, medan även inpendlingen från andra kommuner kan öka. I samband med byggnation av stationen uppförs blandad bebyggelse öster om nuvarande tätortsutbredning. Stationen med kringliggande stadsbebyggelse blir nod för hållbara trafikslag i området. Kopplingarna mellan den nya stationen och existerande stationer stärks.

PARKERING

Cykelparkeringar

Ett stort utbud av säkra cykelparkeringar skapar förutsättningar för fler cykelresor i Värnamo stad. I en parkeringsruta för bil kan så många som tio cyklar få plats bredvid varandra utan problem. Det finns idag höj- och sänkbara cykelparkeringsmöjligheter som innebär möjligheter till flera cyklar på varandra. Därmed kan cykelparkeringar vara mycket yteffektiva. Väderskyddade, låsbara cykelparkeringshus kan placeras centralt i staden.

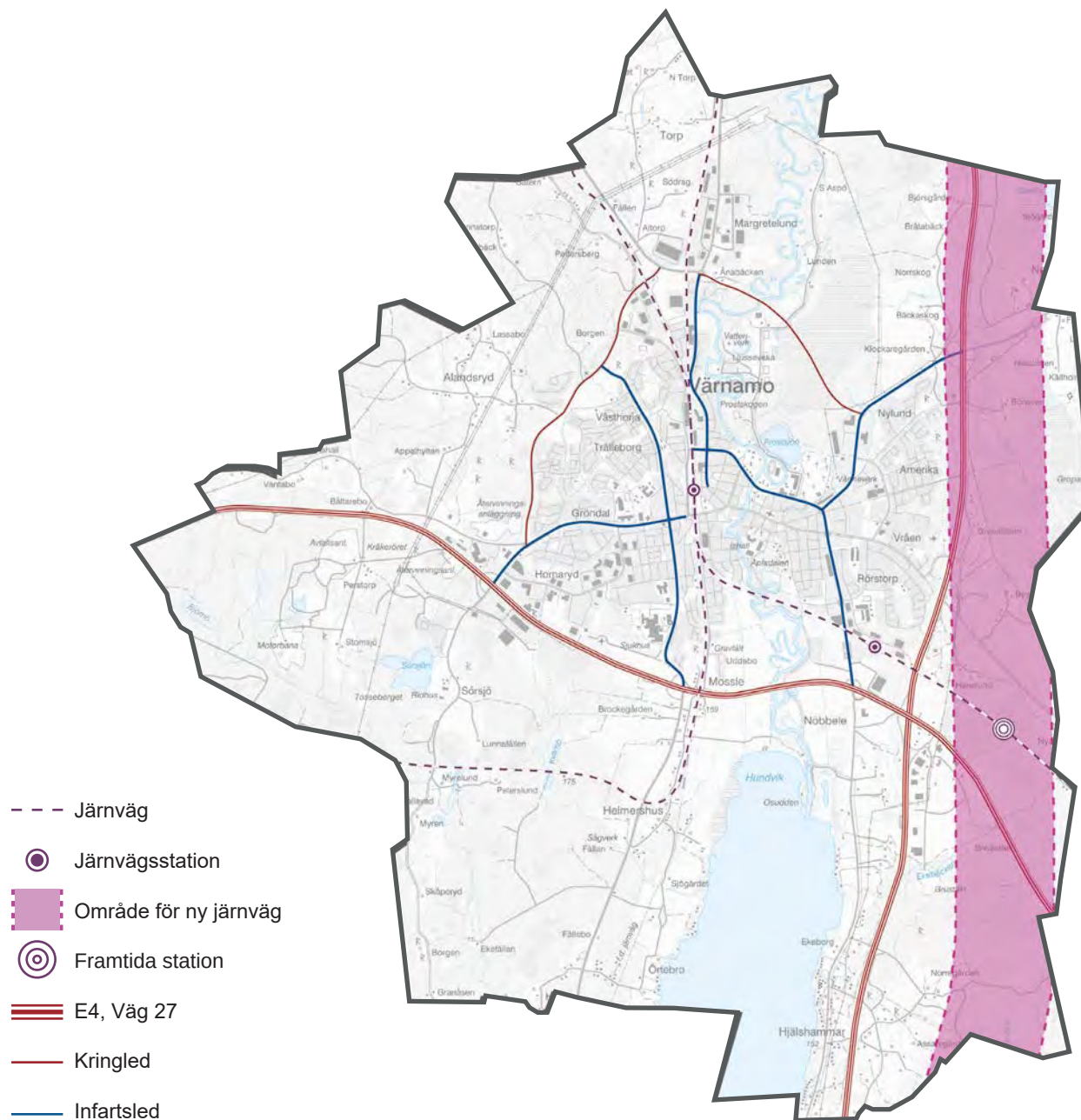
Bilparkering

För att staden ska kunna byggas tätare krävs att vissa ytor tas i anspråk. På många håll i staden finns stora, ytkrävande markparkeringar för bil, och många av dessa ytor behöver användas på mer yteffektivt sätt. Bostadsbebyggelse på centralt belägna, stora parkeringsplatser har potential att bidra till ett bättre kollektivtrafikunderlag då fler människor på en liten yta har tillgång till den. Med det sagt kommer behovet av parkeringsplatser inte att försvinna, och därmed kommer parkeringsbeståndet att finnas kvar, i en omfattning som går i linje med Värnamo stads storlek, invånartal samt omställning. Parkeringsavgift införs i hela staden. Arbetet med att ta fram en ny parkeringsnorm pågår idag. En minskad andel bilresenärer i Värnamo stad innebär att inpendlare samt besökare får förbättrade möjligheter till parkering i staden.

Pendlingsparkering

För att ytterligare minska biltrafiken på lokalgator föreslås pendlingsparkeringar i strategiska lägen i nära anslutning till infartsgator. Pendlingsparkeringarna är ett relativt enkelt och billigt steg i omställningsarbetet och en funktion som bör finnas





Kartan visar viktiga trafikleder i Värnamo stad med omland. Den planerade nya järnvägens sträckning är inte helt fastställd, men kommer att löpa någonstans inom det rosa fältet.

på plats för att underlätta för invånarna att kunna göra rätt. Pendlingsparkeringarna lokaliseras i nära anknäring till region- och stadsbusstrafik samt huvudcykelnät för att underlätta byte till hållbara trafikslag.

För att pendlingsparkeringar ska tjäna sitt syfte krävs att förtätning av centrala markparkeringar sker. Vidare krävs premierande, reglerande och uppmanande åtgärder för att en beteendeförändring ska vara möjlig.

För att pendlingsparkeringar ska tjäna sitt syfte krävs att förtätning av centrala markparkeringar sker. Annars innebär pendlingsparkeringar en kapacitetshöjning av parkeringstalet. Vidare krävs premierande, reglerande och uppmanande åtgärder för att en beteendeförändring ska vara möjlig.

Parkeringshus

Byggnation av ett parkeringshus i Värnamo stad bedöms inte gå i linje med fossilfriutredningen. De ca 1400 parkeringsplatser som idag finns i centrum har en belägningsgrad på 70 %, vilket innebär att det finns över 400 lediga parkeringsplatser i Värnamo centrum en genomsnittlig dag. Fossilfriutredningen pekar på att transportarbetet ska minska med 12 % fram till 2030, vilket innebär ytterligare minskning av belägningsgraden. Det redan idag stora överskottet på parkeringsplatser blir därmed ännu större under kommande år, och även vid förtätning av parkeringsytor motsvarande det outnyttjade parkeringsbeståndet innebär byggnation av ett parkeringshus en kapacitetsökning som saknar underlag eller behov. Vidare förskjuts den omställning kommunen verkar för i tid, minst lika länge som parkeringshuset är funktionsdugligt.

Pendlingsparkeringar, inte parkeringshus, bedöms därmed vara det mer långsiktigt hållbara alternativet som bäst svarar mot Fossilfriutredningen, samt mål om hållbar stadsutveckling.

BILTRAFIK

Ett ökat fokus på hållbara trafikslag samt en tät, blandad bebyggelse syftar till att minska bilberoendet i Värnamo stad. Bilresor är fortfarande möjliga och i vissa fall nödvändiga, men för att ekologisk och social hållbarhet ska stärkas krävs ett minskat bilresande i Värnamo stad. Vidare innebär detta mer tillgängliga ytor för andra trafikslag såväl som för attraktiva mötesplatser. Bilinnehavet är högre i stadens ytterkanter, där bostadsbeståndet främst består av småhus, än i de centrala delarna, där bostadsformerna är blandade, och allra lägst i områden med mycket hög andel flerbostadshus. Utbyggnaden av bilvägar minimeras för att höja kapaciteten för andra trafikslag och skapa attraktiv stadsmiljö. Det föreligger idag inte några problem i kapaciteten på stadens bilvägar, och även vid den befolkningsökning kommunen arbetar för att uppnå finns kapacitet på stadens vägar.

Viktiga vägar

Staten är väghållare för E4 och Väg 27, som ramar in Värnamo stad i söder och öster. Dessa vägar är riksintressen för kommunikation, och är viktiga infrastrukturkopplingar till övriga kommunen, såväl som Jönköpingsregionen och resten av Sverige. Vid dessa vägar råder generellt byggnadsförbud inom 50 meter från vägområdet. Tillsammans med väg 151 utgör E4 och Väg 27 det av Trafikverket utpekade funktionellt prioriterade vägnätet. På dessa vägar ska framkomligheten värnas, och åtgärder som kan påverka framkomligheten negativt ska minimeras.

Ljussevekaleden, där både stat och kommun är väghållare, och Gröndalsleden, som är kommunal, utgör stadens kringleder. Även väg 27 har i delar denna funktion. Genomfartstrafik hänvisas i så stor utsträckning som möjligt till dessa vägar. Övriga viktiga vägar är väg 151 och väg 127, där det råder generellt byggnadsförbud inom 30 meter från vägområdet.

Det förekommer en rad infartsvägar som i stort utgör stadens övergripande vägnät. Dessa är Halmstadsvägen, Götavägen och Malmövägen i söder. Nydalavägen i öst, Sveavägen i nordväst och Jönköpingsvägen i norr. Laganstigen med järnvägsundergången spelar tillsammans med Viadukten en betydelsefull roll i att binda samman de östra och västra stadsdelarna. För dessa vägar gäller generellt byggnadsförbud inom 12 meter från vägområdet.

Viadukten

Viadukten har under ca 90 år utgjort stadens mest trafikerade överfart över järnvägen. I maj 2020 infördes restriktioner om förbud mot fordon över 3,5 ton på viadukten, vilket innebär stora svårigheter för busstrafik. För att Viadukten även i fortsättningen ska kunna nyttjas av busstrafik krävs renovering. Kommunen ska verka för att Viaduktens funktion finns kvar framgent, antingen genom renovering eller ersättande konstruktion. Det är av stor vikt att buss- trafik kan nyttja funktionen för att god tillgänglighet och konkurrenskraftiga restider kan upprätthållas. Vidare ska viadukten kunna nyttjas för gång- och cykeltrafik.

RIKSINTRESSEN FÖR KOMMUNIKATION

Vägar, järnvägar och järnvägsstationer som har en

särskild betydelse för det övergripande transportsystemet kan av Trafikverket beslutas vara av riksintresse. Det är funktionen som riksintresset bevakar och inte själva transportleden vilket betyder att kommunens planering inte bör inverka menligt på transportanläggningens funktion. Det förekommer både befintliga och planerade riksintressen för kommunikationsanläggningar.

E4:an, väg 27, väg 127 är vägar av riksintresse inom planförslagets avgränsning.

Järnväg Halmstad-Nässjö, järnväg Jönköping-Vaggeryd och järnväg kust-till kustbanan är järnvägar av riksintresse inom planförslagets avgränsning. Förutom järnvägarna är även Rörstorp och Värnamo järnvägsstation av riksintresse. Den planerade Europabanan, från Jönköping till Helsingborg-Malmö-Köpenhamn är ett planerat riksintresse som förekommer utmed planförslagets östra del.

Varutransporter

I tätorter med lägre bebyggelsetäthet än i storstäder, men som är tätare än lands- och glesbygd, är förhållandena som godast för varutransporter och leveranser. Detta beror på att leveranskostnaden per enhet är låg, medan det ofta finns få restriktioner för parkering och lastning. Konkurrenten om marken är inte lika stor som i större tätorter, medan antalet leveranser fortfarande är stort. Därmed är Värnamo stad väl lämpad för varutransporter och leveranser.

Vägtransporter har sedan 1975 fördubblats i Sverige, medan järnvägstransporter och sjöfartstransporter varit i princip oförändrade. Under kommande 20 år

förväntas transportarbetet öka för såväl väg som järnväg och sjöfart, vilket i Värnamos fall innebär potential till ökad trafik med såväl godståg som på väg.

Ökad godstrafik innebär säkerhetsrisker, framförallt för stillastående fordon. I och med att kommunen ska verka för att den centralt belägna rangerverksamheten utlokaliseras till ett externt läge stannar inte godståg inne i staden vilket innebär att säkerhetsriskerna inte ökar avsevärt vid ökade godstransporter. Godstransporter på väg sker på E4, Väg 27, väg 151 och Gröndalsleden, och bör i hög mån hållas utanför tätortsutbredning.

Trafik och omställning Ställningstaganden

Gång och cykel

Huvudcykelstråk ska förläggas i eller i nära relation till stadens utvecklingsstråk.

Kommunen ska tillskapa fler gång- och cykelkopplingar förbi järnvägen och Lagan.

Kommunen ska verka för att identifiera de viktigaste konfliktpunkterna mellan cykel- och biltrafik och åtgärda dessa.

Kommunen ska skapa bättre möjligheter till cykling mellan Värnamo stad och dess omland, inklusive kranstötter.

Kollektivtrafik

Kommunen ska i samarbete med JLT skapa och se över linjenät för stadsbusstrafik i eller i nära relation till stadens utvecklingsstråk.

Kommunen ska verka för en starkare koppling mellan regionbusstrafik och övriga hållbara trafikslag i staden.

Vid utbyggnads-, förtätnings- och omvandlingsprojekt ska trafikinfrastruktur säkerställas, kvalitén höjas och fler funktioner tillförs trafikrummet.

Kommunen ska verka för att Viaduktens funktion som central koppling för hållbara trafikslag finns kvar i staden, genom renovering eller ersättande konstruktion.

Biltrafik

Kommunen ska minimera kapacitetshöjande åtgärder för bilinfrastruktur.

Parkering

Kommunen ska verka för att pendlingsparkeringar i strategiskt goda lägen uppförs.

Ställningstaganden i

Översiktsplan Mitt Värnamo 2035

4.2.1 Ställningstaganden: ett balanserat trafiksystem (s. 63 - 65)

- Gång- och cykeltrafik inom tätorten
- Biltrafik
- Central kollektivtrafik

Övriga underlag

Trafikutredning Värnamo centralort, underlag 2020-02-26, Trivector

Lokaliseringsutredning, parkeringshus i Värnamo stad

Rumslig potential- Värnamo stad, 2020-05-28 Radar

Busslinjenätsöversyn, i Värnamo stad, underlag Värnamo kommun, 2020

Huvud- och cykelstråk i Värnamo stad, underlag, 2020

Natur, rekreation och miljö

De gröna elementen kompletterar de byggda elementen i staden och tillsammans utgör de livsmiljön för såväl växter och djur som stadens invånare. Betydelsen av naturmiljöer för friluftsliv och rekreation ökar i takt med att staden blir tätare och befolkningen ökar. Stadens grönområden och vatten är också ett betydelsefulla delar för att hantera och anpassa staden till de klimatförändringar vi står inför.

GRÖNSTRUKTUR I DEN TÄTA STADEN

Grönstruktur är alla vatten- och grönytor i staden. Det är en mycket viktig del av livsmiljön för såväl stadens invånare som växter och djur. Grönstruktur kan vara gräsmattan utefter trafikleden, buskaget mellan verksamheten och villaområdet, den centralt belägna finparken eller den stadsnära sjön med strövmråde. Stadens grönstruktur är många saker och är därför också bärare av en rad olika funktioner och värden, så kallade ekosystemtjänster.

Den täta staden där fler människor bor och verkar behöver också vara grön. Vid förtätning av bebyggelsen i Värnamo stad ska också gröna ytor och parker adderas och säkerställas. Detta kan ske genom att skapa nya gröna ytor, genom att plantera träd i gatu- och torgmiljöer, genom att anlägga gröna tak och fasader men även genom att öka kvalitén på befintliga ytor och tillföra olika funktioner. Kvalitén och värdet av gräsremsan i trafikrummet ökar om denna kompletteras med träd och buskar.

Gröna kilar och grönt nätverk

En viktig aspekt kring grönstrukturen är att den bör sitta samman i ett nätverk för att kunna upprätthålla

vissa egenskaper såsom funktionella spridningskorridorer för växter och djur. Nätverket möjliggör och tillgängliggör naturmiljön i staden och dess omland. I detta system har de gröna kilarna en viktig funktion. De är den omgivande naturmiljöns portar in till staden.

Gröna stråk och noder

De gröna huvudstråken är del av stadens gröna nätverk och knyter samman omgivande natur med stadsstrukturen. De förgrenas vidare ut i sekundära stråk. Att grönstrukturen är väl sammanbunden i ett nätverk är en förutsättning för att upprätthålla de flesta av de ekosystemtjänster som vi förlitar oss på i staden. I nordsydlig riktning genom staden rinner Lagan. Vattendraget med dess strandområde utgör ryggraden i stadens gröna nätverk. På tre centralt belägna platser sammanstrålar stråken; Folkets park, Åbroparken och Vrænparken. Dessa platser utgör gröna noder och är strategiskt betydelsefulla platser i stadens grönstruktur.

Beroende på stråkens lokalisering i staden så kommer stråken att behöva anpassas efter de förutsättningar som platser innehar. I de mer centrala och täta delarna så kan stråken byggas upp av gröna tak och väggar, träd och planteringar i gata medan de i mer perifera lägen kan vara parker och naturområden.

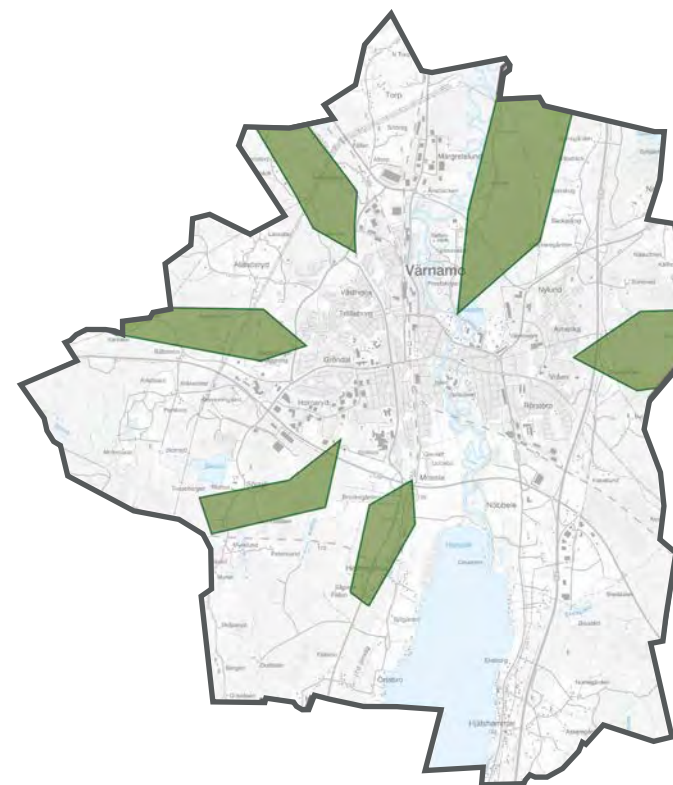
Det gröna stråken ska säkerställas och svaga kopplingar ska utvecklas i Värnamo vilket bland annat kommer trygga invånarnas tillgång till parker och grönområden när staden växer och förtätas.

Grönytor

I kommunens Plan för grönstruktur delas Värnamos

stads allmänna grönytor in i tre olika kategorier: närpark, stadsdelspark och större natur- och rekreationsområde. Utöver de tre kategorierna finns flera grönområden, stora och små, som binder samman parker och bildar stadens grönstruktur.

Dessa har en viktig funktion och är inte bara livsmiljö för djur och växter utan även en del av



Kartan visar stadens sex gröna kilar.

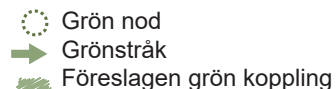
stadens invånarnas livsmiljö. Vissa funktioner kräver en viss storlek för att den ska kunna fungera optimalt (funktioner som lek och återhämtning, infiltration av dagvatten, värmereglering, luftrenande och bullerdämpning) och för att vi ska kunna tillgodogöra oss de hälsofrämjande effekter som grönytor ger.

Olika grönytor ska finnas i staden eftersom det krävs många olika former av grönytor för att kunna hysa alla de olika funktioner som människor, växter och djur i staden behöver.

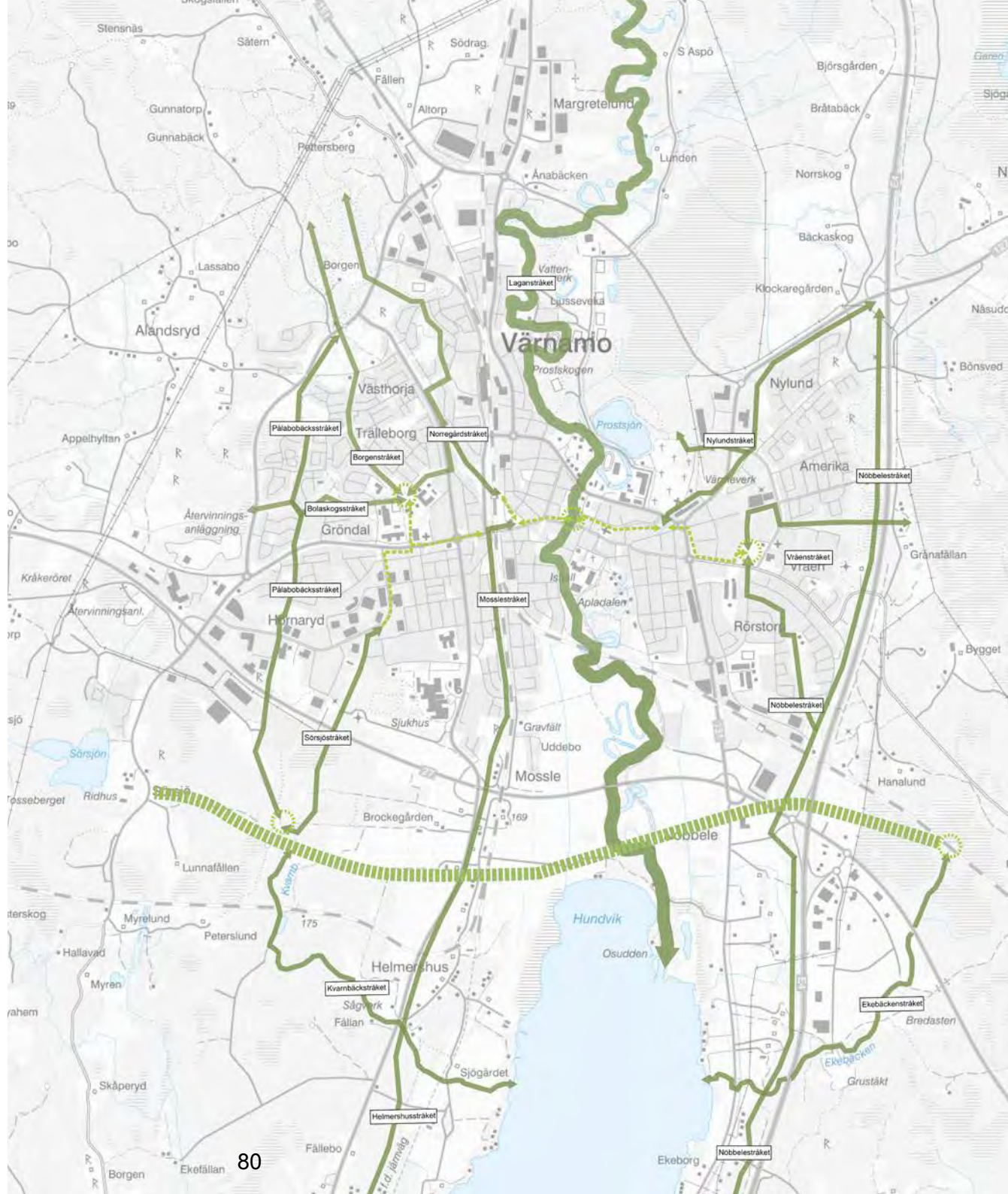
TÄTORTSNÄRA NATUR

I Värnamo stads omland finns olika former av naturmiljöer. En del av dessa är av särskild vikt ur ett rekreativt perspektiv för stadens medborgare och är därav utpekade i kommunens översiktsplan, Mitt Värnamo 2035, som tätortsnära natur. Ofta utgör den tätortsnära naturen en del av en grön kil men inte alltid. Den tätortsnära naturen kommer få en större roll och betydelse i takt med att Värnamo stads befolkning växer och i takt med att staden blir tätare.

I stadens omland finns även platser som utgör värdekärnor för olika naturvärden. Bland annat finns en värdekärna av jätteträd och andra skyddsvärda träd vid sjön Vidösterns östra strand, värdefull skog och större våtmarksområden finns nordöst om staden, större sumpskogsområden finns norr och söder om staden, och söder om staden finns Lagadalens flacka odlings- och kulturlandskap.



Kartan visar gröna stråk och noder i Värnamo stad, såväl existerande som planerade.



Vatten

Grönstruktur är mer än olika former av grönytor i staden. Även de vatten som staden har införlivats i stadsväven är en del av grönstrukturen.

Protsjön, Lagan och Vidöstern utgör de mer betydande exemplen men även bäckar och dammar såsom Pålabobäcken och Bolaskogsdammen är betydelsefulla delar av stadens grönstruktur. Stadens bäckar och dammar belägna i stadens omland ska beaktas och lyftas fram. I de delar där stadsbäckarna har kulverterats eller grävts bort ska dessa i största möjliga mån återställas i syfte att återställa deras olika funktioner. De små vattendragen är en kvalitét och ett exempel på viktig vattenreglerade ekosystemtjänst.

Lagan med tillhörande landskap utgör ryggraden i stadens grönstruktur. För lagandalen och dess sträckning genom Värnamo stad har en utredning gjorts, Laganstråket - ett vattenrum genom centrala Värnamo (2015). Studien redovisar hur befintliga kvaliteter kan vidareutvecklas och pekar på möjligheten till ett samlat grepp kring det centrala å-rum som Lagan utgör - både i stadens centrala delar och i dess närmaste omland. Årummet delas i utredningen in i tre olika karaktärer, det norra vilda och naturlika, det centrala urbana årummet och det södra kulturpräglade landskapsrummet. Det är kommunens ställning att dessa karaktärer ska renodlas och utvecklas.

Sjön Vidöstern har flera viktiga funktioner för Värnamo stad och är en viktig del av stadens identitet. Sjön ger bland annat staden viktiga rekreations- och boendemiljöer. Sjön är även nationellt särskilt värdefull ur fiskesynpunkt och regionalt värdefull ur naturvärdessynpunkt. Även

Lagan har ur regionalt perspektiv bedömts betydelsefull ur fiske- och naturvärdessynpunkt.

Strandskydd

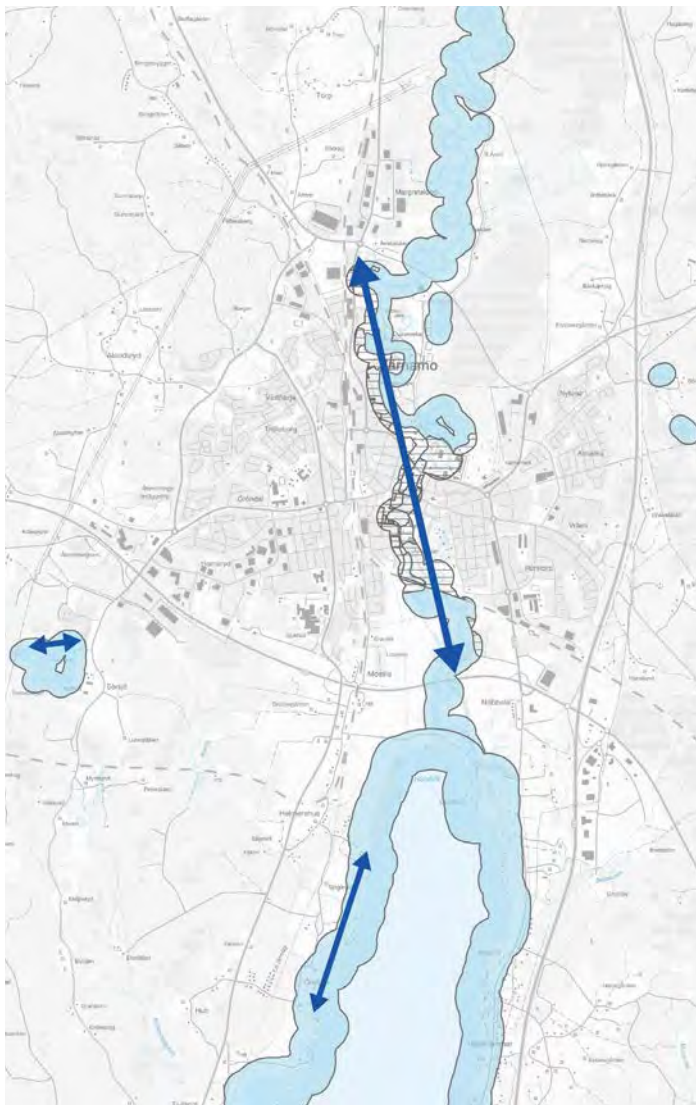
Strandskyddet är ett generellt skydd som gäller i hela landet och vid alla sjöar och vattendrag. Det skyddade området är normalt 100 meter från strandkanten, både på land och i vattenområdet. Strandskyddet kan utökas upp till 300 meter, om det behövs för att säkerställa något av strandskyddets syften: att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet.

Lagan och följande vattendrag inom fördjupningen av översiktsplanen omfattas av det generella strandskyddet: Sörsjön, Protsjön, dammarna vid fotbollsplanerna på Ljusseveka och Stampabäckens två vattendammar öster om E4:an. För Vidösterns norra stränder råder ett utökat strandskydd om 200 meter.

Generellt är kommunens ställning att strandskyddet i de delar där staden med omland omfattas av strandskyddet ska beaktas för att upprätthålla strandskyddets syfte om bland annat allmänhetens tillgänglighet till strandlinjen. För de delar där strandlinjen redan idag kan anses vara ianspråktagen eller införlivad i stadsbebyggelse, framförallt Lagans centrala delar, så ser kommunen positivt till eventuell planering och exploatering i förtätningslägen inom strandskyddat område. Kommunens ställning är att förtätning av Värnamo stad är ett viktigt allmänt intresse men menar samtidigt att förtätning inom strandskyddet måste vara förenligt med allmänhetens tillgänglighet till strandlinjen och fri passage måste alltid ordnas. Ett exempel på en

sådan förtätning är byggnation av kvarteret Sarven.

Allmänhetens tillgång till strandlinjen är särskilt viktig inom den fördjupade översiktsplanens område på grund av stadens många invånares behov av att kunna komma intill strandlinjen. I vissa fall är kommunens ställning att vissa former av åtgärder, verksamheter och exploateringar är förenliga med strandskyddets syfte och istället kan bidra till strandskyddets syfte att tillgängliggöra strandlinjen, samtidigt som man kan säkerställa växters och djurs livsmiljö. Kommunen menar vidare att just för de stadsnära strandlinjerna föreligger potential för utveckling och att dessa är särskilt viktiga på grund av lokaliseringen invid staden. Ett exempel kan vara strandnära bebyggelse (observera inga stora strandnära villatomter, utan mer blandad bebyggelse med olika upplåtelseformer) som samtidigt säkerställer allmän platsmark invid stranden med funktioner som badplats och fiskebrygga som kan komma hela staden till del, som för vissa begränsade platser kan vara aktuellt. Exempel på sådana platser kan vara Helmershus, Örtebro, Sörsjöns nordvästliga strandlinje och för delar av Protsjöns västra strandlinje.



Kartan visar strandskyddat område samt i vilka delar som kommunen ställer sig bakom viss utveckling inom strandskyddat område.

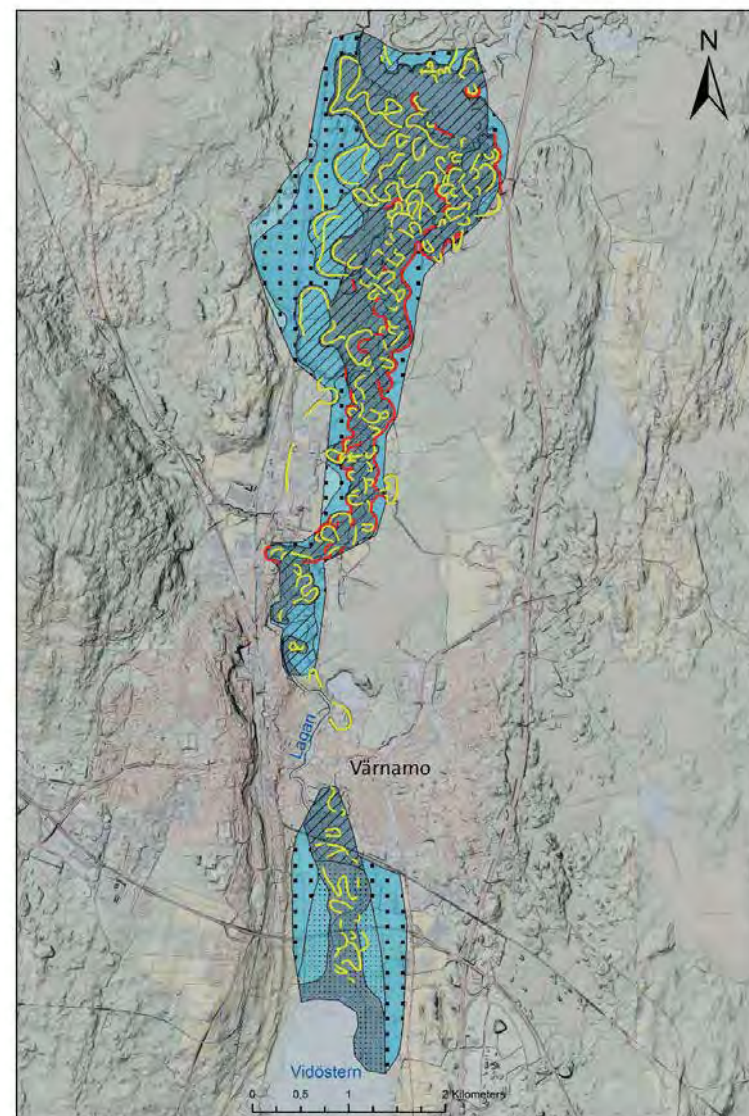
Riksintresse naturvård, Lagan nedströms Hörledammen

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har (2019) utfört en uppdaterad kartering och bedömning av de geovetenskapliga riksvärden som riksintresset representerar. Riksintresset är utpekade utslutande för dess geovetenskapliga värden, i första hand den landskapsbildande process som fortfarande pågår samt områdets betydelse för förståelsen av landskapsutvecklingen och processerna från isavsmältning till nutid.

För att riksintressets geovetenskapliga värden inte ska utsättas för påtaglig skada är det centralt att de områden där pågående processer finns bibehålls i sitt naturliga tillstånd och lämnas opåverkade. SGU vill även belysa att helheten och det geologiska sammanhanget utgör en central del för riksintressets geovetenskapliga värde.

SGU har utifrån riksintressets utpekade riksvärden, dvs. meander, korvsjöar och delta och det tillhörande värdeomdömet, som inkluderar processerna, delat in området i tre skyddsvärdesklasser; högre skyddsvärden, måttliga skyddsvärden och lägre skyddsvärden.

Kartan visar området för Riksintresset Lagan nedströms Hörledammen.



Skyddsvärde	Process	Formelement
1. Högre skyddsvärden	1. Fluvial erosion, meandering	Erosionsbrant
2. Måttliga skyddsvärden	2. Ackumulation, deltabildning	Erosionsfåra, korvsjö
3. Lägre skyddsvärden	3. Isavsmältningens erosion och ackumulation	

Fritid, friluftsliv och rekreation

Apladalen, Prostsjöområdet, Alandsryd/Borgen och Lagadalen söder om staden med Osudden är fyra viktiga områden för friluftsliv, fritid och rekreation i Värnamo stads omland. Stadens invånare ska ha god tillgång till dylika områden och i takt med befolkningstillväxten ska dessa områden utvecklas och därav ska ytor som möjliggör denna utveckling beaktas i planering. Vid förtätning och omvandling får fler bättre möjlighet att använda stadens friluftsområden, förutsatt att goda kopplingar till dessa områden bibehålls och förstärks. I planförslagets utblick föreslås del av grönkilen Sörsjön utvecklas till nytt friluftslivsområde för staden.

Möblering, belysning, faciliteter, skyltar och annan utrustning ska underlätta och bidra till att skapa trygga och tillgängliga miljöer.

Vid byggnation och utveckling av Prostsjöområdet är det av vikt att ytor för friluftsliv och rekreation i området bibehålls och förstärks. Likaså ska ny bebyggelse väster om Gröndalsleden och särskilt invid Borgens friluftsanläggning beakta friluftslivintresset i området.

Koloniområdena vid Sörsjön och Lagan är viktiga fritids- och rekreationsområden. Kommunen ska verka för fler olika former av odlingsmöjligheter så att fler alternativ finns tillgängliga för fler medborgare. Kommunen ska premiera bostadsnära odlingsalternativ i syfte att verka för minskade transporter. För Sörsjö kolonihusområde ser kommunen positivt till en utveckling mot mer permanent bostadsbebyggelse bland annat eftersom området finns inom ett framtida utvecklingsstråk och att kommunens därav

ser potential för området att kompletteras med bostadsbebyggelse. Koloniområdet invid Lagan föreligger inom ett utpekat utbyggnads- och förtätningsområde vilket kan komma att innebära behov av att långsiktigt utlokalisera området till lämpad plats. I samband med utbyggnaden ska detta utredas och ny plats föreslås.

Riksintresse friluftsliv, Vidöstern

Sjön Vidöstern med stränder är av riksintresse för friluftslivet. Området bedöms ha särskilt goda förutsättningar för berikande upplevelser i natur- och kulturmiljöer och för vattenanknutna friluftsaktiviteter. Exempel på friluftsaktiviteter är fritidsfiske, bad, båtliv och upplevelse av kulturmiljö där Åminne bruk utgör ett exempel.

Verksamheter och åtgärder som bedöms inverka negativt på riksintresset är exempelvis sådana som försämrar vattenkvaliteten och på så sätt påverkar fisket eller badmöjligheterna negativt och exploateringar som begränsar allmänhetens tillträde till stränder och tillgänglighet till och i området. Kommunen ser en stor potential i området som är förenligt med riksintressets värden och kommunens ställningstagande är generellt att verka för riksintressets värden inom dess gränser. För vissa avgränsade platser kan exploateringar och vissa verksamheter öka allmänhetens tillträde till stränder och tillgänglighet i området. För sådan utveckling ställer sig kommunen positiv.

Prostsjöområdet är ett centralt beläget område för friluftsliv, fritid och rekreation.



Natur, rekreation och miljö Ställningstaganden

Grönstruktur i den täta staden

Vid utbyggnads-, förtätnings- och omvandlingsprojekt ska berörd grönyta säkerställas, kvalitén höjas och fler funktioner tillföras ytan. Om nödvändigt ska nya grönytor anläggas.

Stadens grönstruktur ska vara tillgänglig och trygg för alla samhällsgrupper.

Stadens sex gröna kilar ska respekteras och upprätthållas. Dess olika karaktärer ska klargöras, förtydligas och kopplas samman med stadens gröna stråk.

Stadens gröna stråk och noder ska beaktas och säkerställas och svaga kopplingar ska stärkas.

Utpekade värdekärnor med särskilt höga naturvärden i stadens omland ska beaktas.

Strandskydd

För utpekade områden (Helmershus, Hjalshammar, Örtebro, Sörjön) ställer sig kommunen positiv till utveckling inom strandskyddat område. Kommunens ställning är att dessa platser kan anses ianspråktaga och ställer sig bakom vidare utveckling och exploatering inom områdena som kan gynna allmänhetens tillgänglighet till strandlinjen.

För urbana miljöer inom strandskyddat område ställer sig kommunen bakom förtätnings- och omvandlingsprojekt som bidrar till hållbar stadsutveckling. Kommunens menar att strandskyddet för dessa platser i och med det centrala läget kan anses inskränkt. Vid förtätning och omvandling inom stadsbebyggelsen är det viktigt att allmänhetens tillgänglighet till stranden säkerställs med en så kallad fri passage.

Bebyggelseutveckling och förtätning av Värnamo stad är i stort ett mycket angeläget intresse för vilket strandskyddet kan upphävas utan att för den skull

menligt inskränka på strandskyddets två syften. På många ställen kan strandskyddat område minskas till att omfatta ett område med ett betydligt kortare avstånd från strandlinjen. Kommunen ska därför verka för att upphäva och reducera strandskyddat område vid detaljplanläggning som ligger i linje med planförslagets intentioner/utpekanden in planförslaget.

Lagan nedströms Hörledammen

För de områden inom riksintresset Lagan nedströms Hörledammen där pågående processer finns och som har bedömts ha ett högre skyddsvärde ska riksintresset särskilt beaktas i planering, lovgivande och exploatering. För de delar av riksintresset som är belägna mellan kust- till kustbanan och väg 27 som har getts måtliga värden och där processen utgörs av isavsmältningens erosion och ackumulation, gör kommunen bedömningen att betydelsen av hållbar stadsutveckling väger tyngre än riksintresset så att viss påverkan på riksintresset kan anses vara rimlig.

Friluftsliv och rekreation

Tillräckliga ytor för friluftsliv och rekreation ska säkerställas för Värnamo stads växande befolkning.

I ett längre planperspektiv ska del av grönkilen vid Sörsjö i planering, lovgivande och exploatering beaktas som stadens nya friluftslivsområde.

Det ska finnas en mångfald av anläggningar för friluftsliv och rekreation i Värnamo stad och dess omland. Dessa ska hålla hög standard avseende funktion och gestaltning och anpassas till platsens förutsättningar och karaktär.

Ställningstaganden i Översiktsplan Mitt Värnamo 2035

3.1.1 Ställningstaganden: Attraktiv & hållbar bebyggelseutveckling (s. 30-31),

- Grönstruktur

- Landsbygdutveckling i strandnära läge

5.6.1 Ställningstaganden: Naturmiljön som resurs (110-111),

- Tätortsnära natur

- Friluftsliv

- Riksintressen, Naturvård (Lagan nedströms Hörledammen) och friluftsliv (Vidöstern)

Övriga underlag

Plan för grönstruktur, antagen av kommunfullmäktige 2020-04-23

Plan för grönstruktur i Värnamo stad, Del 2: Inventering och utvecklingsmöjligheter, 2020-04-23

Jord- och skogsbruksmark

Jord- och skogsbruksmarken i Värnamo stads omland har bland annat på grund av dess närhet till staden, förutom brukningsvärdet, en rad andra värden kopplade till sig såsom landskaps-, natur-, kultur- och rekreativa värden. Det öppna jordbrukslandskapet utefter sjön Vidöstern utgör en viktig identitetsskapande kvalité och bidrar till Värnamo stads attraktivitet. Dessa egenskaper gör områden med jordbruksmark även attraktiva för bosättning.

Det finns höga naturvärden kopplat till jordbruksmark men då framförallt till betesmark. Betesmark har generellt en stor biodiversitet med många betydelsefulla biotoper såsom stenmurar, odlingsrösen och åkerholmar. Dessa omfattas av det generella biotopskyddet.

Jordbruksmarkens värde ur ett livsmedelsproduktionsperspektiv har på senare tid uppmärksamats och betydelsen tros även bli större i framtiden bland annat i och med de klimatförändringar som världen ställs inför. Jordbruksmarken i stadens omland bidrar även till möjligheten att närproducera mat vilket har stora ekologiska men även sociala värden. Även skogsbruksmarken spås ha en betydelsefull roll i att tackla klimatförändringarna och i det anpassnings- och omställningsarbete som är nödvändigt att genomföra.

Jordbruksmark

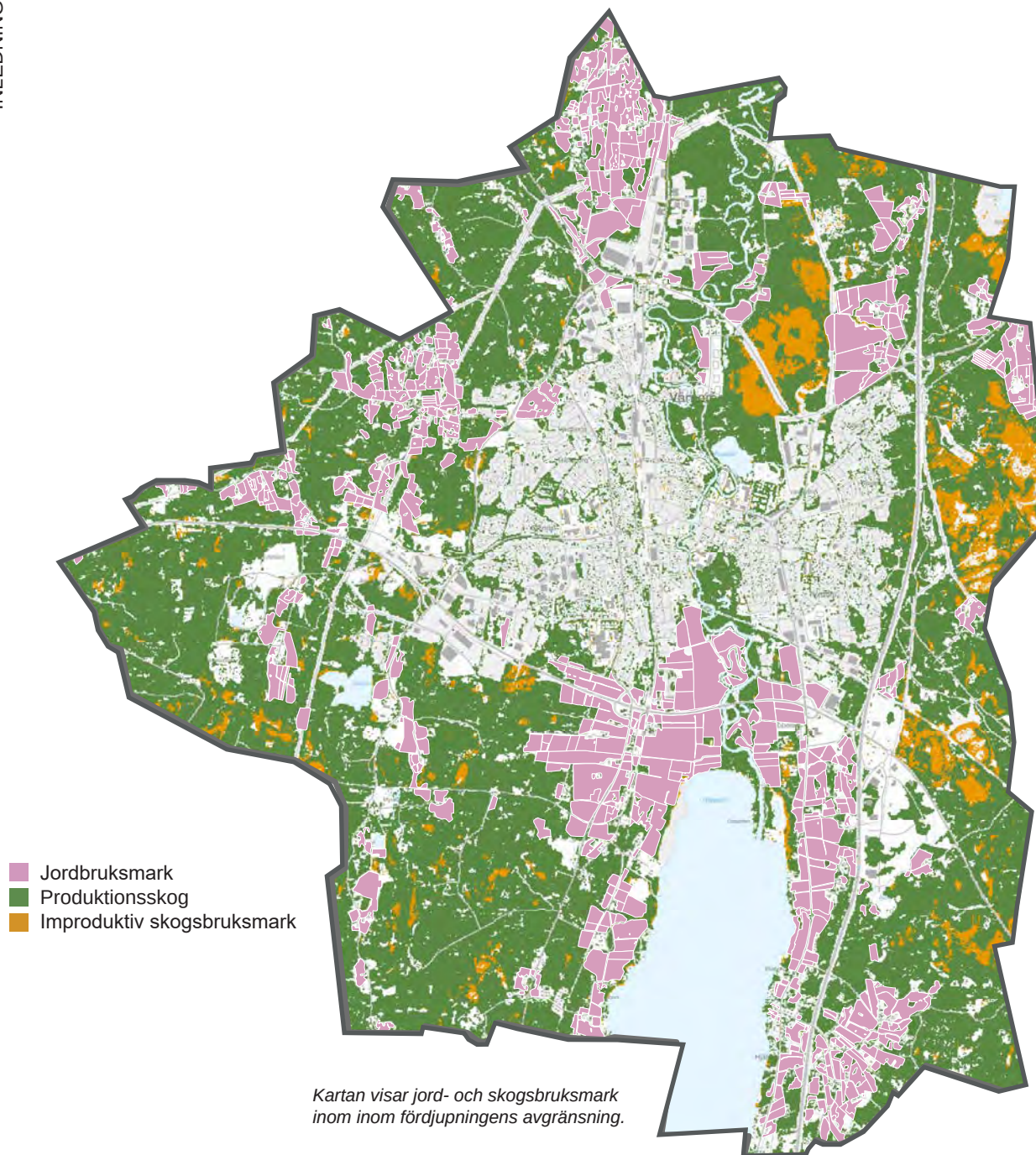
I Värnamo stads omland finns några områden med jordbruksmark med sammanhängande arealer av mycket högt brukningsvärde. Det största jordbruksmarksområdet är den så kallade

Mossleplatån som startar söder om väg 27 och sträcker sig utmed Vidösterns västra strand ner mot Helmershus. På Vidösterns östra strand finns ett större jordbruksmarksområde kallat Nöbbele, i höjd med Bredastens industriområde ner mot HjälsHAMMAR by. Norr om staden finns två mindre områden. Det rör sig om jordbruksmarken väster om Margaretelunds industriområde samt vid Bäckaskog. Gemensamt för den mycket högt värderade jordbruksmarken är att arealerna är sammanhängande, att jordarten är sorterad och att fältstorleken är relativt stor.

Jordbruksmark med bedömt högt brukningsvärde föreligger mer spritt men med viss koncentration i nära anslutning till stadens södra delar samt i Torp, HjälsHAMMAR och Alandsryd. I de tre sistnämnda jordbruksmarksområdena är fälten generellt något mindre och mer oregelbundna än de fält som föreligger strax söder om staden. Den jordbruksmark som värderas med normala värden återfinns framförallt insprängd tillsammans med mindre fält av höga värden. Till störst del utgörs den här marken av betesmark.

Det råder ett hårt exploateringsstryck på jordbruksmark runt våra tätorter i Sverige och Värnamo stad är inget undantag. Vid stadsutveckling finns risk för att kortsiktiga ekonomiska vinster vid exploatering prioriteras högre än jordbruksmarkens långsiktiga värde. Om endast jordbruksmark är ett möjligt alternativ för stadsutveckling bör denna planeras så att jordbrukens intressen och livsmedelsproduktionen skadas så lite som möjligt. I första hand bör mark med goda avkastnings-, och arronderingsförhållanden undantas exploatering.



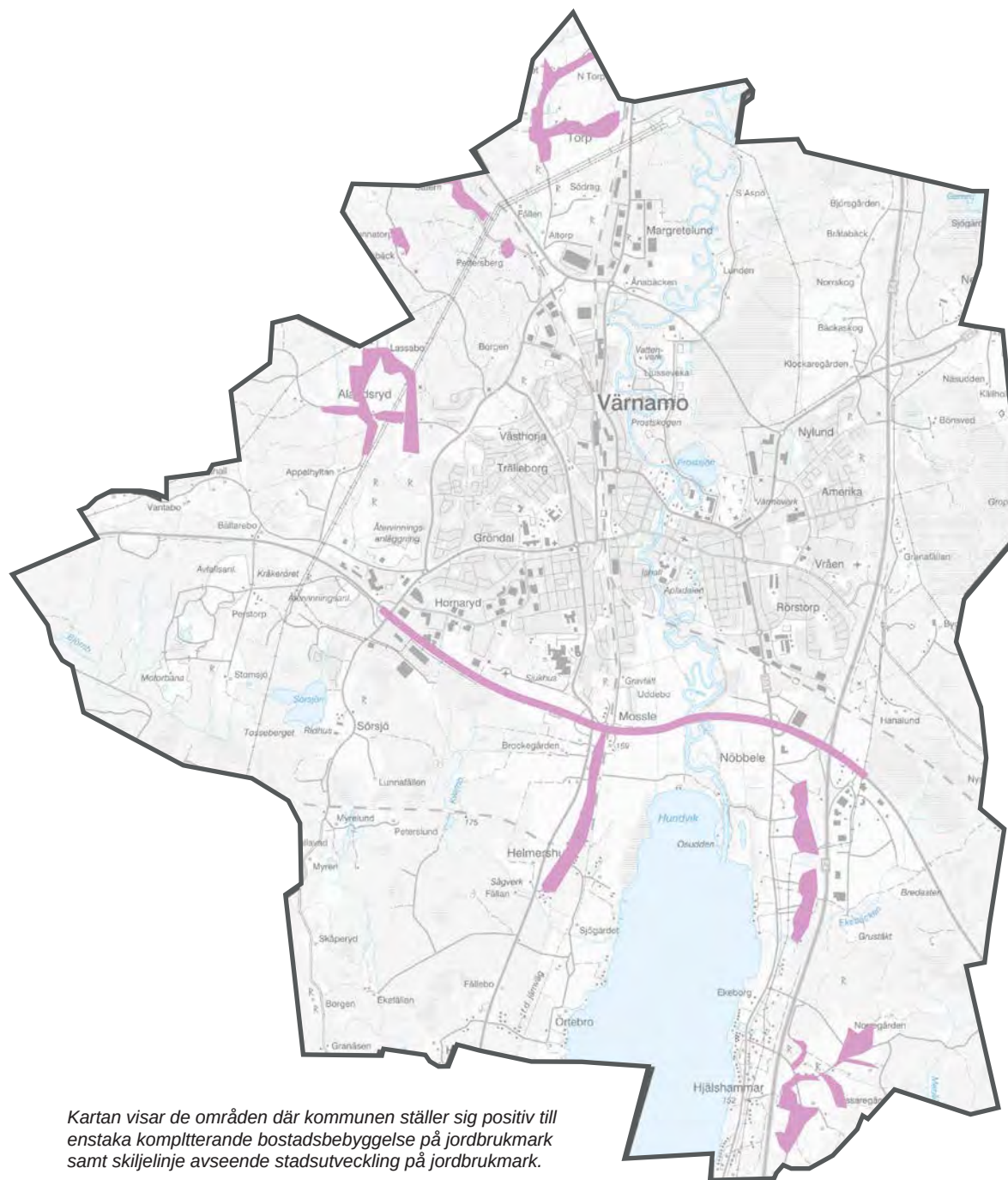


Vid komplettering av bostadsbebyggelse i jordbrukslandskap ska hänsyn tas till de landskapsliga förutsättningarna på platsen så att attraktiviteten bibehålls samt till att jordbruksverksamheterna som upprätthåller landskapet inte trängs undan. Ny bebyggelse ska placeras intill befintlig bebyggelse eller invid strukturer såsom utmed byväg eller i brynzon mellan skogs- och jordbruksmark. Ny bebyggelse kan förläggas delvis till jordbruksmark men inte utan att man vid planering, lokalisering och avstyckning beaktar markens brukningsvärde och fortsatta användning för jordbruksändamål. Exempelvis kan ny bebyggelse lokaliseras i nära samband till åkerholme, dike eller i jordbruksmarkens utkant för att på så vis undvika att marken förlorar i brukningsvärde.

Skogsbruksmark

I Värnamo stads omland finns den mer produktionsvärda skogsbruksmarken framförallt i de sydvästra delarna och söder om Bredasten. Det finns även skogsområden öster om E4:an och nordost om staden men dessa områden utgörs till större del av skog som har låg produktivitet. Det rör sig framförallt om områden med sumpskog och annan sankmark. Dessa områden kan i sin tur ha höga ekologiska värden.

Skogsområden med särskilt höga rekreativa värden förekommer runt friluftslivsområdet Borgen, utmed Lagan norr om stadsutbredningen, norr om Vitarörs verksamhetsområde och väster om Gröndalsleden samt runt Sörsjön.



Kartan visar de områden där kommunen ställer sig positiv till enstaka kompletterande bostadsbebyggelse på jordbruksmark samt skiljelinje avseende stadsutveckling på jordbruksmark.

Jord- och skogsbruksmark Ställningstaganden

Jordbruksmark

Kommunen ställer sig inom utpekade områden positiv till enstaka, kompletterande bostadsbebyggelse på jordbruksmark. Ny bebyggelse ska lokaliseras så att de landskapsmässiga förutsättningarna beaktas och så att inte jordbruksmarkens förutsättning för fortsatt brukande påverkas påtagligt negativt.

Stadens södra gräns för sammanhållen, blandad bebyggelse ska under planperioden fram till 2035 utgöras av väg 27. Jordbruksmark belägen söder om väg 27 ska undantas stadsbebyggelse. Jordbruksmark belägen norr om väg 27 kan komma att tas i anspråk för stadsutveckling i form av sammanhållen, blandad bebyggelse.

Skogsbruksmark

Skogsområden med särskilt höga rekreativa värden som finns i grönkilar och i utvecklingsstråkens förlängning ska skötas varsamt och med försiktighet exploateras så de rekreativa värdena kvarstår.

Ställningstaganden i Översiktsplan Mitt Värnamo 2035

5.7.1 Ställningstaganden: Bevara & utveckla jord- & skogsbruksmark (s. 116)

6.3.1 Ställningstaganden: Plats för och näring till näringslivet (s. 130), - Areella och gröna näringar

Övriga underlag

Jordbruksmarkens värde kring Värnamo stad, utredning 2020.

Klimatanpassning

De naturolyckor som kommunen ska beakta i sin planering har alla en koppling till uppdraget om att klimatanpassa samhället. Klimatanpassning rör sig i stort inte om några nya risker, utan istället konsekvenserna och verkan av redan kända naturolyckor som samhället ska anpassas utefter.

Enligt SMHI:s länsvisa klimatanalyser kommer det framtida klimatet i kommunen bli torrare och varmare under sommarhalvåret och mildare samt ökad nederbörd och perioder med stora flöden i vattendragen under vinterhalvåret. Vädret förväntas dessutom bli mer extremt med perioder av värmeböljor och en ökad frekvens av skyfall. För att klara av det framtida klimatet måste Värnamo anpassas till dessa extrema vädersituationer.

Kommuner ska i översiktsplanen ge sin syn på risken för skador på den byggda miljön som kan följa av översvämning, ras, skred och erosion som är klimatrelaterade samt på hur sådana risker kan minska eller upphöra. Kommunen ska redogöra för klimatrelaterade riskområden för översvämning och skred.

Flera av de naturriskerna som kommunen ska ta hänsyn till i sin planering kommer att påverkas av klimatförändringarna. Det rör sig om översvämning, risk för erosion, ras och skred. Andra klimatrelaterade risker såsom skyfall, värmebölja och torka har på senare tid uppmärksamats mer i takt med att problematiken kring dessa klimatrisker har visat sig.

Översvämning

Klimatförändringarna kommer på sikt innebära återkommande perioder med ökade flöden i Lagan och Vidöstern och därtill ökad avrinning med påföljande risk för översvämningar. Detta innebär i sin tur ökad risk för erosion, ras och skred utefter strandlinjerna.

Värnamo stads lokalisering vid Lagan gör att staden har en historia av återkommande översvämningar vilket i sin tur har resulterat i att kommunen är relativt väl rustad översvämningar. Vissa anpassningar har redan gjorts med tekniska åtgärder såsom backventiler, pumpar och översvämningsvallar. Värnamo planerar och arbetar för att staden ska klara flöden med 100-års-återkomsttid. Länsstyrelsen rekommenderar idag att man i planering beaktar 200-års-återkomsttid, vilket betyder att det i framtiden kan finnas behov av fler åtgärder för att klara perioder med höga flöden i Lagan.

Vid det senaste tillfället med höga vattenflöden i Lagan (feb/mars 2020) har de åtgärder som vidtagits fallit väl ut och marköversvämningar har kunnat begränsas och har bara i mindre omfattning orsakat skador på fastigheter, samt inneburit mindre tillgänglighetsproblematik när GC-vägar/undergångar har översvämmats.

I den kommunövergripande översiktsplanen finns en antagen lägsta nivå för golv vid nybyggnation invid Vidösterns stränder, +145,9 (RH 2000) som ska följas. Höjden är baserad på ett flöde med en 100-års-återkomsttid.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

(MSB) har 2019 uppdaterat underlaget Översvämningskartering utmed Lagan, med tillhörande kartor. Den visar vilka delar av tätorten som kommer att drabbas av marköversvämningar för olika dimensionerade flöden. Kartorna redogör för översvämningszoner vid flöden med en statistisk återkomsttid av 50-, 100-, och 200-år och ett beräknat högsta flöde (BHF). Dessutom har en anpassning gjorts utifrån förväntade flöden år 2098. Dessa kartor redogör för att det centralt belägna kvarteret Kärleken samt bebyggelse utmed Lasarettsgatan, Enehagsvägen och Skolgatan kan komma att översvämmas. Norrut kommer framför allt bebyggelse invid Finnvedsvallen och Sandgatan men även på motsatt sida Lagan, i/vid Ljusseveka, att beröras. I BHF-scenariot skulle dessutom stora delar av Karlsdal och de södra delarna av Östermalm översvämmas. Kommunens ställning är att detta långsiktigt ska beaktas i planering och åtgärder ska vidtas. Samhällsviktig byggnation och tillgänglighet ska prioriteras.

En följd av klimatförändringarna är en ökad risk för dammbrott. Lagan är reglerad och uppströms Värnamo förekommer två större dammar, som vid ett dammbrott skulle innebära att delar av staden översvämmas. Kommunen har tagit fram ett underlag som visar vilka områden som vid ett dammbrott översvämmas. Underlaget visar att det är samma områden som berörs av höga flöden i Lagan som berörs vid dammbrott.

Erosion, ras och skred

Risk för erosion, ras och skred föreligger framförallt i mer finkorniga jordarter såsom finsand, silt och ler. Dessa jordarter har avsatts i vatten och förekommer därav framförallt utmed Lagan och

Vidösterns stränder och således är stora delar av Värnamo stad och dess omland belägen på dessa jordarter. Lagan har en meandrande sträckning genom staden. Längs Lagans strand pågår en stor erosionsaktivitet längs delar av sträckan (huvudsakligen i dess ytterkurvor). För jordarten morän finns en viss skredbenägenhet men generellt bör topografi eller närhet till vattendrag också sammanfalla för att skred ska uppstå i moränjord. Topografi och närhet till vattendrag är utöver jordart ytterligare en parameter som påverkar en jords benägenhet för skred.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har 2011 tagit fram underlaget Översiktlig stabilitetskartering inom fem kommuner längs Lagan, Värnamo kommun. Underlaget pekar ut platser i Värnamo stad där stabilitetsproblematik föreligger. Syftet med den översiktliga karteringen av stabilitetsförhållanden inom bebyggda områden är att identifiera områden där det finns behov av att göra detaljerade geotekniska utredningar, eller översyn av tidigare utredningar och åtgärder. Underlaget visar på flera områden mer vanligt förekommande i Lagans "ytterkurvor" som översiktligt inte kan klassas som tillfredsställande stabila. Dessa områden är inte heller tillräckligt utredda varför en detaljerad stabilitetsutredning rekommenderas. Fastigheterna utmed Lagan och Kvarnängsgatan och fastigheterna utmed Finngatan är belägna i nära samband med sådana områden. Lokalgatan Ågatan och bebyggelse på delar av kvarteret Kroken är andra områden som finns utpekade där stabiliteten inte bedöms tillfredsställande. SGI har gjort en övergripande kartläggning (skala 1:100 000) över var förutsättningar för skred i finkorniga jordarter föreligger. Kartläggningen pekar

framförallt på områden i den norra delen av staden samt utanför nuvarande tätortutbredning. Det finns även mer centralt belägna platser, såsom för delar av Apladalens norra och nordvästra delar, utmed Kust- till kustbanan, utmed Malmövägen mellan järnvägen och trafikplats Nöbbele och för bebyggelse väster om kvarteren utmed Mosslegatan. Utmed Vidösterns östra strand visar kartläggningen flera områden utmed väg 606 och utmed sjöns västra strand finns motsvarande områden utpekade men i något mindre omfattning.

Skyfall

Skyfall förväntas i framtiden bli mer vanligt förekommande. För Värnamo tätort finns idag kartlagt de huvudsakliga avrinningsvägarna, lågstråken samt potentiella översvåmningsytor på markytan. I samspel med naturliga vattendrag och dagvattenförande avloppsledningsnät avleds nederbörden längs med dessa avrinningsvägar mot Lagan. Ledningsnätet är konstruerat för att avleda normalt förekommande regn. Vid mycket kraftig ihållande nederbörd, där avledningskapaciteten i ledningsnätet överskrids, dominerar avrinning på ytan vilket kan orsaka problem för den byggda miljön där denna hamnar i konflikt med exempelvis rinnvägar och lågpunkter. Dessa skyfallskarteringar utgör ett gott planeringsunderlag och ger en god vägledning om var riskerna för översvämning är särskilt stora, som underlag för prioriteringar. Karteringen över Värnamo stad visar att framförallt stadens östra stadsdelar har problem som kräver att åtgärder vidtas.

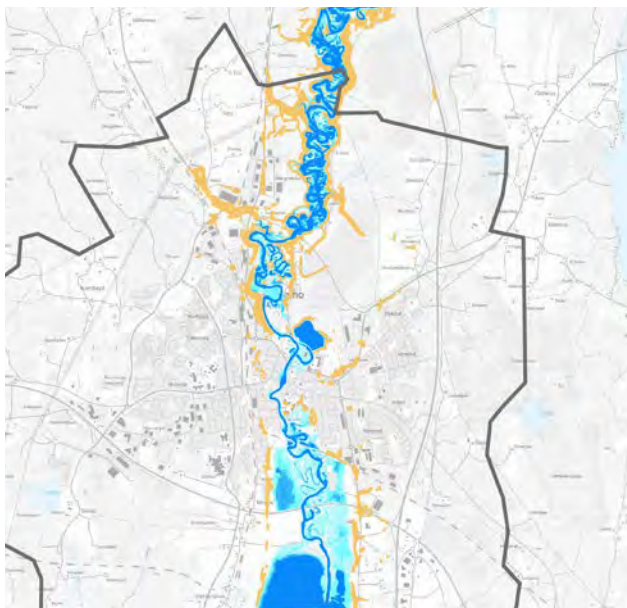
Kommunen har i samband med arbetet att ta fram ny fördjupad översiktsplan tagit ytterligare ett steg i arbetet med skyfallshantering genom att ta fram en

Höga vattenivåer i Apladalen, februari 2020

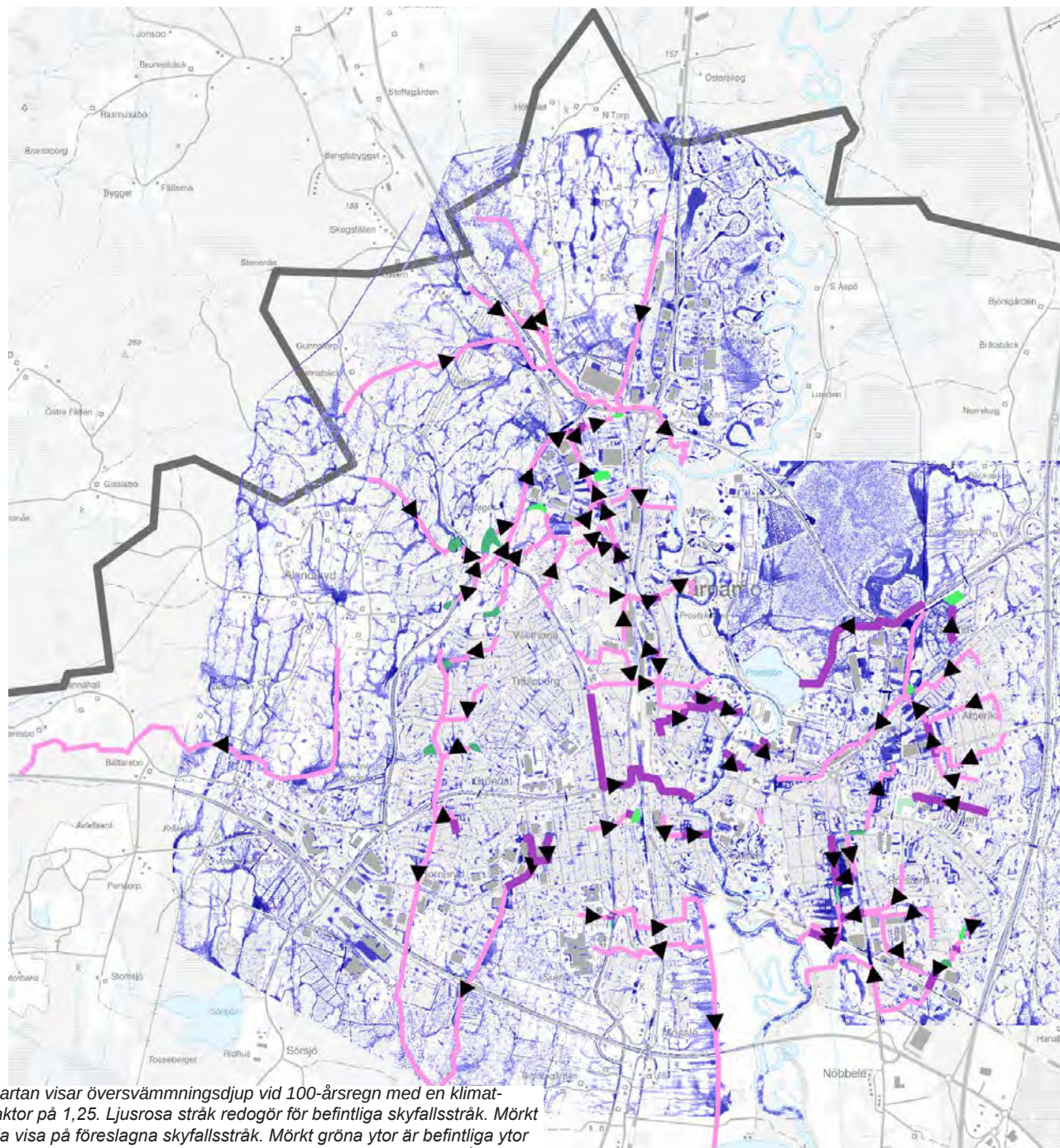


utredning som identifierar, analyserar och ger förslag på tekniska åtgärder som bör genomföras. De större övergripande och mer betydelsefulla åtgärderna tas med i översiktsplanen och den markanvändning som föreslås. Av utredningen går att utläsa att det redan idag finns en rad olika skyfallsstråk och översvämningsytor som måste beaktas i den vidare planeringen, samt att även nya föreslås tillkomma.

Länsstyrelsen har valt att använda återkomsttiden 100-årsregn som vägledande för när en bedömning av översvämningsrisken ska göras. En klimatkoefficient ska inkluderas för att bedöma översvämningsrisken i ett förändrat klimat. Lämplig klimatkoefficient för ett regn med 100 års återkomsttid är utifrån dagens kunskapsläge 1,2–1,4, vilket innebär att regnvolymen väntas öka med 20–40 % fram till år 2100.



Kartans sandfärgade ytor visar var det finns förutsättningar för skred. Kartans blå fält visar översvämnade ytor vid höga flöden i Lagan/Vidöstern.



Kartan visar översvämningsdjup vid 100-årsregn med en klimatkoefficient på 1,25. Ljusrosa stråk redogör för befintliga skyfallsstråk. Mörkt lila visar på föreslagna skyfallsstråk. Mörkt gröna ytor är befintliga ytor för skyfall/dagvattenhantering. Ljust gröna ytor visar förslag på nya översvämningsbara ytor.

temperatur är minst 25.0°C minst fem dagar i sträck. Värmeböljor kommer bli vanligare i takt med klimatförändringarna. Forskare har beräknat att extremt varma tillfällen kommer inträffa allt oftare och att temperaturen kommer att öka vid dessa tillfällen. Forskning har även kunnat påvisa att dödligheten ökar i befolkningen under perioder med extremt varmt väder vilket gör betydelsen av att anpassa samhället till värmeböljor betydelsefullt.

En viktig faktor utifrån fysisk planering är den så kallade värmeöeffekten i städer. Hur människor bor och möjligheten till att finna svalka i staden är också viktiga förhållanden för vilka effekter värmeböljor ger för stadens invånare. Länsstyrelsen i Jönköping har tagit fram ett underlag, en satellitbild, som ger en ögonblicksbild över temperaturen under en sommar dag 2018 i Värnamo stad. Bilden ger kommunen en ungefärlig bild över i vilka områden där så kallade värmeöeffekter kan uppstå och där åtgärder vid behov kan behöva prioriteras.

De åtgärder som kan bidra till att lindra perioder med värmebölja är bland annat att värna och verka för att befintlig grönstruktur bevaras och att ny tillkommer. I områden med hög exploatering eller i förtätningslägen där grönyta tas i anspråk kan denna kompenseras med bland annat gröna tak och väggar, plantering av träd som genererar skugga med stora lövverk, eller ytor av armerat gräs istället för asfalterade parkeringsytor m.m. Förtätning på grönyta ska generellt undvikas speciellt för delar av staden som redan idag är belägna i områden som riskerar att bli väldigt varma. Vid planering bör även sådan markanvändning som äldreboende, förskola och viss känslig service styras undan de varma lokaliseringsarna, stadens värmeöar. Grönytor och

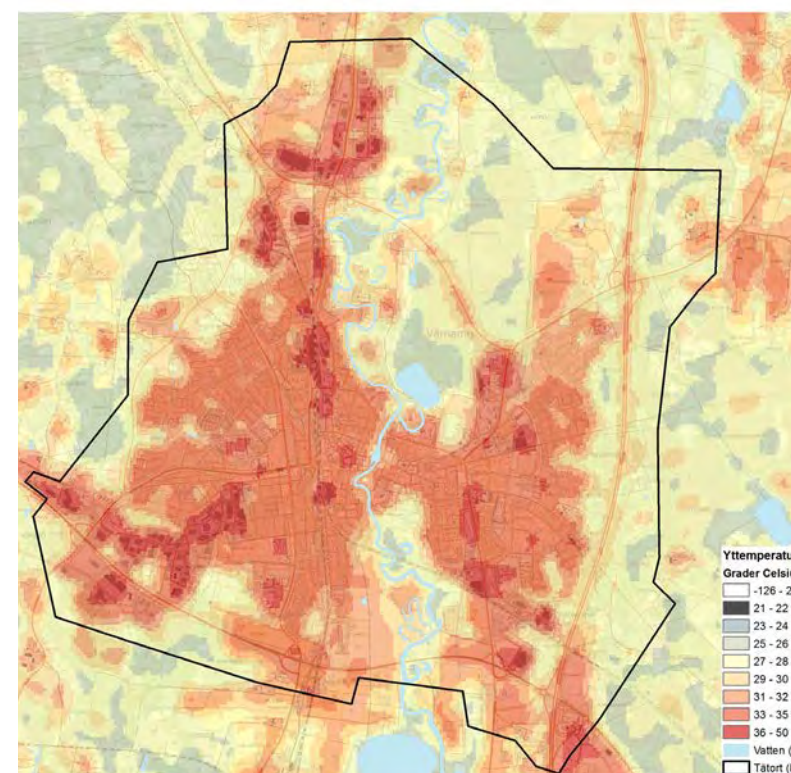
skuggiga miljöer är framförallt viktigt att beakta invid lekplatser, förskolor, bostadsområden med flerfamiljshus, äldreboende, vårdcentraler och där människor generellt vistas.

En god tillgänglighet till stadens vatten och naturområden är viktigt att beakta, speciellt de stadsnära badplatserna Prostsjön och Osudden är viktiga för att lindra de negativa hälsoeffekterna vid värmebölja. De vattennära miljöerna ska utformas så att alla invånare ska ha möjlighet att ta sig till dem samt att kunna använda platserna.

Torka

En effekt av ett varmare klimat och förändrande nederbördsmönster är att perioder av torka befaras öka i framtiden. Långvariga perioder med liten eller ingen nederbörd medför att växtligheten hämmas, vilket påverkar jordbrukets skördar och skogstillväxten. Konsekvenserna förvärras om temperaturen samtidigt är hög, eftersom avdunstningen då är stor. Långvariga perioder med låg eller ingen nederbörd medför låg vattenföring i vattendragen och lågt vattenstånd i sjöarna. Det kan leda till vattenbrist och konkurrens mellan olika användning av vatten, till exempel dricksvattenförsörjning, industriell verksamhet eller bevattning. Till följd av långvarig torka ökar även risken för bränder i skog och mark. Med ökad avdunstning och längre växtsäsong på grund av ökade temperaturer kommer det troligtvis bli vanligare med låga vattenflöden och låga grundvattennivåer i södra Sverige.

Redan idag har kommunen och verksamhetsutövare fått anpassa sig till att hantera perioder med mindre vatten. Det finns inte så många åtgärder att vidta för att mildra effekterna av torka för Värnamo stad genom stadsutveckling och fysisk planering. Av stor betydelse är att säkra dricksvattenförsörjningen exempelvis genom att vid lovgivande och planering följa restriktioner för vattenskyddsområden för de vattentäkter som är belägna inom staden.



Bilden visar temperaturen i Värnamo under ett tillfälle i juni 2018 (Jönköpings länsstyrelse).

Klimatanpassning Ställningstaganden

Översvämning

I områden som hotas av 100-årsflöden, och i det fall inte åtgärder vidtas, bör det i princip inte tillkomma någon bebyggelse. Undantag gäller för enkla byggnader som garage och uthus. Mindre vägar och cykelvägar liksom aktivitetsytor kan anläggas.

I områden som hotas av 200-årsflöden kan bebyggelse uppföras men översvämningsrisken måste beaktas för att minimera eventuella skador. Bostadsområden med flerbostadshus eller kontor samt mindre industrier med obetydlig eller liten miljöpåverkan kan uppföras om de lokaliseras så att möjligheter finns för kommunen att uppföra tekniska åtgärder såsom invallningar etc. Nedre våningsplan bör utföras så att de tål viss översvämning.

Riskobjekt och samhällsfunktioner av betydande vikt bör lokaliseras i områden som inte hotas av så kallat beräknat högsta flöde (BHF). Det kan vara offentliga byggnader som till exempel sjukhus, vårdhem, skolor, infrastruktur av stor betydelse såsom riksvägar och andra vägar utan reella förbifartsmöjligheter, järnväg, VA/avfallsanläggningar, el-/teleanläggningar samt industrier med stor miljöpåverkan eller andra industriområden.

Skyfall

Ny bebyggelse planeras så att den inte tar skada eller orsakar skada vid en översvämning från minst ett 100-årsregn. Risken för översvämning från ett 100-årsregn ska bedömas i planering och lovgivande och eventuella skyddsåtgärder säkerställas. Samhällsviktig verksamhet ges en högre säkerhetsnivå och planeras så att funktionen kan upprätthållas vid en översvämning. Framkomligheten till och från planområdet ska beaktas och vid behov säkerställas.

Befintlig bebyggelse ska skyddas vid händelse av skyfall genom att på allmänna platser där behov och förutsättningar finns utforma dessa för att begränsa störningar och skador. Det rör sig om att säkerställa och tillskapa nya rinnvägar, översvämningsbara ytor och andra tekniska åtgärder.

Värmebölja

Vid planering och lovgivande ska perioder med värmebölja beaktas och åtgärder vidtas för att lindra de negativa hälsoeffekterna. Särskilt ska beslut som berör särskilt utsatta riskgrupper beaktas.

Ställningstaganden i Översiktsplan Mitt Värnamo 2035

5.4.1 Ställningstaganden: En klimatanpassad kommun (s. 91)
- Planering och bebyggelse

5.5.1 Ställningstaganden: Miljö & hälsosäker kommun (101-102)
- Naturolycksrisker

Övriga underlag

Översvämningshantering, Plan för hantering av skyfall och höga flöden i Värnamo kommun, rapport 2020

Risk, hälsa och säkerhet

För att säkerställa en god livsmiljö i Värnamo stad så behövs riskfaktorer tas hänsyn till vid planering och exploatering i staden.

Trafikbuller och luft- och markföroreningar är några för Värnamo stads utveckling stora risk- och hälsofrågor.

Buller

Buller är den miljöstörning som berör flest människor i Sverige, inte minst i Värnamo där stora vägar som E4 och väg 27 möts och där Kust-till kustbanan passerar. Buller är oönskat ljud som vi människor blir störda av. Buller är en stark bidragande orsak till ohälsa, exempelvis hjärt- och kärlsjukdomar och sömnproblem.

Två av planförslaget huvudsakliga stadsbyggnadsprinciper bygger på att utveckla staden innanför nuvarande tätortsutredning och att uppnå en mer blandad bebyggelse. Förtätning och omvandling kommer att innebära fler människor och ökade transporter på en mindre yta. En ökad andel blandad bebyggelse kommer också att leda till fler transporter även på mindre vägar och gator. En lyckad omställning till hållbara transporter kommer att vara avgörande men buller kommer trots det vara en faktor att beakta.

Järnvägstrafiken på Kust- till kustbanan men även på Halmstads-Nässjöbanan(HNJ) förväntas öka i framtiden. Betydelsen av HNJ förväntas öka med mer godstrafik då Halmstad hamn ska öppnas för färjetrafik. Satsningar på den så kallade Baltic link, där Kust-till kustbanan utgör en viktig länk, förväntas också innebära mer järnvägstrafik genom Värnamo stad.

Flera av de förtätningsområden som planförslaget tar upp kommer att påverkas av järnvägsbuller. Den idag centralt belägna rangersverksamheten föreslås i planförslaget utlokaliseras vilket kommer att leda till att centralt belägen mark för bebyggelse och utveckling av Värnamo stadskärna frigörs. Likaså föreslås en större utveckling och omvandling kring Rörstorpsstationen. Denna utveckling kommer att kräva olika åtgärder avseende lokalisering och tekniska lösningar för att kunna följa de riktlinjer avseende buller som kommunen har ställt sig bakom. För att minska påverkan från buller kan åtgärder göras som påverkar källan, åtgärder mellan källan och mottagaren eller åtgärder vid mottagaren. Det kan innebära att åtgärda väg/järnvägsbeläggning, ljuddämpning med bullerskärmar, vallar eller ljudisolerade fönster.

Vid förtätning och utveckling i bullerutsatta miljöer kan bebyggelse utformas med skärmande fasader, sluten kvartersstruktur och genomgående lägenheter för att ge möjlighet till bullerskyddande innergårdar.

Luftkvalitet

Luftkvaliteten kan påverkas negativt av ett stort antal föroreningar som kan förekomma som gaser eller partiklar i luften. De vanligaste luftföroreningarna består av kväve- och svaveloxider, marknära ozon samt svävande partiklar av olika storlek, ålder och sammansättning. Luftföroreningarna uppstår framför allt vid förbränning, exempelvis från fossildriva motorfordon som även bidrar till ökad mängd luftburna partiklar från förslitning av bromsar, hjul och vägbanan.

Idag är småskalig vedeldning och trafik den största orsaken till dålig luftkvalité i Värnamo stad.

Generellt är luftkvalitétssituationen i Värnamo god. Fram till 2019 har regelbundna mätningar utförts utefter några centralt belägna gator. Dessa mätningar visar generellt att halterna för kväveoxid, bensen och partiklar är låga, och att det utifrån lagstiftad miljö kvalitetsnorm rör sig om godkända nivåer.

Planförslaget förespråkar framförallt att staden ska utvecklas genom förtätning och omvandling. Utvecklingen kommer att leda till att fler människor bor på en mindre yta, högre bebyggelse och närmre mellan byggnaderna. Utvecklingen riskerar att leda till trånga gaturum som i sin tur kan orsaka dålig luftgenomströmning och därmed höga föroreningshalter i luften. I planering och exploatering bör luftkvaliteten och gaturummens ventilerande förmåga beaktas så att framtida problem undviks. Störst möjlighet att påverka luftkvaliteten i positiv riktning bedömer kommunen är all planering och genomförande som bidrar till omställning mot ökad andel hållbara transporter.

Vattenkvalité och miljö kvalitetsnorm (MKN) för vatten

Kommunen får inte planera eller fatta några beslut som kan inverka negativt på den MKN som utpekade vattenförekomster har getts. Huvudsaklig recipient för dagvatten från Värnamo stad är Lagan och Vidöstern. Båda är bedömda vattenförekomster och båda har i nuvarande förvaltningscykel 2017-2021 inte getts god ekologisk status. Vidöstern har getts en måttlig ekologisk status bland annat på grund av parametrarna fisk, växtplankton och bottenfauna. Dessa tyder på stigande näringsnivåer, övergödningssproblematik och försurning.

Påverkanskällor är bland annat urban mark-användning, reningsverk, jordbruk och enskilda avlopp som alla ger en belastning av näringsämnen som kan leda till övergödning.

Lagan bedöms ha måttlig ekologisk status. Bedömningen baseras på att vattenförekomsten är påverkad av konnektivitetsförändringar och flödesförändringar som kan inverka negativt på vattenlevande organismer. Lagans dragning genom Värnamo stad innebär i sig vissa konnektivitets- och flödesförändringar såsom broar, upprättning och stensättning. Dessa åtgärder är nödvändiga för stadens funktion och kommunen ser därav inga större möjligheter att i dessa fall bidra till MKN. Kommunen menar att i de centrala delarna är skadan redan gjord på vattendragets naturliga dragning och här kommer stadsutveckling och invånarnas tillgänglighet till Lagan att prioriteras. Stadsutvecklingen och utvecklingen av Lagan kan betyda att fler broar och åtgärder för att öka tillgängligheten till vatten behöver göras. Vid dessa åtgärder är det dock viktigt att beakta Lagans naturliga dragning och att påverkan blir så liten som möjligt. I de södra och norra delarna av Lagan genom staden är kommunens utvecklingstankar förenliga med MKN.

Förorenad mark

Värnamo stad är likt många andra städer i regionen industrität och många verksamheter kan ha gett upphov till markföroreningar. Metallindustri, diverse kemiindustri såsom gummi, plast, kemtvätt och färg, drivmedel och bilvård är exempelbranscher i Värnamo som kan ha gett upphov till att föroreningar spridits till omgivningen. Det kan både röra sig om fastigheter med pågående verksamhet

och för platser där det tidigare funnits verksamhet inom en bransch som kan ge upphov till markförorening. Det kan även röra sig om platser som genom deponerat avfall eller förorenade fyllningsmassor har behäftats med markförorening.

Markföroreningar som bedöms utgöra en risk ur miljö- eller hälsosynpunkt har högst prioritet för utredning och eventuell efterföljande åtgärd. Det rör sig bland annat om föroreningar som riskerar att förorena vattenförekomster och särskilt stadens vattentäkter, föroreningar lokaliserade i närhet till befintlig bostadsbebyggelse eller föroreningar som är lokaliserade inom ett område som riskerar att översvämmas vid höga flöden eller vid skyfall.

Ett exempel är kvarteret Sarven i Värnamos norra stadsdelar. På kvarteret har det tidigare legat en kemtvättinrättning och delar av fastigheten är förorenad med klorerade alifater. Kvarterets läge invid bostadsbyggnation och dess position från kommunens vattentäkt, Ljusseveka, har bidragit till att sanering av kvarteret är angelägen. År 2012 inleddes arbetet med saneringen och arbetet pågår fortfarande.

Kommunen har ett riskobjektsregister över riskklassade markföroreningar. Riskklassning går från ett till fyra utifrån hur stor risk föroreningssituation innebär för människa och miljö.

- Riskklass 1 - mycket stor risk
- Riskklass 2 - stor
- Riskklass 3 - måttlig
- Riskklass 4 - liten

Kommunen arbetar utifrån en nationell arbetsmetod;

MIFO-metodiken, som resulterar i den ovan beskrivna riskklassningen. Klassningen ligger sedan till grund för arbetet med att prioritera förorenade områden. Det är framförallt objekt/områden med riskklass 1 och 2 som utreds vidare med undersökningar och vid behov efterbehandling. I Värnamo finns endast en plats som har getts riskklass 1 och det är det ovan beskrivna kvarteret Sarven. Markföroreningar som har klassats i riskklass två finns på flera platser i staden.

I takt med att Värnamo stad växer och förtätas kommer den mark som tas i anspråk i större utsträckning att vara behäftad med potentiell markförorening. Utifrån ett strategiskt planeringsperspektiv kommer det för Värnamo kommun att vara betydelsefullt att prioritera utredning och eventuell efterkommande sanering av potentiella markföroreningar när dessa sammanfaller med de utvecklingsplaner som kommunen har för bostadsbebyggelser eller för annan känslig markanvändning.

Det finns några platser vars läge utifrån planförslaget medför att riskobjekten, riskklass 2, kan komma att få en strategisk betydelse för stadens utveckling:

- Silkesvägens norra delar
- Centralt bland annat kv. Tre liljor, kv. Pelikanen, kv. Snickaren
- I närområdet kring Gummifabriken
- Utmed Expovägen södra delar.

Områden i kartan som markeras med stjärna är områden som inte inventerats/undersökts enligt MIFO-metodiken ännu, men där det tidigare pågått

verksamhet som kräver inventering utifrån branschklassning. De områden/objekt som har markerats med stjärna bedöms behöva inventeras och undersökas och därefter ges en klassning enligt MIFO-metoden.

Det finns några områden i staden som har en relativt hög koncentration av oklassade markföroreningar. Av dessa har flera en ur planförslaget strategisk betydelse avseende stadsutveckling. Utöver de platser som nämns ovan där riskklass två-objekt föreligger finns fler oklassade markföroreningar på följande strategiska områden i staden:

- Fastigheter utmed Nydalavägen
- Mellan Nydalavägen och Malmstensvägen
- Strax söder om Växjö-rondellen på kv. Linden och Tallen

Miljöfarlig verksamhet

Det finns en rad olika verksamheter som klassas som miljöfarliga verksamheter i Värnamo stad. Grundläggande för miljöfarliga verksamheter är att de styrs av miljöbalken och tillhörande förordningar samt föreskrifter. Några verksamheter kräver tillstånd eller anmälan på grund av dess omfattning och omgivningspåverkan. I processen görs bland annat en bedömning kring skyddsavstånd till befintlig bostadsbebyggelse. Skyddsavståndet är både till för att skydda närboende och närmiljön men också för att garantera verksamheterna att de kan fortsätta bedriva sin verksamhet och ge en viss utvecklingsmöjlighet. Beroende på verksamhetsslag och storlek så delas de tillståndspliktiga verksamheterna upp i A-, B- och C-anläggningar. Inom planförslagets planområde finns idag ingen A-klassad verksamhet men 12 verksamheter med klassningen

● Tillstånd och anmälningspliktig miljöfarlig verksamhet, A-B och C-klassad.

○ Miljöfarlig verksamhet utan krav på anmälan/tillstånd

Misstänkt förorenad mark

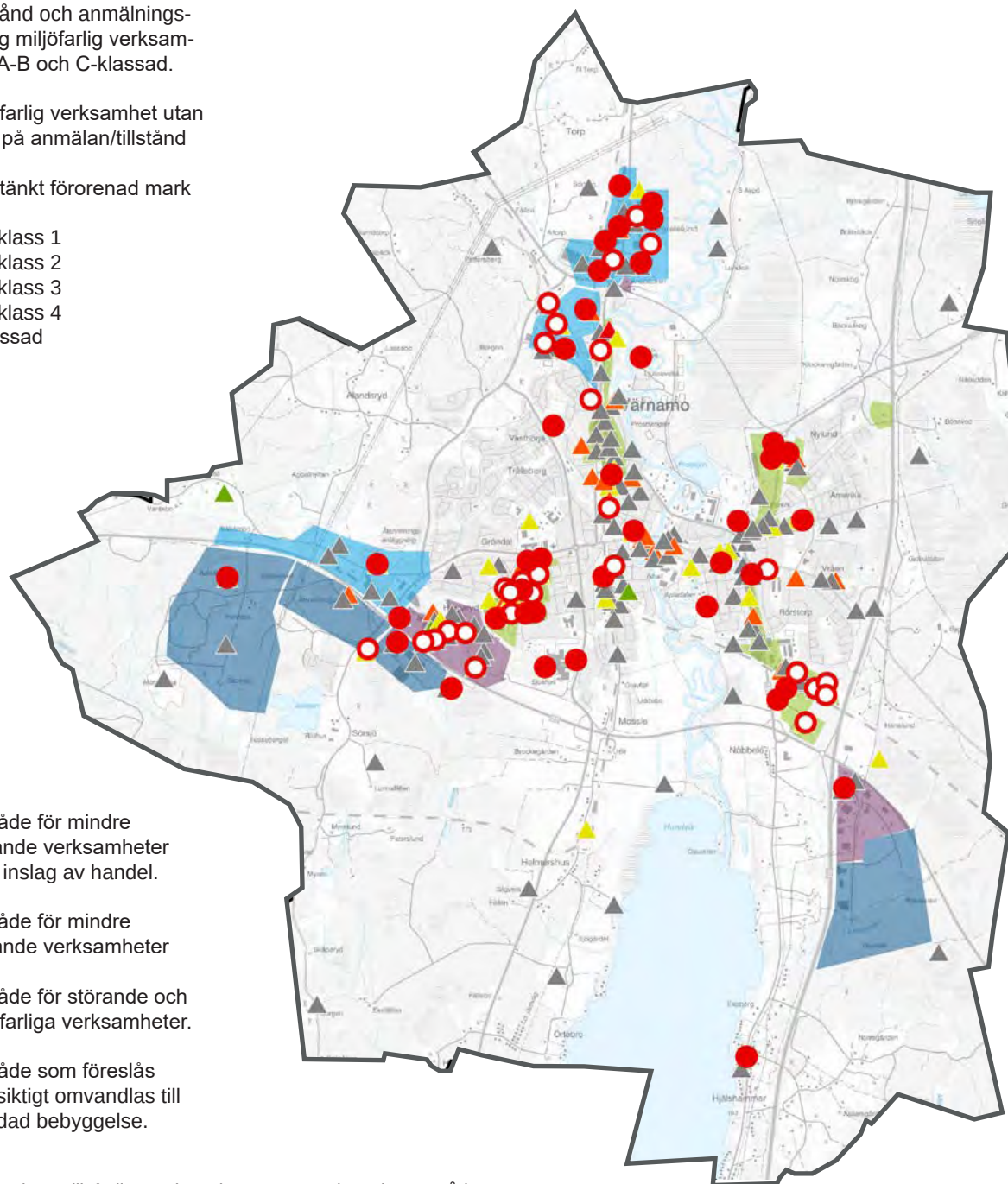
- ▲ Riskklass 1
- ▲ Riskklass 2
- ▲ Riskklass 3
- ▲ Riskklass 4
- ▲ Oklassad

■ Område för mindre störande verksamheter med inslag av handel.

■ Område för mindre störande verksamheter

■ Område för störande och miljöfarliga verksamheter.

■ Område som föreslås långsiktigt omvandlas till blandad bebyggelse.



Kartan visar miljöfarliga verksamheter samt verksamhetsområden i Värnamo stad med omland.

B-verksamhet. Det rör sig framförallt om större, plast och gummi-industri, verkstadsindustri, ytbehandling och avfallshantering. Dessa är i stor utsträckning belägna i de i planförslaget befintliga eller föreslagna verksamhetsområden men med något undantag.

Det finns betydligt fler (cirka 70) verksamheter som klassas som C-verksamheter inom planområdet. Dessa bedöms vara mindre omgivningsstörande än de B-klassade verksamheterna men är fortfarande av sådant slag att de ska hållas ifrån bostadsbebyggelse. Lantbruk, fordontvätt/drivmedelsstation, viss plast- och verkstadsindustri finns bland de C-klassade verksamheterna inom planförslagets planområde. Dessa är med några undantag belägna i planförslaget utpekade verksamhetsområden (befintliga eller föreslagna) och har därmed en strategiskt riktig lokalisering.

Utöver dessa anläggningar finns även U-anläggningar vars verksamhet ger upphov till så liten miljöpåverkan att den inte kräver tillstånd eller anmälan. Dessa kan i många fall inordnas i blandad bebyggelse och ha en mer central lokalisering.

Miljöfarliga verksamheter som kan innebära betydande omgivningsstörning (A- och B-klass) och som genererar tunga och farliga transporter ska placeras i särskilt utpekade verksamhetsområden med god koppling till vägnätet för farligt gods. I Värnamo föreslås nyetableringar av denna typ av verksamhet på följande platser:

- Södra Bredastens industriområde
- Sörsjö industriområde söder om väg 27
- Stomsjö industriområde dit kommunen även har för avsikt att för de mer västliga delarna lokalisera

eventuella A-klassade verksamheter.

Mindre störande verksamheter C föreslås etableras till:

- Vitarör industriområde
- Margaretelund industriområde (Obs VSO Ljusseveka ska beaktas)
- Norregårds industriområde

Verksamheter som är besöksintensiva, har ett inslag av handel och samtidigt är mer förenliga med bostadsbebyggelse föreslås etableras till:

- Norra delarna av Bredastens industriområde.
- Högalunds industriområde
- Hornaryd industriområde

I planförslaget föreslås en utveckling av verksamhetsområdet söder om väg 27 mot Sörsjö samt en utveckling av Vitarör västerut. Vidare föreslås att ett nytt industriområde norr om Högalund utmed E4:an etableras. För dessa områden föreslås mindre störande verksamheter som i en möjlig utblick 2050 ska vara förenliga med stadens utbyggnadsriktning mot eventuell ny järnvägsstation. För verksamheter som är förenliga med bostadsändamål ska kommunen verka för att befintliga blir kvar och att nya verksamheter etableras framförallt till stadens utvecklingsstråk och till strategiska noder.

En viktig del i planförslaget som föreslås parallellt med förtätning är långsiktig och varsam omvandling av centralt belägna verksamhetsområden. Miljöfarliga, tillstånds- och anmälningspliktiga verksamheter på följande platser föreslås

utlokaliseras till de ovan beskriva verksamhetsområdena:

- Norra delen av Silkesvägen
- Verksamheter kring Rörstorpsstationen
- Utefter Malmövägen
- Vid Nydalavägen och Malmstenvägen
- Utefter Jönköpingsvägen

En utlokalisering av miljöfarlig verksamhet leder till god hushållning med centralt belägen mark och att dessa markområden kan nyttjas för den markanvändning som utifrån läge och behov de är mest lämpade för. Utvecklingen bidrar till att möjliggöra för förtätning och blandad bebyggelse men även att verksamheter ges bättre förutsättningar att utvecklas och expandera.

Verksamheter som hanterar eller lagrar stora mängder av vissa kemikalier kan omfattas av Sevesolagen. Syftet med lagen är att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor. Det finns två anläggningar i Värnamo stad som omfattas av lagstiftningen. Det rör sig om två gasoltankar. Den ena finns i stadens nordvästra del och den andra finns i stadens sydvästra del. Anläggningarna ska vid planering och exploatering beaktas och tillräckligt skyddsavstånd upprätthållas.

Farligt gods

Farligt gods är ett samlingsnamn för ämnen och föremål som har så farliga egenskaper att de kan orsaka skador på människor, miljö och egendom om de inte hanteras rätt vid transport. En olycka med farligt gods kan orsaka explosion, brand eller utsläpp av giftiga och frätande ämnen. Värnamo stad bedöms framförallt beröras av transporter med

bensin och olja men även andra farliga ämnen och gaser. En viss överrepresentation av transporter med farligt gods sker idag utmed europaväg 4 och Kust-till kustbanan.

Vissa vägar och järnvägar har från nationellt håll beslutats ha sådana egenskaper ur trafiksäkerhetssynpunkt att de anses lämpliga för transport av farligt gods. Värnamo stad berörs av följande farligt-godsleder; kust- till kustbanan, till viss del Nässjö-Halmstadjärnvägen (HNJ-banan), motorväg E4, väg 127 och väg 27. I kommunens översiktsplan, Mitt Värnamo 2035, omnämns Gröndalsleden och Ljussevekaleden som potentiella sekundära farligt godsstråk. Kringlederna avleder tung trafik och farligt godstrafik från att passera de mer centrala delarna av staden.

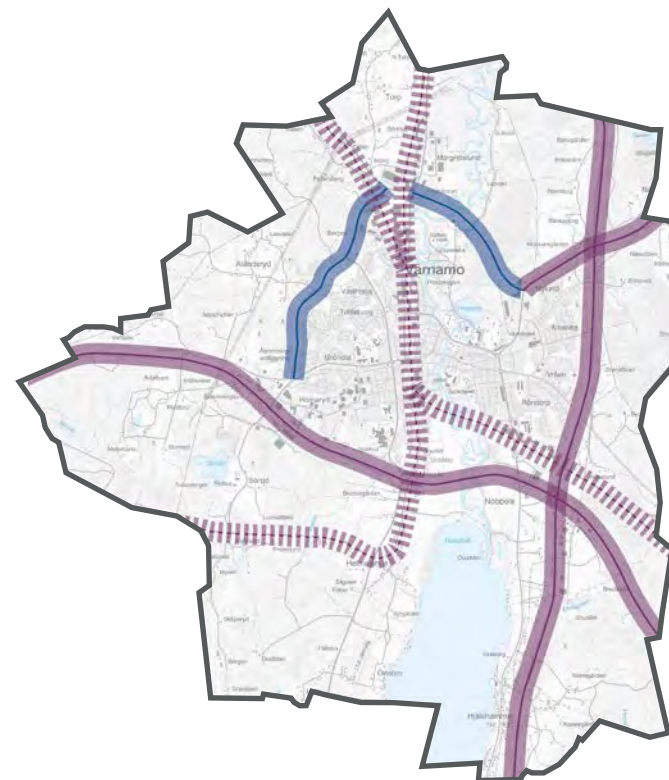
Länsstyrelser i olika län har tagit fram rekommendationer kring hur och när riskerna ska beaktas i kommunal planering och de flesta är överens om att inom 150 meter från led med farligt gods ska en riskanalys göras. Som alternativ till riskanalys kan i vissa fall etablerade schablonmetoder nyttjas. En sådan som Länsstyrelsen i Jönköpings län förespråkar är Hallandsmodellen. Metoden resulterar i olika rekommendationer för skyddsavstånd från järnväg och väg till olika former av markanvändning beroende av vilka ytterligare säkerhetshöjande åtgärder som vidtas. Sådan kan exempelvis vara brandskyddade fasader eller perrong/mur.

Idag sker transporter av farligt gods på vägnätet i Värnamo stad. Generellt ska genomfartstrafik av farligt gods undvikas men transporter får ske till målpunkter inom staden. Det bästa sättet är

således att utlokalisera de verksamheter som genererar farliga godstransporter på de lokala vägnäten till lokaliseringar invid lämpade vägar. Detta även då det farliga godset blir produktionskemikalie när det lastats av och de risker som ämnet innebär därmed inte försvinner helt (läs mer samt ställningstagande under rubriken Miljöfarlig verksamhet). En annan åtgärd som kommunen ska göra är att besluta om vägvalsstyrning och därmed reducera de möjliga transportererna med farligt gods genom staden. Eftersom transporter av drivmedel utgör en av de mer vanligt förekommande är det angeläget att utlokalisera de centralt belägna drivmedelsstationerna.

I takt med befolkningsökningen och det därmed ökade bostadsbehovet i Värnamo stad minskar andelen mark som ur hållbarhetsperspektiv, tät och sammanhållen bebyggelse, är lämplig för bostadsbebyggelse. En del tillgänglig och centralt belägen mark ligger i närheten av vägar och järnväg där det transporteras farligt gods. För Värnamo stadsutveckling är det framförallt kust-till kustbanan som berörs. Utveckling föreslås bland annat utmed Bangårdsgatan i och med att antalet spår kan reduceras och rangeringsverksamheten utlokaliseras. Bebyggelseutveckling föreslås även runt Rörstorpsstationen. För att undvika järnvägens barriäreffekt

och för att nyttja centralt belägen mark så effektivt som möjligt så föreslås bebyggelse komma så nära järnvägen som möjligt varvid kommunen ska utreda hur detta ska möjliggöras. Andra farligt gods-leder som planförslaget berör är bland annat Gröndalsleden där utveckling föreslås norr om vägen. I planförslagets utblick 2050 kommer även E4:an och väg 27 att beröras då stadens huvudsakliga utbyggnadsriktningar är belägna bortom dessa vägar.



De lila linjerna i kartan visar de av länsstyrelsens utpekade farligt godsleder som berör Värnamo stad. De blå linjerna visar stadens två ringleder där farligt gods transporteras. Inom 150 meter från utpekade leder bör en riskbedömnings göras.

Djurhållning

Djurhållning i allmänhet medför olika typer av påverkan på omgivningen. Ofta blir påverkan större ju fler djur som finns inom ett område. De mest typiska störningarna är lukt, flugbildning och höga ljud. I fråga om hästar tillkommer en befarad hälsorisk; risken för spridning av allergen. Hästallergi kan ge mycket svåra symtom hos personer som är överkänsliga. Nya studier kring hur allergenen sprids visar dock att spridningen är betydligt mindre än vad som tidigare befarats.

Inom planområdet finns två mellanstora gårdar i Mossle utmed vägen till Åminne. I Nederby och i Hjalshammar finns två större verksamheter med köttdjur vars verksamheter har stor betydelse för det öppna landskapet och därav ska beaktas i planeringen.

Byarna Torp, Hjalshammar och Alandsryd är belägna i ett attraktivt, småskaligt kulturlandskap som upprätthålls i stor grad tack vare betande djur. För dessa byar är det därmed eftersträvarsvårt att all utveckling och komplettering av bebyggelse ska vara förenligt och stödja fortsatt djurhållning. Hästhållning sker, i motsats till annan djurhållning, inte längre traditionellt på landsbygden, utan i allt större utsträckning i eller i närheten av tätorter vilket även är fallet för Värnamo stad med omland. Generellt förekommer det många mindre hästgårdar i stadens omland med en viss koncentration till de ovan nämnda byarna.

Sydväst om nuvarande stadsutbredning invid Sörsjön finns Sörsjö ridskola. Verksamheten har en stor betydelse för stadens utbud av fritidsverksamheter och rekreation. Det är därav viktigt att

anläggningens fortsatta drift och utvecklingspotential värnas i den vidare planeringen.

Radon

Radongas finns naturligt i vissa grundvatten, jordlager och berggrunder. Om radongas kan tränga in i en bostad så utgör den en risk för människors hälsa. Det finns ett nationellt miljömål om att alla bostäder ska ha en radonhalt som understiger 200Bq/m³ senast 2020. Stora delar av Värnamo stad är belägna på områden som SGU har bedömt ha särskilt hög radonrisk. På båda sidor av Lagan finns högriskområden, i stadens västra stadsdelar är det framför allt för de norra delarna bebyggelsen utmed järnvägen som föreligger inom riskområde. Söderut är även Egnahemsområdet, Doktorn, bebyggelse utmed Silkesvägen och delar av Hornaryd och sjukhusområdet berörda. I stadens östra stadsdelar är det framför allt ett område som berör Vråen-Rörstorp-Högalund och västra delarna av Bredasten som ligger inom högriskområde. I stadens omland förekommer det inga högriskområden för radon.

Elektromagnetiska fält

Avseende magnetfält finns inget bestämt skyddsavstånd, istället bör försiktighetsprincipen tillämpas. Det innebär att man bör undvika långsiktig förhöjd exponering för lågfrekventa elektriska och magnetiska fält. Kommunens inställning är därav att i planering och exploatering undvika lokalisering av bebyggelse där människor stadigvarande ska vistas invid magnetfält. Kraftledningar och transformatorstationer kan bland annat ge upphov till magnetfält som kan överskrida rekommenderade nivåer. Strålskyddsinstitutet rekommenderar gränsvärde under 0,4uT.

Värnamo stad berörs av två mindre och en större transformatorstation (ställverk). Den större är belägen strax norr om staden i ett externt läge medan de mindre är belägna inom tätortsutbredningen, i stadens östra del samt i stadens sydvästra del, i Hornaryds verksamhetsområde. Kraftledningen väster om Gröndalsleden och nuvarande tätortutbredning, delar av kraftledning öster om E4an samt de kraftledningar som ansluter till de mindre transformatorstationerna kan hamna i konflikt med föreslagen bebyggelseutveckling.

Risk, hälsa och säkerhet Ställningstaganden

Luftkvalité

I arbetet med förtätnings- och omvandlingsprojekt i Värnamo stad ska luftkvaliteten beaktas utifrån att undvika att ny bebyggelse inverkar negativt på luftkvaliteten. Ny tillkommande bebyggelse ska bidra till ökad andel hållbara transporter i staden, och ska inte inverka negativt på luftgenomströmning.

Vattenkvalité, MKN

Lagan har getts måttlig ekologisk status, bland annat på grund av vattendragets passage genom staden. Kommunen ser små möjligheter att bidra till att uppnå god ekologisk status genom åtgärder som syftar till att bidra till vattendragets mer naturliga konnektivitet och flöden. Kommunens ställningstagande är att tillkommande åtgärder inte ytterligare ska bidra till försämrad ekologisk status.

Markförorening

Riskområden för markföroreningar som berörs av planförslagets utvecklingsförslag ska utöver risk ur miljö- och hälsosynpunkt utgöra en prioriteringsgrund för vidare utredning och vid behov sanering.

Miljöfarlig verksamhet

Mer störande och miljöfarliga verksamheter lokaliseras till Bredasten södra-, Sörsjö-, samt till Stomsjö industriområde. Något mindre störande och miljöfarliga verksamheter lokaliseras till Vitarör, Hornaryd, Margaretelund och till de i förslaget utpekade verksamhetsutbyggnadsområden. På sikt flyttar även befintliga verksamheter med mindre lämplig lokalisering till dessa områden.

Endast verksamheter som inte går att inordnas staden lokaliseras till utpekade verksamhetsområden i syfte att i tätorten uppnå levande stadsmiljöer som kräver blandad bebyggelse.

Farligt gods

Kommunen ska utreda hur bebyggelseplanering intill järnväg ska möjliggöras i syfte att använda marken så effektivt som möjligt. I utredningen ska beaktas de förutspådda (Läs mer under rubriken Trafik och omställning) ökade godstransporterna på järnvägsbanorna genom staden.

Kommunen ska utreda vilka leder kring Värnamo stad som är lämpliga för transport av farligt gods och vilka som inte är det. Detta görs i syfte att reducera transporter av farligt gods genom staden och fatta ett beslut om vägvalsstyrning.

Djurhållning

Kommunen ska genom planering och lovgivande undvika att konflikt mellan ny bebyggelse och djurhållning uppstår. I stadens utbyggnadsriktningar, i utpekade utvecklingsstråk, ska stadsutveckling prioriteras vid eventuell konflikt med djurhållning och ny bostadsbebyggelse. Vid utveckling i stadens omland ska en fortsatt djurhållning prioriteras.

Elektromagnetiska fält

Kommunen verkar för att stadsnära kraftledningar ska grävas ner där möjlighet finns och det är samhälls-ekonomiskt försvarbart.

Där ställverk innebär stor begränsning för stadsutveckling bör kommunen om långsiktigt verka för en utlokalisering till en strategisk lämplig plats. Flytten ska vara samhällsekonomiskt försvarbar.

Ställningstaganden i Översiktsplan Mitt Värnamo 2035

5.5.1 Ställningstaganden: Miljö & hälsosäker kommun (101-103)

- Miljöfarlig verksamhet och farligt gods
- Strålning
- Markradon
- Buller
- Markföroreningar
- Luftkvalité
- Nationella miljö- och vattenmål

Övriga underlag

Teknisk försörjning

Stadens befintliga tekniska infrastruktur bland annat i form av kraftledningar, avloppsrör, dagvattendammar och reningsverk kommer under planförslagets livstid att behöva byggas ut, underhållas och utvecklas. För att få störst nytta av det system vi har idag behöver det finnas ett samspel mellan bebyggelseutveckling och den tekniska infrastrukturen.

Vatten och avloppsförsörjning (VA)

Värnamo kommun har idag en antagen VA-plan och strategi, som bland annat uttrycket att VA-utbyggnaden ska samordnas med kommunens översiktsplan. I VA-planen som är en kommunövergripande plan finns både den enskilda och allmänna vatten- och avloppsförsörjningen beskriven i en översikt. Till planen har även en Dagvattenhanteringsplan tagits fram som redogör för kommunens arbete kring dagvattenfrågor, ansvarsfördelning samt recipient- och dagvattenklassning. I strategin finns de flesta ställningstaganden som berör utvecklingen av kommunens vatten och avloppsförsörjning. Till VA-planen ämnas en åtgärdsplan tas fram som ska redogöra för vilka utredningar, åtgärder och utbyggnad av VA-systemet som ska genomföras de kommande två till tre decennierna.

Den huvudsakliga bebyggelseutvecklingen föreslås äga rum inom nuvarande tätortsutbredning i förtätnings- och omvandlingslägen (se tema Bebyggelseutveckling) vilket kräver kapacitetshöjande åtgärder för befintligt VA-nät. Det kan röra sig om större matarledningar för spillvatten, vatten- och dagvattennätet och att pumpstationer måste byggas om.

Stora delar av planförslagets planområde ligger inom eller i närheten (med möjlighet att koppla på ny bebyggelse till kommunalt vatten och avlopp) till kommunalt verksamhetsområde. Detta bland annat tack vare att kommunen genom överföringsledningar har kopplat samman bebyggelse i stadens omland. Planförslaget föreslår dock under planperioden utbyggnad på nedanstående platser som därmed kommer innebära behov av utbyggnad av verksamhetsområde för vatten och avlopp;

- Norr om bostadsområdet Ekenhaga
- Verksamhetsområde söder om väg 27 och väster om Halmstadsvägen
- Utbyggnad av Vitarörs verksamhetsområde väster ut
- Verksamhetsområde öster om E4:an och norr om Högalund

I planförslagets utblick, 2050, föreslår planen en utbyggnad söder om väg 27. Likaså föreslås utbyggnad öster om E4an i riktning mot läget för ny järnvägsstation i det fall att ny stambana blir aktuellt. Dessa områden kommer även innebära utbyggnad av det kommunala verksamhetsområdet om än i ett längre perspektiv.

För den samlade bebyggelse som ligger utanför nuvarande tätortsutbredning och som också saknar förutsättningar att ansluta till kommunalt VA ska vid utveckling och komplettering vid lovgivning beaktas utifrån LAV, Lagen om allmänna vattentjänster, som bland annat reglerar kommunens ansvar för att inrätta ett verksamhetsområde för vatten och avlopp. Alandsryd, Torp, Hjärhammar utgör exempel på bebyggelse som redan idag eller i framtiden kan omfattas av LAV § 6.

Dricksvattenförsörjning

Vattentäkten Ljusseveka ligger inom planens norra delar utefter Lagans östra strand. Vattentäkten är en grundvattentäkt med stor kapacitet. Ljusseveka försörjer idag stora delar av kommunen med dricksvatten. Det gör vattentäkten viktig för stora delar av kommunens dricksvattenförsörjning.

Vattenförekomsten som förser Ljusseveka vattentäkt med grundvatten är stor och sträcker sig i nord-sydlig riktning från Vaggeryd ner mot sjön Vidöstern. Avseende vattenkvaliteten finns vissa risker. Vattenförekomstens känsliga lokalisering bland annat under Värnamo stad gör att det finns flera markföroreningar och pågående markanvändning som riskerar att kunna kontaminera grundvattnet. Lokaliseringen invid Lagan gör täkten även känslig för infiltration av åvatten vid perioder av höga flöden. Detta gör att arbetet med att hitta alternativa vattentäkter är angeläget. Vattentäktens kapacitet är mycket god men den planerade utbyggnaden och den befolkningsökning som kommunen planerar för kommer kräva viss utbyggnad av vattentäkten och de anläggningar som krävs för att kunna leverera den mängd dricksvatten som en ökad befolkning kommer behöva. De på senare tid mer vanligt förekommande torrperioder som har påverkat kapaciteten även i stora grundvattenförekomster gör det också viktigt att bli bättre på att spara på dricksvatten och se till att vattnet i så stor utsträckning som möjligt används som dricksvatten.

Sjön Hindsen är en alternativ vattentäkt. Arbetet med att hitta fler alternativa vattentäkter pågår. År 2006 lades vattentäkten i Apladalen ned. Utredning pågår idag om den kan utgöra en vattentäkt.

Vattenskyddsområden(VSO)

För att skydda Ljusseveka grundvattentäkt finns idag ett vattenskyddsområde (VSO) med tillhörande vattenskyddsföreskrifter för tillrinningsområdet till tåkten. Detta är beslutat enligt äldre lagstiftning och arbetet för att uppdatera vattenskyddsområdet har inletts (2020). Ett förslag till nytt VSO förväntas bli klart parallellt med FÖP-förslaget men eftersom vattentåkten är belägen inom Värnamo stad med många berörda sakägare som ska samrådas kan antagandeprocessen bli lång. Därav kommer FÖP enbart delvis kunna ta hänsyn till förslaget till nytt VSO i samband med att förslag för utveckling och utbyggnad arbetas fram. Skyddsföreskrifterna innebär vissa restriktioner och VSO för Ljusseveka kommer att inverka på stadens bebyggelseutveckling speciellt i stadens norra delar som är belägna nära tåktens tillrinningszon och därav har särskilt stor inverkan på vattentåkten. Inom VSO kommer bland annat följande att begränsas; hantering av kemikalier, petroleumprodukter, bebyggelseutveckling, krav på källarfri byggnation, anslutning till kommunal dagvattenhantering och hantering av schaktning m m.

Det nuvarande VSO Ljusseveka omfattas idag även av VSO för Apladalens vattentäkt som tar vatten från samma grundvattenförekomst som Ljusseveka. Denna vattentäkt togs ur drift på grund av förekomst av BAM (växtskyddsmedel) i vattnet. Borrorna finns dock kvar och man hoppas idag att vattentåkten i framtiden kan komma att utgöra en vattentäkt varvid ett VSO för tåkten kommer tas fram.

Avlopp

Påslunds avloppsreningsverk, som togs i drift 2015, tar hand om avloppsvatten från de abonnenter i

FÖP-området som är anslutna till kommunalt vatten. Reningsverket försörjer likt Ljusseveka stora delar av kommunen med avloppsrening via överföringsledningar. Reningsverket är dimensionerat för att hantera den prognosticerade befolkningsutvecklingen i kommunen och lite till. Påslunds reningsverk är idag externt lokaliserat i det verksamhetsområde som kommunen har för avsikt ska sparas för de miljöfarliga verksamheter som kräver en särskilt avskild lokalisering. Reningsverket beräknas inte hamna i konflikt med kommunens utvecklingsplaner för Värnamo stad.

Dagvatten

En fråga som förväntas få stor betydelse i framtiden är omhändertagande av dagvatten - en ökad frekvens av kraftiga regn, skyfall och perioder med höga flöden i Lagan gör att dagvattenfrågan kommer vara viktig och att dagvatten måste beaktas och plats säkerställas vid utveckling av staden. Även ur perspektivet att större krav ställs på att omhänderta och rena dagvatten innan detta når recipienten gör att dagvattenhantering måste vara del av planering och utveckling av staden. Dagvatten berör en rad olika frågor vilket FÖP avspeglar genom att frågan tas upp under flera teman. Under temat Klimatanpassning, underrubrik Skyfall beskriv bland annat den utredning och åtgärdsförslag som tagits fram parallellt med FÖP och som planen beaktar i sina utvecklingsförslag.

Värnamo stad och den utveckling som föreslås i FÖP är berörd av i huvudsak två huvudavrinningsområden(SMHI) och för de allra västligaste delarna av staden ett tredje. För de huvudsakliga avrinningsområdena är det Lagan och sjön Vidöstern som är recipienter för dagvatten från planområdet. Båda är

vattenförekomster och beskrivs under temat Natur, rekreation och miljö, underrubrik MKN, miljö kvalitetsnorm för vatten.

Avfall och återvinning

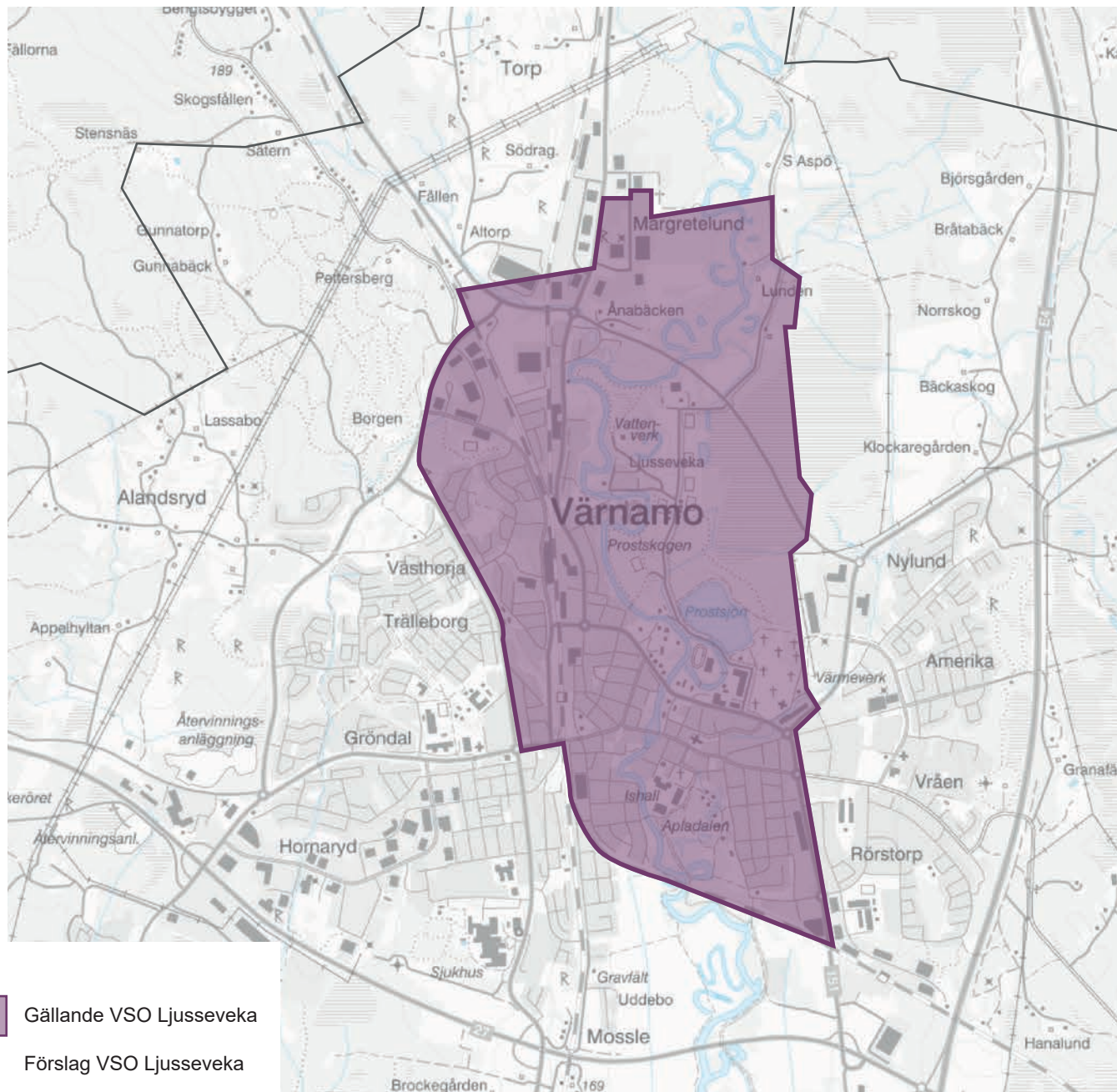
SÅM AB sköter avfall och återvinning i kommunen och de närliggande kommunerna Vaggeryd, Gnosjö och Gislaved. Målet med avfallsarbetet är att minska avfallet och öka andelen återvunnet material. Idag (2020) införs stegvis så kallat fyrfacksystem, fastighetsnära insamling av förpackning och returpapper. Samtidigt införs källsortering där matavfall sorteras ut. Systemet kommer innebära ett gradvis minskande behov av återvinningsstationer. Den centrala avfallsanläggningen finns i Sörsjö, strax sydväst om staden.

Bredband

Det kommunala bolaget Värnamo Energi AB ansvarar för kommunens fiberutbyggnad. De ansvarar för att leda och samordna fiberutbyggnaden i kommunen. Kommunikationsinfrastruktur kommer att behöva kompletteras i takt med att staden växer och fler anläggningar kommer att krävas i de riktningar som staden byggs ut.

Energi/Värme

Värnamo energi AB producerar och distribuerar fjärrvärme i Värnamo. Stora delar av Värnamo stad är utbyggt med fjärrvärmenät. Nätet i staden försörjs av olika biobränsleeldade pannor och ett kraftvärmeverk, Värnamoverket som ligger söder om väg 27 i Hornaryds verksamhetsområde. Tillkommande flerfamiljsbebyggelse och industrietableringar ska i så stor grad som möjligt erbjudas fjärrvärme. Ny villabebyggelse förväntas i mindre grad anslutas till fjärrvärmenätet på grund



Kartan visar område för gällande samt föreslaget vattenskyddsområde i Ljusseveka.

av utvecklingen med allt tätare hus som inte kräver samma energiåtgång för uppvärmning. Alternativet att installera egen anläggning såsom värmepump eller solfångare är attraktiva och hållbara lösningar för att värma upp småhusbebyggelse.

EI

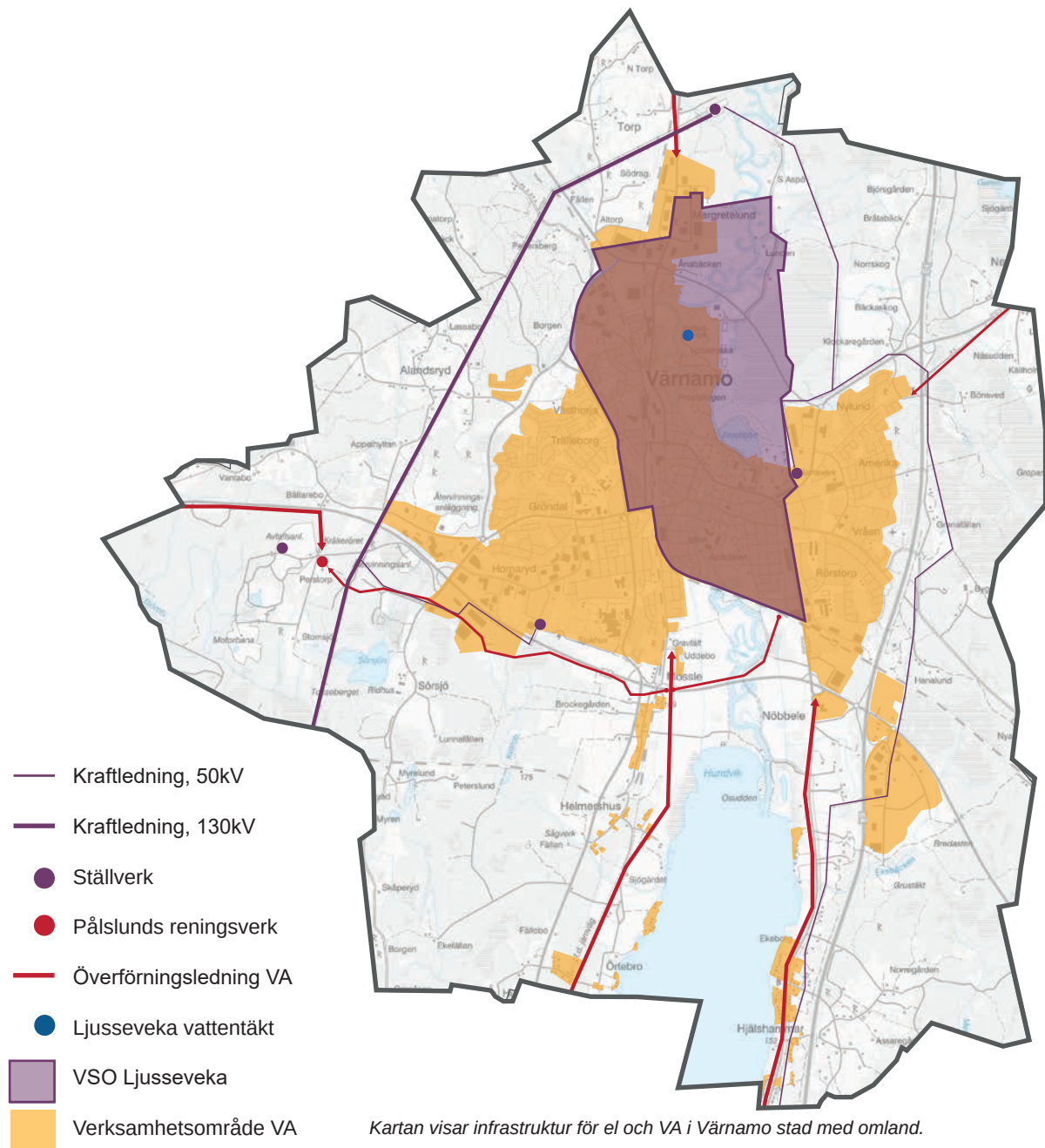
Värnamo stad berörs av två nätkoncessionsområden: Värnamo Elnät AB och E:ON, Elnät AB. Merparten av planförslagets geografiska yta försörjs av Värnamo energi. E:ON försörjer den sydöstra delen, Bredasten och Vidösterns östra strand upp till E4 i höjd med Växjövägen. Norr om staden, i höjd med byn Torp, finns den övergripande fördelningsstationen, som försörjer staden med el. Värnamo energi försörjer staden från två mindre fördelningsstationer/ställverk. Utöver ställverket vid Värnamo Energis huvudkontor finns även ett i verksamhetsområdet Hornaryd, Ställverkens lokalisering och de kraftledningar som kopplar samman dessa med det lokala nätverket ska beaktas vid utveckling av staden. Den centralt belägna transformatorstationen vid Värnamo energis huvudkontor finns i ett av planförslagets utvecklingsstråk och utveckling i form av blandad bebyggelse/skola föreslås i nära anslutning till platsen. Detta kan innebära ett långsiktigt behov av att utlokalisera/omlokalisera ställverket till en mer lämplig plats. Det måste dock vägas mot att det skulle röra sig om en ytterst kostsam process - att flytta ställverk och förlägga nya kablar. En annan sak att beakta är att enligt Strålskyddsmyndigheten, avseende 50kV ledning (såsom den som matar det aktuella ställverket), så är den elektromagnetiska strålning på 50 meters avstånd densamma som strålningen som typiskt förekommer i ett hem.

Det lokala nätet består i huvudsak av markkabel men för vissa externa sträckor finns fortfarande luftledning. Vid planering av ny bebyggelse är det viktigt att se elförsörjningen som ett sammanhängande system. Det är av stor vikt att beakta i planeringen att ett eventuellt behov av flytt av ledning är svårt och dyrt. För luftledningen, 50kV Lagan, som tidigare har flyttats i och med utveckling av staden, finns ett behov av att markförlägga ledningen för den del av sträckningen som går genom nuvarande tätortsbebyggelse och som berör utbyggnadsplanerna för FÖP. Följande luftledningar ska beaktas då planförslagets utvecklingsförslag tangerar dem:

- Kraftledning som går väster om staden, rakt genom Alandsryd och passerar Vitarör-, och Sörsjö verksamhetsområde
- Kraftledning 50kV som löper parallellt med väg 27 och ansluter till ställverket vid Mossle
- Kraftledning 50kV som ansluter E.ON Elnät övergripande fördelningsstation med ställverket vid Kapellgatan.
- Kraftledning 50 kV som löper parallellt med E4:ans östra sida, och passerar genom Högalund och Bredastens verksamhetsområde för att därefter följa väg

Planförslaget utgår till stor del från en bebyggelseutveckling inom nuvarande tätortutbredning genom förtätning och omvandling. Utvecklingen kan innebära vissa kapacitetshöjande behov.

- Nya matningsledningar vid byggnation av verksamhetsområde öster om E4:an.
- m.m.



Kartan visar infrastruktur för el och VA i Värnamo stad med omland.

Den el vi har tillgänglig i Värnamo stad ska användas på ett smart sätt speciellt då nya behov kan komma att behöva fyllas i framtiden. Utvecklingen att i större grad utnyttja solenergi för att genom solceller producera el tros öka i framtiden och då framförallt med småskaliga anläggningar. Kommunen har idag fler anläggningar men kommunens fastighetsinnehav med flera lämpliga tak i staden kan ses som en outnyttjad resurs för en större solcellsutbyggnad. Kommunen ser utvecklingen som positiv och vill både för befintlig bebyggelse men även vid nybyggnation ta till vara på möjligheten att utvinna el ur solenergi.

Teknisk försörjning Ställningstaganden

Ställningstaganden finns i kommunens översiktsplan samt i VA- strategi.

Inget ytterliga behov av ställningstaganden har konstaterats.

Ställningstaganden i Översiktsplan Mitt Värnamo 2035

5.1.1 Ställningstaganden: Långsiktig & hållbar teknisk försörjning (80-81)

- Dricksvatten
- Dagvatten
- Spillvatten
- Elförsörjning
- Avfall

Övriga underlag

Plan för vatten och avlopp i Värnamo kommun, antagen i KF 2018-11-29

- VA-översikt
- VA-strategi
- VA- dagvattenhantering

Kommunal vattenförsörjningsplan, antagen av KF 2017-05-24

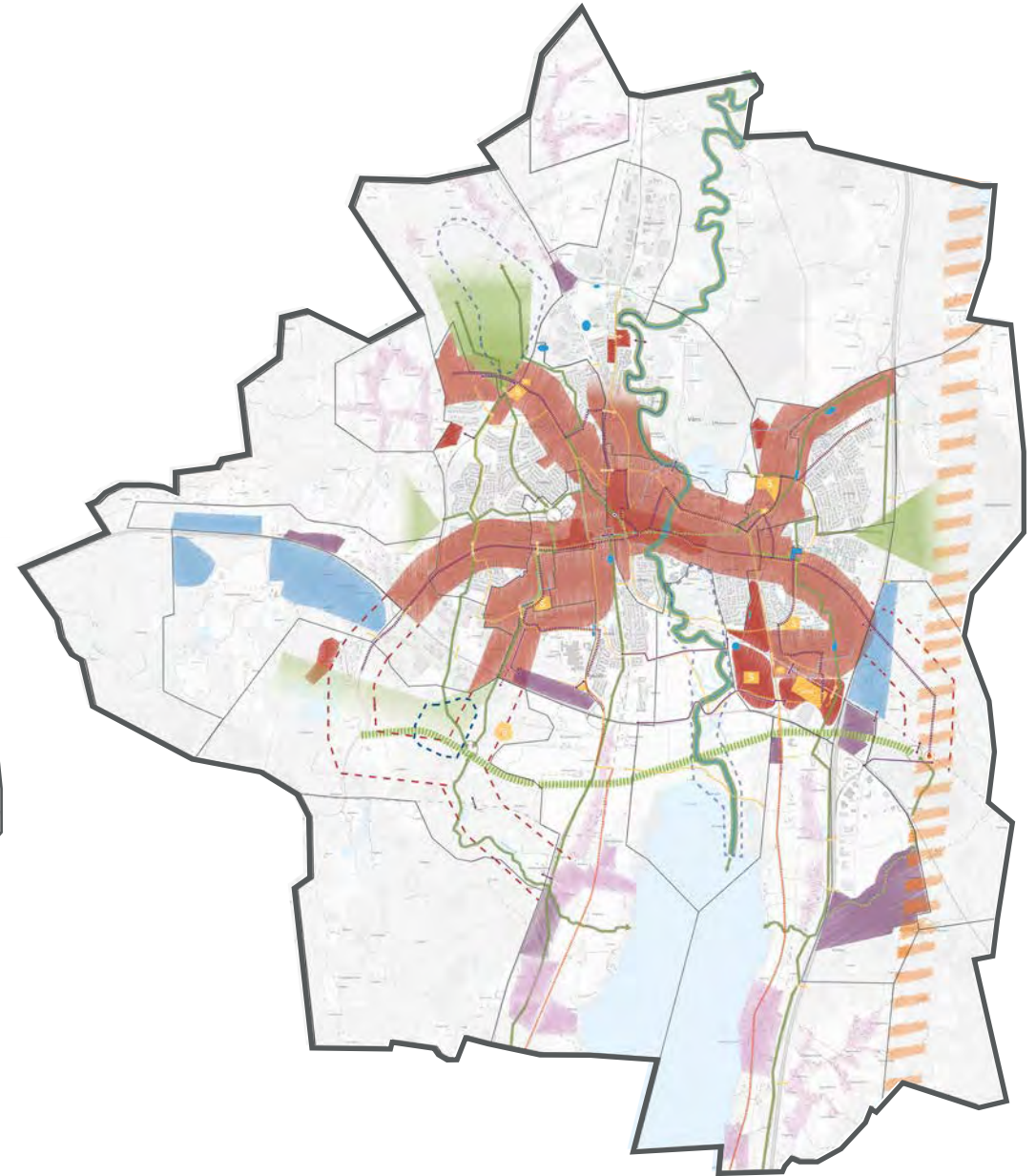
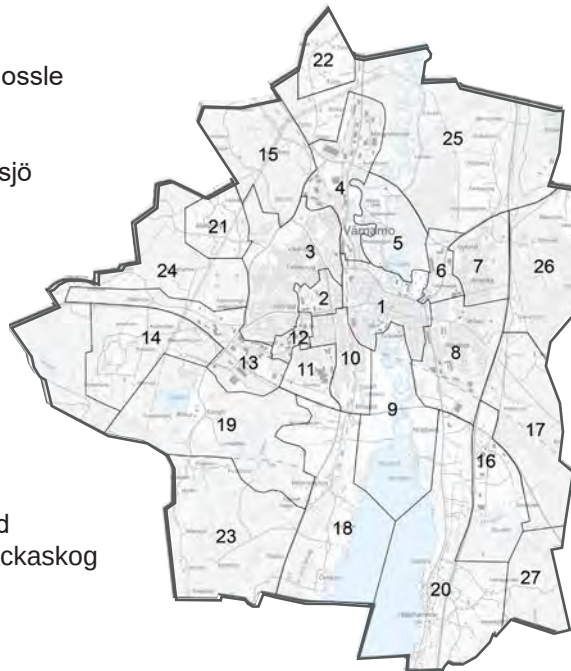
Utvecklingsområden

I detta avsnitt delas Värnamo stad in i 27 utvecklingsområden. För varje område ges information om nuläge såväl som föreslagen utveckling.



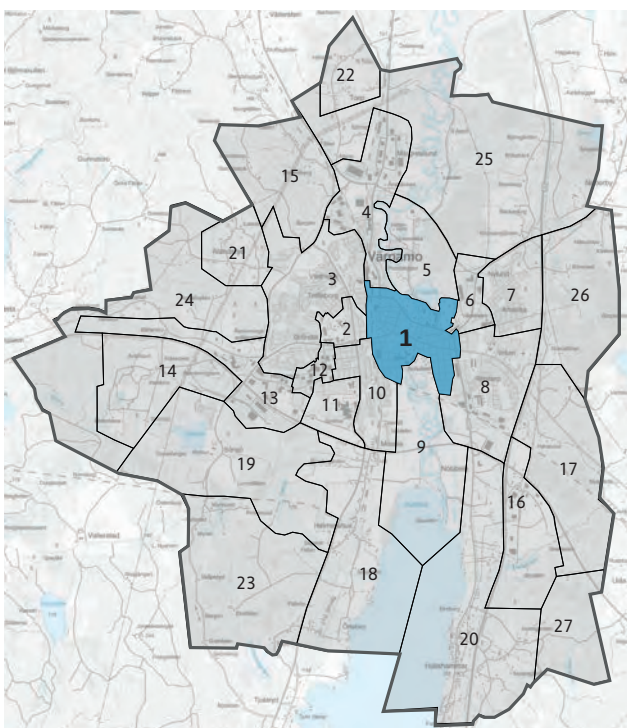
Områden

1. Stadskärnan
2. Trälleborg
3. Västhorja och Gröndal
4. Norregård och Margaretelund
5. Ljusseveka
6. Nylunds verksamhetsområde
7. Nylund och Amerika
8. Vrån och Rörstorp
9. Apladalen
10. Egnahemsområdet och Mossle
11. Sjukhuset
12. Silkesvägen
13. Hornaryd, Vitarör och Sörsjö
14. Stomsjö
15. Borgen
16. Bredasten
17. Värnanäs
18. Helmershus
19. Sörsjö
20. Nöbbele/Hjälshammar
21. Alandsryd
22. Torp
23. Ekefällan
24. Appelhyttan och Vallerstad
25. Norra Lagandalen och Bäckaskog
26. Bönsved
27. Östra Hjälshammar



1. Stadskärnan

I Stadskärnan finns större delen av centrumhandeln i staden, främst kring Storgatsbacken och Flanaden. Här finns även ett flertal kyrkor, Gummifabriken, järnvägsstationen, polishuset och stadshuset. Skola, ishall och badhus finns samlat invid Aplanalen i söder.



NULÄGE

Bebyggelse/Exploateringsgrad

Bebyggelsen är på det stora hela tät och blandad. I stadskärnans mest centrala delar är

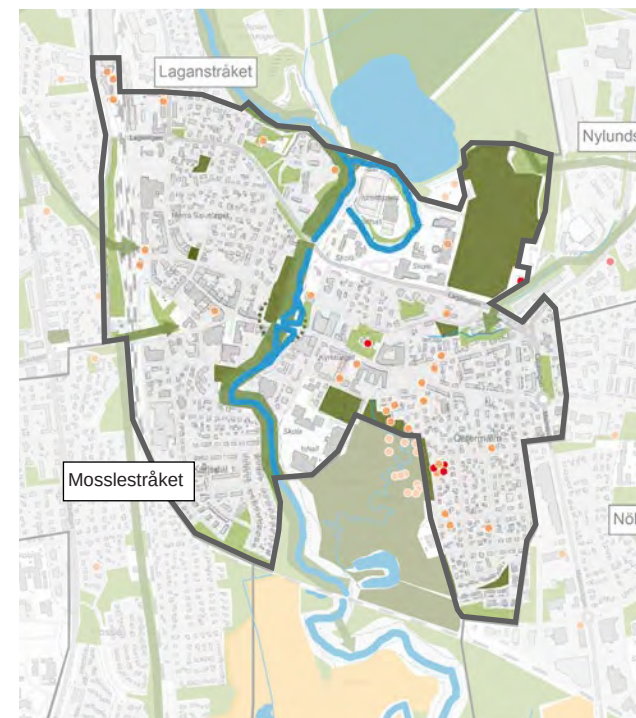
exploateringsgraden hög. Bostäder finns i form av hyres- och bostadsrätter i flerbostadshus, samt bostäder i småhus. Östermalm, Karlsdal och Norra Salutorget är de huvudsakliga bostadsområdena i området. De norra delarna av området domineras av småhuskvarter, medan de centrala delarna domineras av tät bebyggelse om flerbostadshus. I söder finns flerbostads- och småhus.

Grönstruktur/klimatanpassning

Stadskärnan präglas av Lagan som löper genom området, och delar upp området i en östlig och en västlig del. Lagan och grönstrukturen som omger vattendraget är ett av Värnamo stads viktigaste grönstråk, och har funktion som stadens blågröna ryggrad. Tvärgående grönstråk i öst-västlig riktning är mer otydligt. Utmed Lagans västra strand finns Åbroparken, som fungerar som grönstrukturnod i området. Här föreslås flera grönstråk sammanstråla.

Utöver Lagan utgör den topografiska skillnaden, förkastningen Strandbergskulle, en tydlig barriär mellan östra och västra stadsdelarna.

Krycklebackens väg genom området utgör ett viktigt skyfallsstråk i områdets norra delar. Malmövägen och delar av Ringvägen utgör skyfallsstråk i områdets sydostliga delar. Utmed båda dessa stråk föreligger idag viss översvämningsproblematik i händelse av skyfall. Den relativt höga exploateringsgraden i området innebär indirekt att andelen grönyta är liten vilken i sin tur innebär att området är mindre anpassat för perioder med höga temperaturer, det vill säga värmeböljor. Närliggande Aplanalen och Lagans drainering bidrar positivt till områdets temperaturreglering.



- Park
- Grönyta
- Jordbruksmark
- Grönkil
- Grön nod
- Grönstråk
- Byggnadsminne
- Särskilt värdefull bebyggelse

Kulturhistorisk miljö

I delområdet Östermalm, beläget sydost i området, finns byggnadsminnen kopplade till Bruno Mathsson. I övrigt är området ett uttryck för stadens tillväxt från tidigt 1900-tal till 1970-talet, samt en blandning av planmönster, såväl traditionellt rutnät som mer sentida, organiska planmönster. Bebyggelsen karaktäriseras främst av småhus indragna från



Långs Storgatsbacken finns butiker, restauranger och verksamheter. Gatan kopplar samman Flanaden med järnvägsstationen och knyter även an till Lagan via Storgatan.

gatulivet. Området Östermalm bedöms som ett hänsyns- och uppmärksamhetsområde, på grund av planstruktur och bebyggelsemönster, medan merparten av byggnaderna saknar ett kulturhistoriskt värde.

Delområdet Karlsdal, beläget sydväst i utvecklingsområdet, bedöms också som ett hänsyns- och uppmärksamhetsområde. Bebyggelsemönster och planstruktur, samt ett antal byggnader med kulturhistoriskt värde, bör bevaras.

I övrigt finns en fornlämning, samt ett antal möjliga fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar i området.

Handel

Större delen av stadens handel finns i stadskärnans centrala delar. På Storgatsbacken samt på Flanaden finns verksamheter om handel, tjänster och service. De publika lokalerna är främst belägna i gatuplan på hus med blandad användning.

Infrastruktur

Viktiga vägar är Lagastigen, Storgatan, Jönköpingsvägen och Bangårdsgatan. Viadukten i Köpmansgatans förlängning samt undergången i Laganstigens förlängning binder samman stadens östra delar med de västra. I övrigt utgör järnvägen inom området en stor barriär. I maj 2020 infördes restriktioner om förbud mot tyngre fordon på Viadukten, vilket innebär stora svårigheter för bland annat busstrafik.

Järnvägsstationen är nod för hållbara trafikslag, med möjlighet till byte till region- och stadsbuss.

I stadskärnan finns goda möjligheter till cykel- och gångtrafik. Vädskyddade cykelparkeringslösningar samt cykelpump finns vid stationen. Storgatsbacken är en gågata och delar av Storgatan och Flanaden är reglerade som gångfartsområde vilket medför att oskyddade trafikanter har företräde framför biltrafik. Cykel- och gångvägar är tydligt markerade av linjer eller markbeläggning.

Risker

- Järnvägen som avgränsar området i väster medför en hälsorisk i form av trafikbuller, samt viss säkerhetsrisk (urspårning och transporter av farligt gods).
- Det finns 6 fastigheter inom området med riskobjekt i riskklass 2, för markförorening. Dessa är fördelade till två områden. Dels kring Gummifabriken och dels till ett område strax söder om Åbron. Dessa är prioriterade för vidare utredning. Området har dessutom flera oklassade markföroreningar som föreligger framförallt utmed järnvägen och i centrum. Dessa kan ha betydelse vid utveckling inom området och kräva vidare utredning.

- Inom området förekommer flera miljöfarliga verksamheter som ger upphov till en så liten miljöpåverkan att de inte kräver tillstånd. Dessa kan trots detta utgöra en risk. I området finns en tillståndspliktig B-klassad verksamhet, Värnamo Krematorium.
- Vid höga vattenflöden i Lagan eller vid händelse av skyfall riskerar bebyggelse och framkomlighet att påverkas inom området. Höga vattenflöden kan även innebära en risk för minskad stabilitet och sämre markförhållanden.
- Området har en hög grundvattennivå vilket omöjliggör källare.

Övriga allmänna intressen och regleringar, markägförhållande

- Delar av området ligger inom vattenskyddsområdet för vattentäkten Ljusseveka. Arbetet att uppgradera föreskrifterna i enlighet med nuvarande lagstiftning pågår. Det föreligger en risk att dessa kommer inverka än mer restriktivt på verksamheter och utveckling inom området.
- Strandskyddsområde om 100 meter gäller för Lagan.

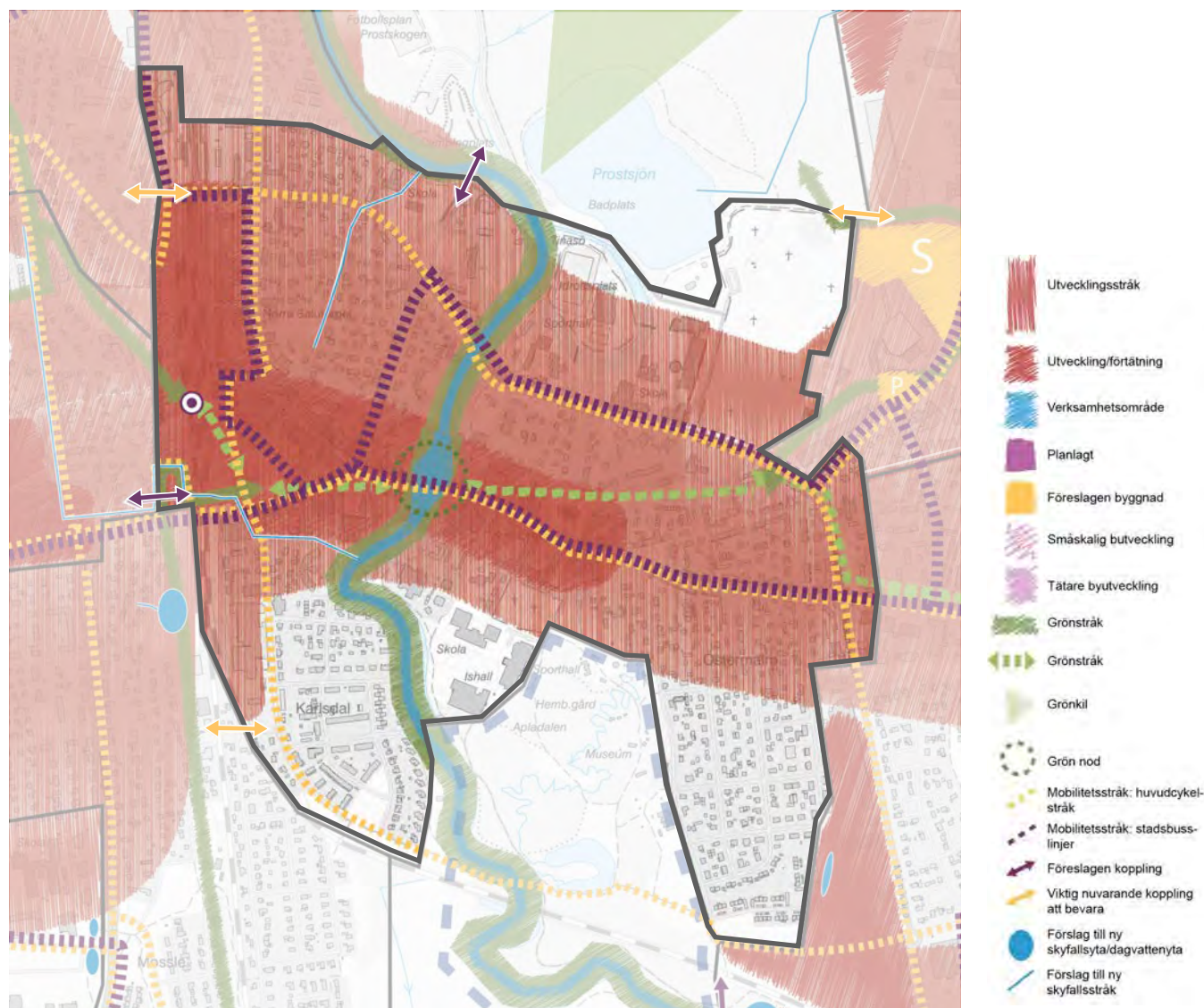
UTVECKLING

Möjlig utveckling/bevarande

- Stadskärnan förtätas och utvecklas med blandad bebyggelse i samma eller högre exploateringsgrad än existerande bebyggelse. Parkeringsplatser och lucktomter exploateras. Goda möjligheter till handel, service och tjänster ska finnas i stadskärnan. Verksamhetslokaler förläggs till byggnaders gatuplan, framförallt i områdets mer centrala delar.
- I stadskärnan ska såväl stadsbusstrafik som regionbusstrafik och tågförbindelser finnas.

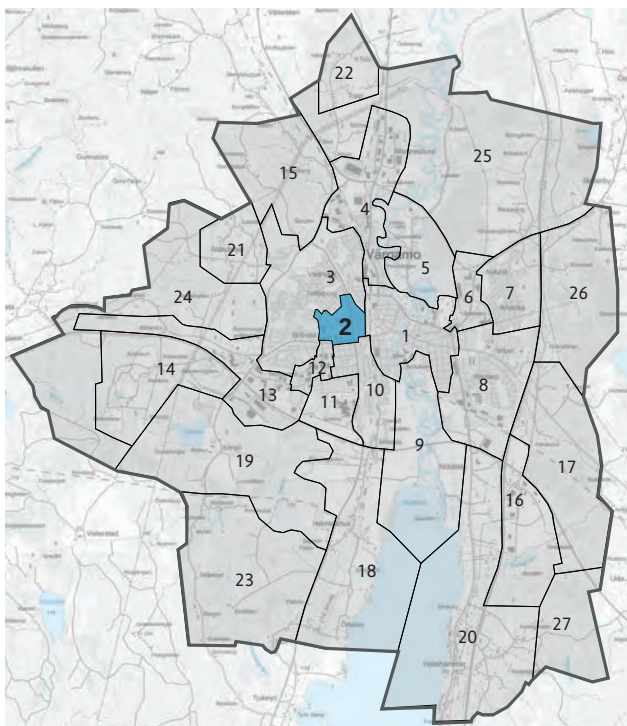
Detta i samverkan med förbättrad tillgänglighet med gång och cykel innebär mycket goda möjligheter till hållbart resande inom området. Huvudcykelstråk föreslås utefter Storgatan, Laganstigen Jönköpings-/ Västermogatan. De båda föreslagna stadsbusslinjerna föreslås förläggas genom området.

- Bangårdsgatan utvecklas med ny, stationsnära, blandad bebyggelse. Bebyggelsen minskar barriäreffekten som järnvägen och höjdskillnaden utgör. Flera gång- och cykelkopplingar skapas eller förstärks förbi järnvägen, såväl vid viadukten som längre söderut och norrut.
- Viaduktens nuvarande funktion bibehålls genom ersättande konstruktion eller renovering.
- Prostsjöområdet får bättre kopplingar till stadskärnan i och med den exploatering som sker på kv. Kärleken.
- Sajo-hallen omvandlas och utgör en förlängning av stadskärnan söderut.
- Grönstrukturen stärks genom att öst-västligt huvudgrönstråk tillkommer och förstärks i området. Det öst-västliga stråket kopplas samman vid Åbroparken, som stärks som grön nod i området.
- Existerande skyfallsstråk beaktas och kompletteras i syfte att ansluta till Lagan. Från Halmstadsvägen och Sveavägen förstärks skyfallsstråket i öst-västlig riktning för att avlasta Åbroparken vid höga vattenflöden. Nytt skyfallsstråk föreslås leda vatten från centrum via Brogatan genom norra delen av kvarteret Kärleken mot Lagan.



2. Trälleborg

Utvecklingsområdet ligger centralt i Värnamo stads västra del och definieras framför allt av de två grundskolorna som finns inom området. Området avgränsas i söder av Halmstadsvägen/Fredsgatan och i öster av Bangårdsgatan.



NULÄGE

Bebyggelse/Exploateringsgrad

Området är heterogent - såväl bostäder i olika former som verksamheter finns representerade. I korsningen mellan Sveavägen/Halmstadsvägen/

Götavägen, det s.k. Sveaplan, finns en nod med service, kontor och handel. I övrigt finns flera större målpunkter i området såsom två grundskolor, Folkets park, idrottshall, äldreboende och kyrka.

Bostadsbebyggelsen ligger i de östra delarna av området, och är främst flerfamiljshus, i storskaliga bostadskvarter från 40-50-tal. Utefter järnvägen samt i områdets norra delar finns småhusbebyggelse från 1920-talet.

Exploateringsgraden för flerbostadskvarteren går i linje med större delen av staden förutom kvarteret Lyckan som har relativt hög exploateringsgrad. Täckningsgraden är låg, och andelen privat (eller till bebyggelse hörande) grönsstruktur är hög.

Grönstruktur/Naturmiljö/klimatanpassning

Flera gröna huvudstråk sammanstrålar i Folkets park: Borgen-, Norregårds- och Bolaskogsstråken. Stråken med anslutande grönstruktur, bostadsgårdar och skolgårdar gör området relativt grönt och därmed väl rustat för klimatförändringar. De östra delarna sluttar brant ner mot järnvägen och Bangårdsgatan.

Kulturhistorisk miljö

Stora delar av området klassificeras som hänsyn/uppmärksamhetsområde. Skala och uttryck i bebyggelsen i respektive kvarter bör beaktas. Planstrukturen kräver varsamhet, framförallt i öster där vägnätet följer topografin. Vidare finns enskilda byggnader med kulturhistoriskt värde så som scenen i Folkets park (f.d. dansområde) samt den kulturhistoriska platsen Pustakulle. I området finns i övrigt en kulturhistorisk lämning vid Trälleborgsskolan.



- Park
- Grönyta
- Jordbruksmark
- Grönkil
- Grön nod
- Grönstråk
- Byggnadsminne
- Särskilt värdefull bebyggelse

Infrastruktur/kommunikation/kopplingar

Flera av bostadskvarteren har trafikseparerade lösningar och generellt förekommer många GC-vägar inom området. På grund av skolorna inom området utgör även flera av dessa viktiga skolvägar. Gång- och cykelundergången under Halmstadsvägen vid Grevevägen är en betydelsefull koppling mot Hornaryd söderut.

Trafikplats Sveaplan och vidare mot Bangårdsgatan och Viadukten är ett betydelsefullt trafikrum och en koppling till centrum från de västra stadsdelarna.

Trafikbelastningen på platsen är relativt hög. Stadsbusstrafik trafikerar området via Halmstadsvägen och Sveavägen, som är de större vägarna i området.

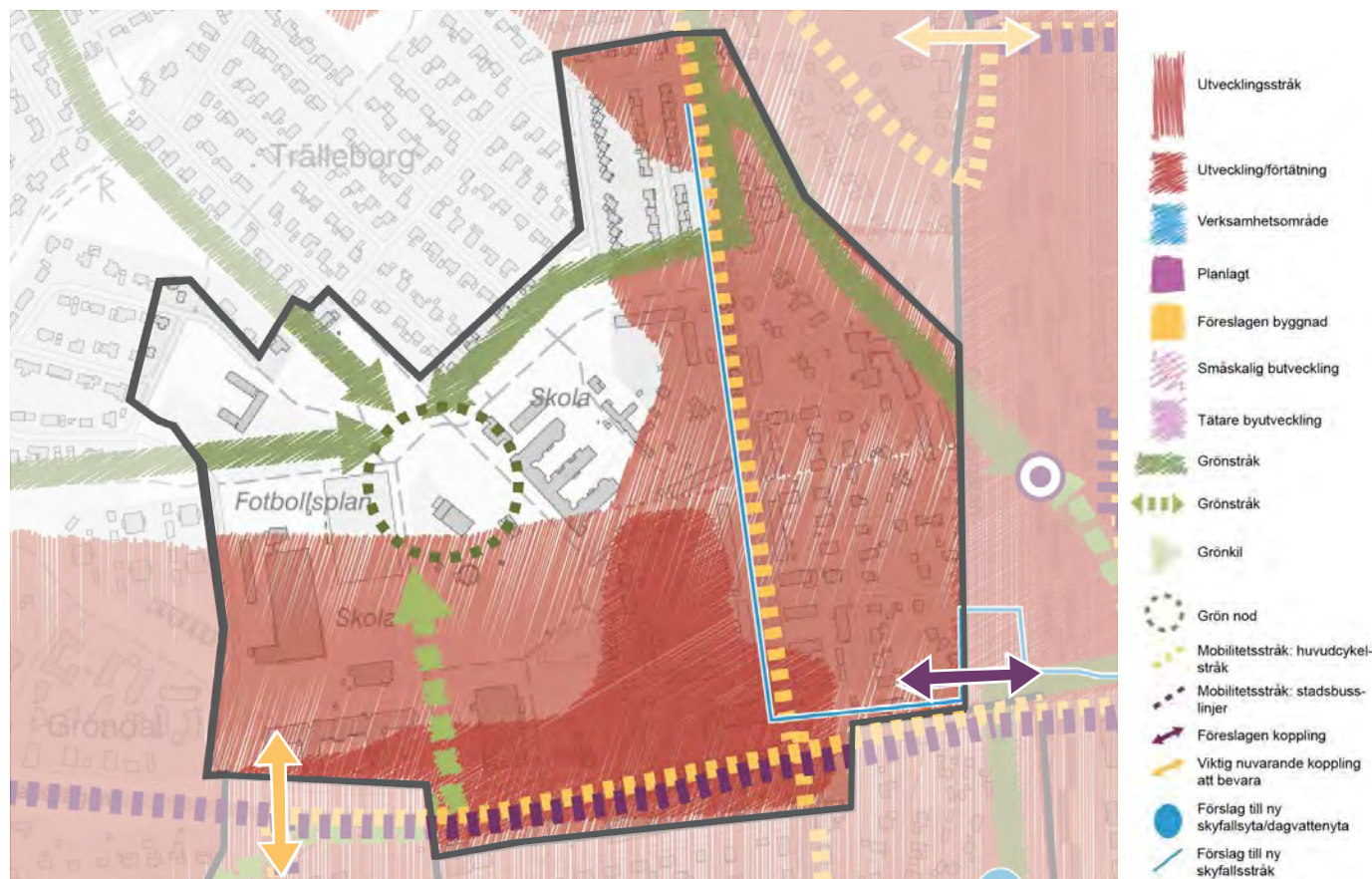
Risker

- De större vägarna i området, Sveavägen och Halmstadsvägen, samt järnvägen för med sig viss bullerproblematik i området.
- Järnvägen utgör en risk då farligt gods transporteras på den.
- På Gröndalsskolans fastighet har tidigare verksamhet, f.d. Värnamo plantskola, gett upphov till en riskklassad markförorening.
- Närliggande bensinstationer (i utvecklingsområde 12) utmed Fredsgatan utgör en potentiell risk.

UTVECKLING

Möjlig utveckling/bevarande

- Områdets centrala läge medför att alla tre utvecklingsstråk förekommer i delar av området. Handels- och servicenoden i områdets södra delar utvecklas och förstärks med blandad bebyggelse. Halmstadsvägen föreslås smaltas av och förtätas, speciellt i de mer centrala delarna.
- Förtätning längs med Halmstadsvägen och Sveavägen sker i en högre exploateringsgrad än övrig förtätning i området då dessa utgör utvecklingsstråk. Den låga täckningsgraden innebär goda möjligheter till förtätning. Förtätningspotential finns bland annat för flera av flerbostadskvarteren i området.
- Halmstadsvägen föreslås trafikeras av en av stadens föreslagna stadsbusslinjer samt i planförslagets utblick av ännu en möjlig linje.

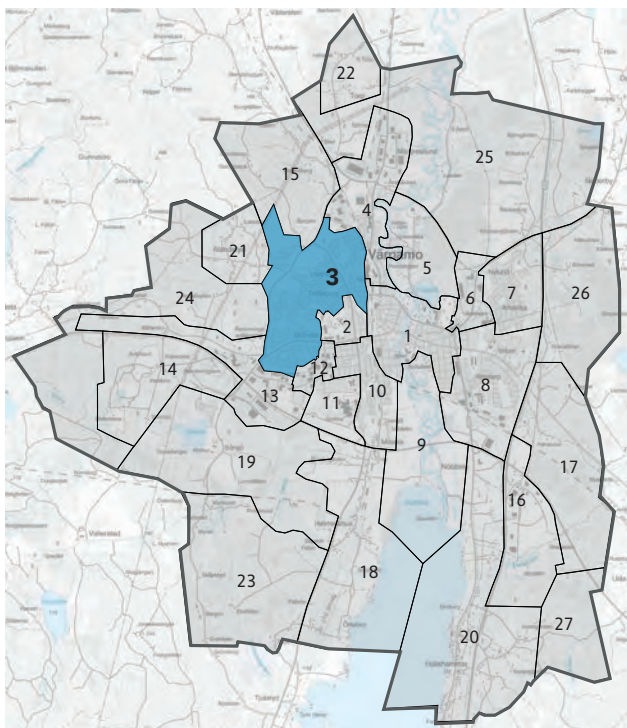


- Ett huvudcykelstråk föreslås löpa längs med Halmstadsvägen, upp längs med Sveavägen, ned längs med Götavägen samt ned på Silkesvägen. Kopplingen mellan Halmstadsvägen och Silkesvägen beaktas och tillgängliggörs bättre för gång och cykel.
- Folkets parks funktion som grön nod i staden ska tas till vara och utvecklas. Gröna huvudstråk inom området ska beaktas och säkerställas i vidare planering. Sörsjöstråket ska långsiktigt anslutas till

den gröna noden vid Folkets park och dess dragning genom området ska säkerställas och stärkas. Längs med Sveavägens södra delar och Halmstadsvägens östra delar förstärks det befintliga skyfallsstråket för att avlasta Åbroparken vid höga vattenflöden.

3. Västhorja och Gröndal

Utvecklingsområdet är stort och ligger i de västra delarna av Värnamo stad. Bebyggelsen ligger i huvudsak mellan järnvägen i öster, Gröndalsleden i väster och med industriområden i söder och i norr. I direkt anslutning till områdets norra del finns friluftslivsområdet Borgen.



NULÄGE

Bebyggelse/exploateringsgrad

Området omfattas framförallt av småhusbebyggelse. I områdets södra delar finns ett bostadsområde med småskaliga flerfamiljshus. Spritt i området

förekommer även några mindre områden med rad- och parhus, men generellt är exploateringsgraden låg. Även täckningsgraden är låg.

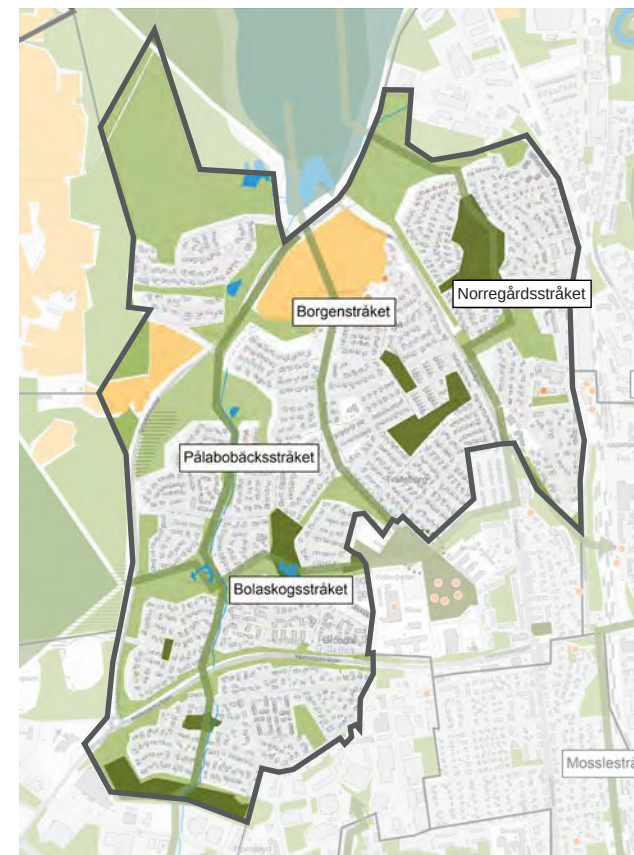
Till området hör även Ekenhaga, ett småhusområde skilt från övriga staden av trafikleden Gröndalsleden. Ekenhaga har en något starkare socioekonomisk ställning, och utmärker sig därmed i området.

Fyra förskolor finns inom området. Värnamo folkhögskola ligger i områdets östra delar. I Sveavägens norra del planerar kommunen för en ny grundskola. I det angränsande utvecklingsområdet i söder (utvecklingsområde 2) finns två grundskolor; Gröndalsskolan och Trälleborgsskolan.

Grönstruktur/Naturmiljö/klimatanpassning

Området ligger relativt högt och i områdets nord-östliga delar finns flera branta partier. I området finns ett flertal större grönytor av olika karaktär och betydelse: park, grönyta, skog, våtmark och betesmark. Området har en relativt hög procentuell andel grönyta men få anlagda parker. Flera av grönytorna har funktion som närparker.

Två grönkilar förbinder Värnamo stad och området till omgivande natur. Den nordostliga kilen knyter samman fritids- och friluftslivsområdet Borgen till staden och den västliga kilen förbinder staden med naturområdet väster om Gröndalsleden och söder om byn Alandsryd. I kilarna finns fyra gröna huvudstråk utpekade: Norregårds-, Borgen-, Pålabobäcks- och Bolaskogsstråket som alla sammanstrålar i Folkets park (utvecklingsområde 2). En viktig del av Bolaskogsstråket utgörs av naturparken Bolaskogen med bland annat en större dagvatten- och rekreationsdamm. Genom



- Park
- Grönyta
- Jordbruksmark
- Grönkil
- Grön nod
- Grönstråk
- Byggnadsminne
- Särskilt värdefull bebyggelse

Bolaskogen rinner Pålabobäcken.

Den relativt stora omfattningen av grönytor i området samt den höga andelen småhusbebyggelse med låg täckningsgrad medför att området i mindre grad är hårdgjort, vilket ger ett visst skydd mot värmeböljor och perioder med varmt väder. Grönytorna skyddar även mot översvämning och möjliggör för att avsätta mark för fördröjning vid översvämning. Det finns några stråk för skyfallshantering i området, bland annat längs med Pålabobäcksstråket. I områdets norra delar förekommer ett antal skyfallsstråk som leder eventuella vattenflöden mot järnvägsbanan. Vidare finns fem fördröjningsytor för skyfall i området att beakta.

Kulturhistorisk miljö

Invid Alandsrydsvägen och Rusthållarevägen förekommer ett mindre hänsyn/uppmärksamhetsområde knutet till den äldre bebyggelsen med kringliggande kulturlandskap.

Områdets nordostliga delar bedöms som hänsyn/uppmärksamhetsområde, främst på grund av skalan i området samt enskilda byggnaders kulturhistoriska värde. Kvarteret Sadeln uppfördes som personalbostäder för Värnamo gummiabrik under tidigt 1960-tal.

Bostadsområdet söder om Halmstadsvägen, Hornaryd, bedöms som hänsyn/uppmärksamhetsområde. Det rör sig främst om skalan i området. Randområdena mellan bostäderna och den närliggande industrin bör beaktas. I övrigt finns här enskilda byggnader med kulturhistoriskt värde samt fornlämningar.

Området är generellt fornlämningsrikt sett till andra utvecklingsområden. Detta har satt sin prägel på området och medverkat till den glesa bebyggelsestrukturen. Större utpekade områden utgörs framförallt av fossil åkermark och hängnadssystem men det förekommer även boplatser, bytomt och gravfält. Högst koncentration av fornlämningar, såväl möjliga som fastställda, och övriga kulturhistoriska lämningar finns invid Gröndalsleden i områdets västra del.

Infrastruktur/kommunikation/kopplingar

I delar trafikeras området idag av stadsbusstrafik. Järnvägen utgör områdets östra gräns. Idag finns en huvudsaklig järnvägsundergång, Bangårdsgatan-Laganstigen, som knyter samman området med de västra stadsdelarna och centrum. Detta är en viktig koppling. Norr om denna finns också två undergångar för cykel.

Utvecklingsområdet är i stort uppbyggt med trafikseparationens planeringsideal. Flera av områdets kvarter har så kallade säckgator och området har i stort ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät. Det trafikseparerade vägnätet innebär att området ur ett trafiksäkerhetsperspektiv är relativt säkert.

Halmstadsvägen är en av Värnamo stads tillfartsvägar från väg 27 och är i delar dimensionerad för att hantera stora trafikflöden. I sin nuvarande utformning utgör Halmstadsvägen en barriär inom området. Två cykelundergångar förbinder Gröndal med Hornaryd söder om Halmstadsvägen. Gröndalsleden som avgränsar området västerut är en kringled för tyngre trafik. Den utgör en tydlig fysisk barriär i området, främst mot Ekenhaga. Det förekommer tre gång- och

cykelbroar över Gröndalsledens norra delar som knyter samman bostadsområdet Ekenhaga samt Borgens friluftslivsområde med staden. Sveavägen förbinder Halmstadsvägen med Gröndalsleden i en nordvästlig riktning genom området.

Risker

- Farligt gods och buller från framför allt Gröndalsleden utgör en risk i området. Eventuell bullerproblematik föreligger även från Halmstadsvägen, Sveavägen och järnvägen.
- Norr om området (i utvecklingsområde 4) finns en Seveso-anläggning. Anläggningen utgör en risk för ett stort område kring anläggningens nuvarande läge.
- Områdets södra delar angränsar till verksamhetsområdet Hornaryd/Vitarör (område 13) och i norr mot Margretelund (område 4). Verksamheter som finns här kan innebära en risk för angränsande bostadsbebyggelse i området.

Övriga allmänna intressen och regleringar, markägförhållande

- Delar av området ligger inom vattenskyddsområdet för stadens huvudsakliga dricksvattentäkt, Ljusseveka. Arbetet att uppgradera föreskrifterna i enlighet med nuvarande lagstiftning pågår. Det föreligger en risk att dessa kommer inverka än mer restriktivt på verksamheter och utveckling inom området.
- Strandskyddsområde om 100 meter från Lagan föreligger.

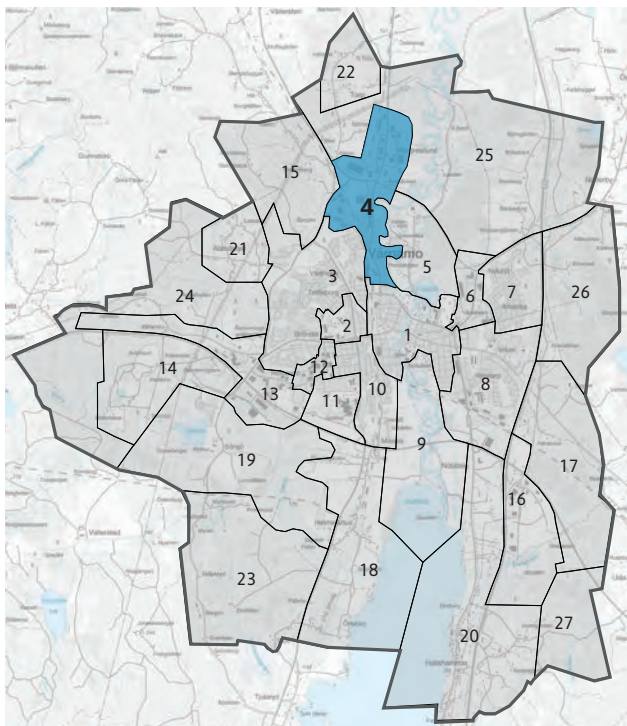
Möjlig utveckling/bevarande

- Halmstadsvägens barriäreffekt minskas genom att området närmast den förtätas i möjlig mån. Tätheten kan gradvis öka längre österut längs med vägen.
- Kopplingar över Gröndalsleden utvecklas och förstärks för att bättre binda samman staden med friluftslivs- och naturområden och med ny föreslagen bebyggelse.
- Kopplingen mot centrum och Bangårdsgatan, som hör till det angränsande utvecklingsområdet Stadskärnan (utvecklingsområde 1) och som i planförslaget föreslås förtätas, ska beaktas inom området med tonvikt på de hållbara trafikslagen.
- I områdets nordligaste del, delvis belägen i utvecklingsområde 4, föreslås en yta för dagvattenfördröjning.



4. Norregård och Margretelund

Utvecklingsområdet utgör Värnamo stads mest nordliga stadsdel, och sträcker sig ner mot stadskärnan utefter Jönköpingsvägen. Området avgränsas i öst av Lagan och i väst av friluftslivsområdet Borgen. Norr om området finns småskaligt jordbrukslandskap och byn Torp.



NULÄGE

Bebyggelse/Exploateringsgrad

Området definieras i dess norra del framför allt av verksamhetsområden. Verksamheter förekommer även i övriga området längs med järnvägen. I

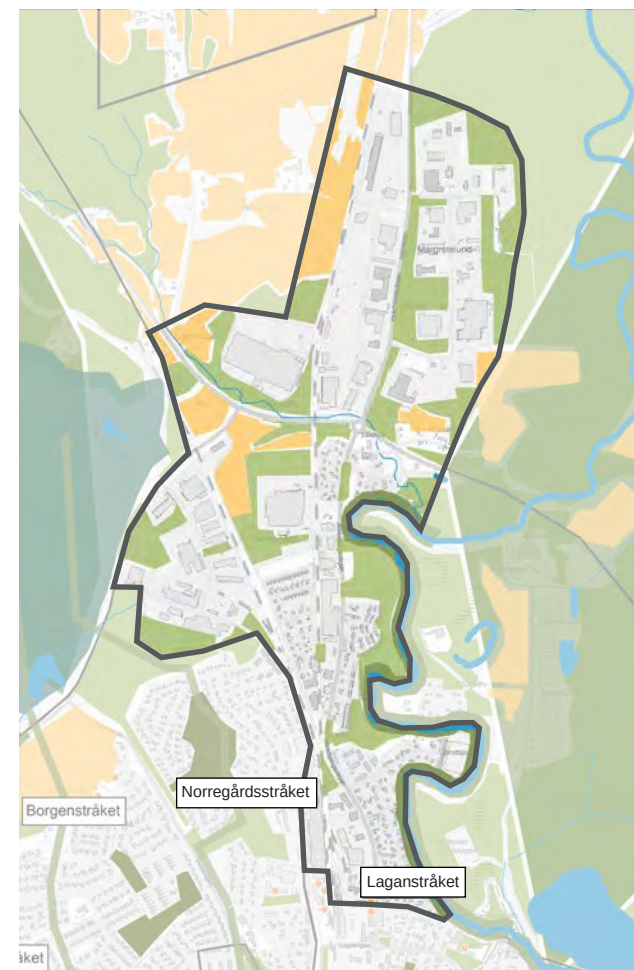
områdets södra delar förekommer även olika typer av småskalig bostadsbebyggelse om radhus, flerfamiljshus och villakvarter. Exploateringsgraden är låg. Täckningsgraden varierar i området - i söder är den lägre, medan den längre norrut är högre på grund av den mer storskaliga verksamhetsbebyggelsen.

Grönstruktur/Naturmiljö/Jordbruksmark

Områdets grönstruktur utgår framförallt från Lagan som är stadens huvudsakliga grönstråk. I stråket finns flera grönytor med höga rekreativa värden, exempelvis Finnvedsvallen. Den förhållandevis låga täckningsgraden i söder talar för att andelen fria är stor här, då bostadsbeståndet i de södra delarna av området främst består av småhus med egen trädgård, medan andelen offentlig fria är lägre. Tillgången till offentlig fria och grönstruktur är trots det god i området då stora mängder natur finns tillgängligt i det i öster angränsande utvecklingsområdet (omr. 5).

Insprängt i det norra verksamhetsområdet finns flera grönytor och impediment men även jordbruksmark. Jordbruksmarken (åker och bete) hör samman med ett större, småskaligt jordbruksmarksområde norr om staden. Jordmånen är i delar god med lerinslag. Ånabäcken rinner genom områdets norra delar i öst-västlig riktning.

Flera skyfallsstråk löper igenom området utmed de båda järnvägsbanorna i nord-sydlig riktning och sammanstrålar strax väster om Jönköpingsrondellen. Det västra stråket utgörs i stora delar av en naturlig bäck, Ånabäcken.





Kulturhistorisk miljö

Verksamhetsbebyggelsen väster om järnvägen samt i norr bedöms vara tålig.

Bostadsbebyggelsen i området, såväl väster som öster om järnvägen samt i kilen, bedöms som hänsyn/uppmärksamhetsområde, främst på grund av skalan på bebyggelsen. En del fastställda samt möjliga fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar finns i området.

Infrastruktur/kommunikation/kopplingar

Järnvägsinfrastrukturen inom området är påtaglig och påverkar områdets tillgänglighet. HNJ-banan och Kust till kust-banan bildar inom området ett Y. Cykelväg finns utefter Jönköpingsvägen upp till Margaretelundsvägen vilket medför att områdets allra nordligaste delar saknar gång- och cykelvägs-koppling. Det finns norr om järnvägsundergången/ Laganstigen ytterligare tre passager men då enbart för gång- och cykeltrafik.

Ljussevekaleden/väg 151 mot Gnosjö och väg 846 f.d. riksettan/Jönköpingsvägen utgör de större trafiklederna inom området. Ljussevekaleden är stadens östliga ringled för bland annat tyngre trafik. Området trafikeras idag inte av stadsbusstrafik, men en regional busslinje går utefter Jönköpingsvägen.

Risker

- Inom områdets verksamhetsområde för industri finns flera miljöfarliga, tillstånds- eller anmälningspliktiga verksamheter som även kan utgöra riskobjekt.
- Det finns även flera potentiella och konstaterade markföroreningar inom området. Inom kvarteret Sarven pågår sanering av en markförorening av riskklassen 1.

Kvarteret Sarven saneras på grund av markförorening, varpå förtätning föreslås på platsen.

- Bullerproblematik föreligger framförallt från järnvägen men även från Ljussevekaleden, Jönköpingsvägen och Laganstigen.
- Kust till kust-banan trafikeras av farligt gods.
- Inom områdets västliga industriområde, Norregård, invid Gröndalsleden och utvecklingsområde 3, finns en Seveso-anläggning som utgör en risk.
- Inom området föreligger översvämningssrisk från Lagan och Ånabäcken. För de delar av området som tangerar Lagan kan stabilitetsproblematik föreligga med risk för ras och skred. Områden kring Ånabäcksvägen, Ågatan och Kvarnängsgatan kan inte klassas som tillfredsställande stabilt. Detaljerad stabilitetsutredning rekommenderas av myndigheten MSB.

Övriga allmänna intressen och regleringar, markägoförhållande

- Inom området finns flera olika regleringar och allmänna intressen som kan ha en viss inskränkan-de betydelse för utveckling inom området. Stora delar av området ligger inom vattenskyddsområdet för vattentäkten Ljusseveka. Arbetet att uppgradera föreskrifterna i enlighet med nuvarande lagstiftning pågår. Det föreligger en risk att dessa kommer inverka än mer restriktivt på verksamheter och utveckling inom området.
- Strandskyddsområde om 100 meter för Lagan och Ånabäcken.
- Riksintresset Lagan nedströms Hörledammen omfattar delar av området. Mellan Ånabäcksvägen i söder och Ågårdsvägens södra del föreligger framförallt höga skyddsvärden som karaktäriseras av pågående fluvial erosion, meandring. Utefter industriområdet Margaretelunds östra sida föreligger

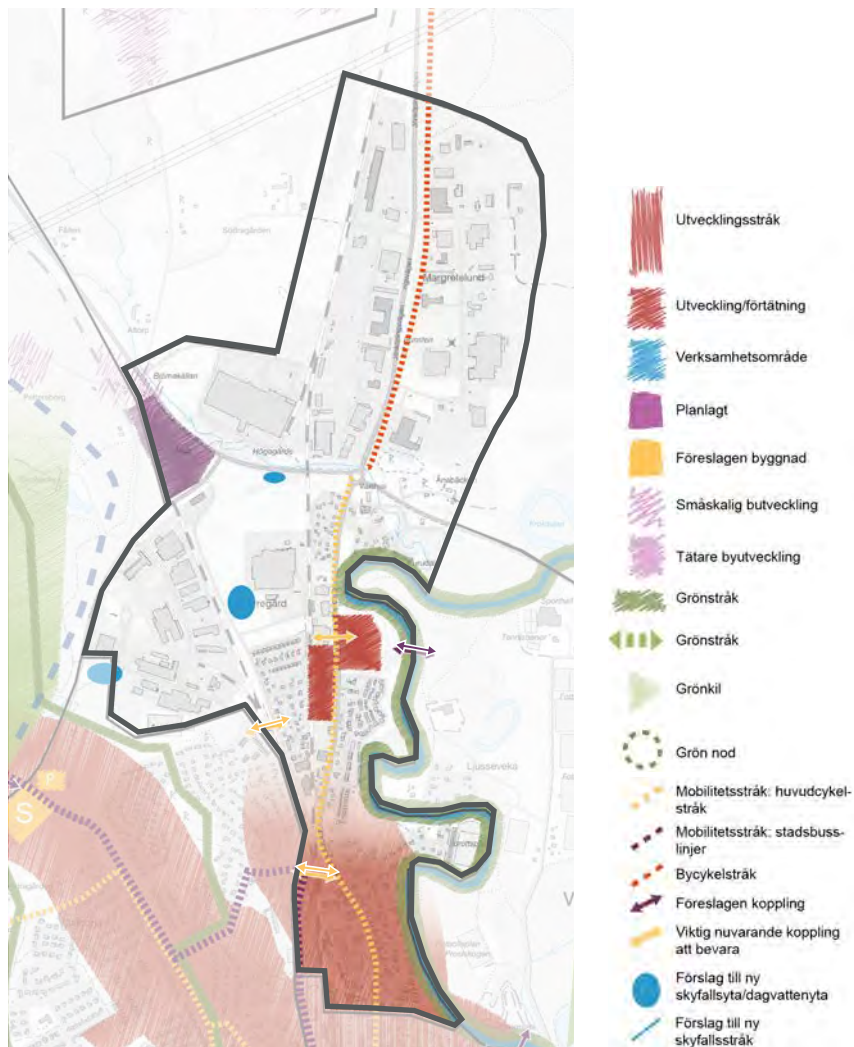
framförallt måttliga och lägre skyddsvärden.

- Både länsjärnvägen Värnamo-Jönköping, Vaggerydsbanan och stomnätsjärnvägen Kust- till kustbanan är av riksintresse.

UTVECKLING

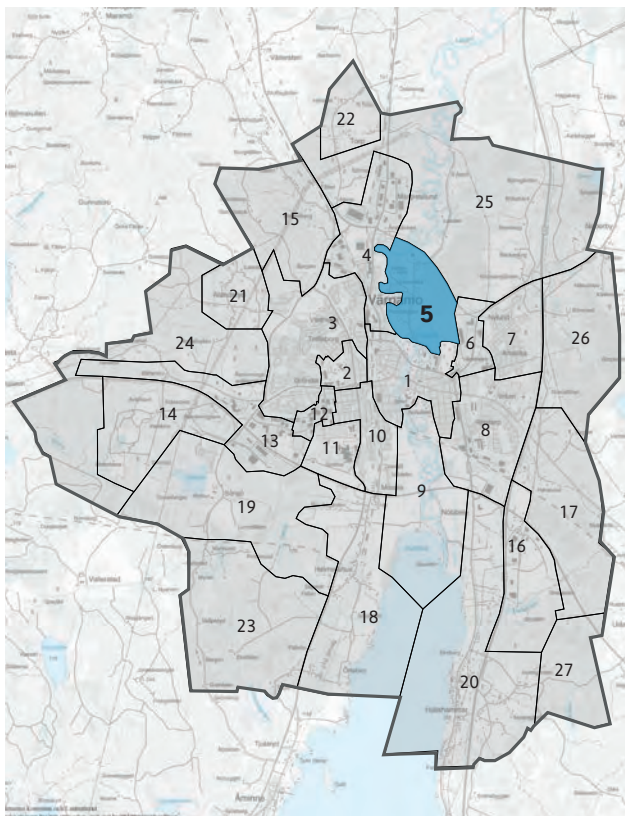
Möjlig utveckling/bevarande

- Jönköpingsvägen omfattas fram till att järnvägen delar sig (järvägs-Y:et) av ett av stadens utvecklingsstråk. Inom utvecklingsstråket föreslås förtätning och omvandling till blandad bebyggelse. Utöver det föreslås Sarven efter sanering att förtätas med blandad bebyggelse. Utbyggnad av befintliga detaljplaner samt viss komplettering inom befintligt verksamhetsområde föreslås.
- Kopplingarna över järnvägsbanorna inom området föreslås utvecklas och förstärkas i syfte att öka tillgängligheten inom området.
- Jönköpingsvägen får funktion som huvudcykelstråk. De hållbara trafikslagen ska prioriteras samtidigt som godstrafik till de verksamhetsområden inte ska äventyras.
- Två nya översvämningsytor föreslås i Norregård samt att existerande skyfallsstråk kompletteras, förstärks och kopplas samman.



5. Ljusseveka

Området är centralt beläget väster om Lagan och karaktäriseras i huvudsak av fritids-, friluftslivs- och sporttytor.



NULÄGE

Bebyggelse/Exploateringsgrad

Utöver en mindre samling småhus i områdets västra delar längs med Lagan finns idag ingen bostadsbebyggelse i området. Vattentäkten

Ljusseveka finns i områdets norra del. I områdets västra delar finns Ljusseveka konstgräsplan, Finnvedsvallen, IFK Värnamos lokaler samt ett flertal fotbollsplaner. I områdets norra delar finns en sporthall samt tennisbanor och i dess södra del finns Värnamo campings verksamhet.

Grönstruktur/Naturmiljö

Lagan är områdets västra avgränsning och utgör samtidigt områdets mest betydelsefulla gröna huvudstråk, Laganstråket. Prostsjön och den sankmark som föreligger nordost om denna utgör en av stadens gröna kilar som leder in naturmiljön i stadsbebyggelsen. Prostsjön och Prostskogen utgör tillsammans med Tinas ö och Värnamo Camping ett populärt fritids- och friluftsområde. Områdets nordöstra delar utgörs till stor del av lågproduktiv produktionskog med höga naturvärden, samt sumpskog.

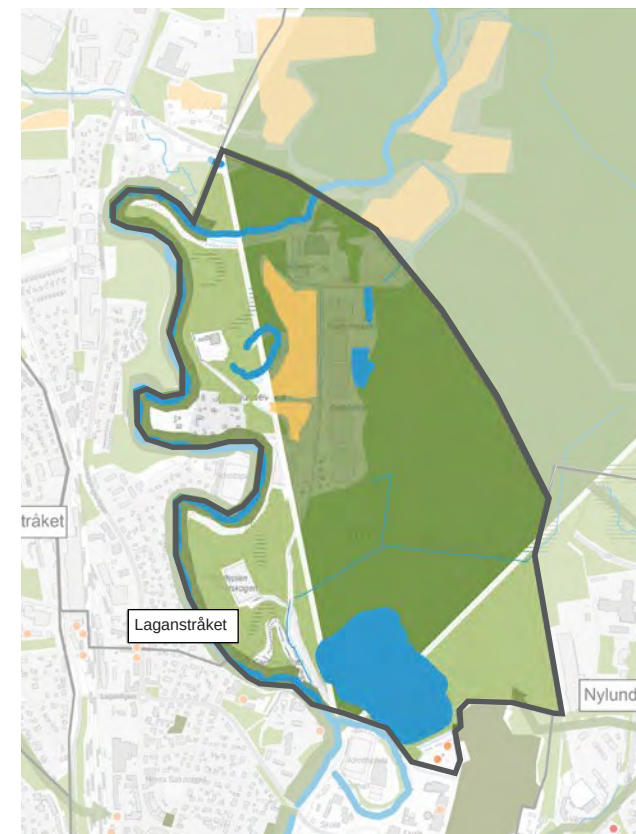
Viss jordbruksmark (åkermark) med höga värden finns i området, i direkt anslutning till naturgräsplanerna.

Kulturhistorisk miljö

Ett fåtal kulturhistoriska lämningar finns i områdets norra delar.

Infrastruktur/kommunikation/kopplingar

Genom området i nord-sydlig riktning löper ett huvudcykelstråk. Stråket utgör en koppling till stadskärnan. I norr kopplar stråket an till en större cykelrunda utanför staden. Cykelstråken är främst förlagda i områdets västra och sydliga delar, i nära relation till bebyggelse. Ett antal GC-broar över Lagan knyter området till stadens västra delar. Två GC-broar ansluter till Finnvedsvallen. Ett cykelstråk



- | | |
|---------------|-------------------------------|
| Park | Grön nod |
| Grönyta | Grönstråk |
| Jordbruksmark | Byggnadsminne |
| Grönkil | Särskilt värdefull bebyggelse |



Skogsstig i Ljusseveka.

öster om Prostsjön utgör en koppling till stadens östra områden. Ett större antal gångvägar finns i naturområdet.

Området avgränsas i nordost av Ljussevekaleden. Protsjövägen löper i nord-sydlig riktning genom området, upp till Ljussevekaleden.

Risker

- Vid höga vattenflöden finns översvämningsrisk i stora delar av området.
- Utmed delar av Lagan föreligger viss stabilitetsrisk.
- Olika former av negativ påverkan på vattentäkten Ljusseveka föreligger. Gödsling av fotbollsplanerna kan skada vattentäkten.
- Värnamo-tvätten ligger utanför området men kan utgöra en risk.
- På väg 151 och Ljussevekaleden körs farligt gods vilket framförallt utgör en risk för Ljussveka vattentäkt.

Övriga allmänna intressen och regleringar, markägförhållande

- Inom området finns flera olika regleringar och

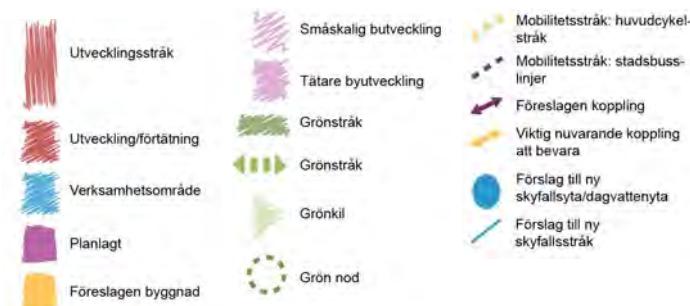
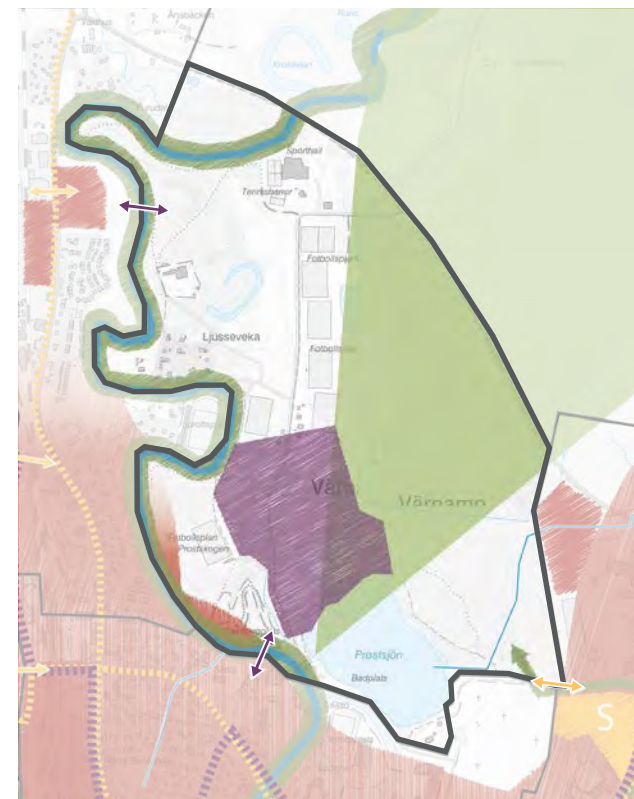
allmänna intressen som kan ha en viss inskränkande betydelse för utveckling inom området. Stora delar av området ligger inom vattenskyddsområdet för vattentäkten Ljusseveka. Arbetet att uppgradera föreskrifterna i enlighet med nuvarande lagstiftning pågår. Det föreligger en risk att dessa kommer inverka än mer restriktivt på verksamheter och utveckling inom området.

- Riksintresset Lagan nedströms Hörledammen berör områdets allra nordvästligaste delarna. För detta område av riksintresset är skyddsvärdet högt och den process som utgör skyddsvärdet är fluvial erosion. Det förekommer även fler erosionsbranter och erosionsfårar av skyddsvärde inom området.
- För Lagan och Protsjöns strandlinje föreligger strandskyddat område.
- Utmed Protsjöns norra strand finns en skoglig nyckelbiotop.

UTVECKLING

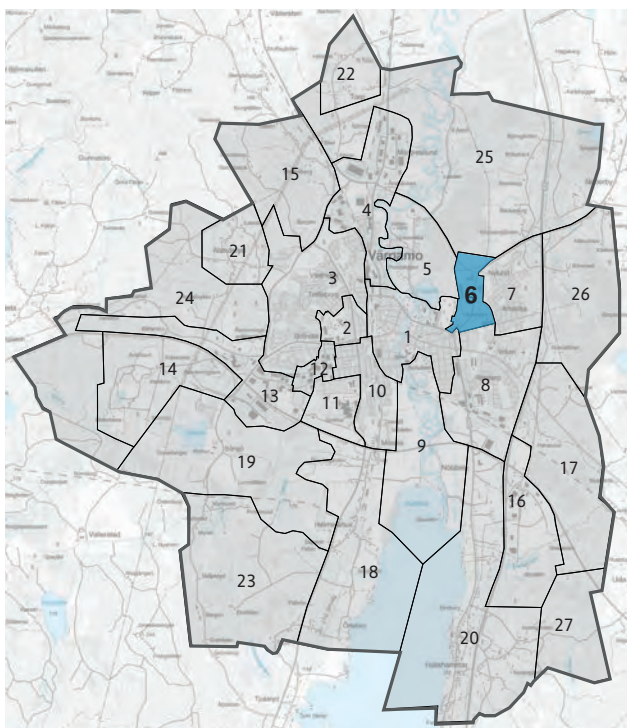
Möjlig utveckling/bevarande

- I Protsjöområdet finns planer på en ny, hållbar stadsdel. Bättre kopplingar över Lagan mot kv. Kärleken föreslås i syfte att tillgängliggöra den nya stadsdelen.
- I syfte att avlasta Krycklebacken föreslås ett nytt skyfallsstråk skapas för att vid höga flöden leda del av vattnet norr om bebyggelse till Protsjön.
- I stort kommer eventuell utveckling och nu pågående verksamheter i området styras av VSO för Ljusseveka. Den nuvarande lokaliseringen av fotbollsplaner och konstgräsplan behöver utredas.



6. Nylunds verksamhetsområde

I området finns främst verksamheter, men även viss bostadsbebyggelse i söder och utefter Nydala-/Vråenvägen. Området angränsar till stadskärnan i väst, samt till Protskogen i nordväst.



NULÄGE

Bebyggelse/Exploateringsgrad

Områdets norra och centrala delar domineras av verksamheter i blandad storlek. Det rör sig i söder om handel, i norr främst bilhandel och uthyrning. Även en viss andel mindre besöksintensiva verksamheter finns i området. Det kommunala

bolaget Värnamo energi finns i området, samt Tekniska förvaltningens förråd. De befintliga bostadskvarteren består av småhus. Exploateringsgraden i området är låg. Täckningsgraden är varierad - lägre i bostadskvarteren och högre för verksamheterna i området, då verksamhetsbebyggelsen är stor till ytan. Väster om Nydalavägen och söder om korsningen mot Vråenvägen pågår byggnationen av cirka 100 nya bostäder i olika bostadstyper, framförallt villor och småskaliga flerbildshus som väntas vara färdigställda under 2020.

Grönstruktur/Naturmiljö

Grönområdet Protskogen ligger västerut i direkt anslutning till utvecklingsområdet och kopplas samman genom det gröna huvudstråket Nylundstråket. Grönstråket förgrenas vid Vråenvägen där det andra benet följer Krycklebacken och ett parti med naturmark utefter Nydalavägen. Andelen grönstruktur i området är relativt hög för ett verksamhetsområde. Uppståndelsekapellet med kyrkogård gränsar även till området.

Krycklebacken har funktion som skyfallsstråk i området.

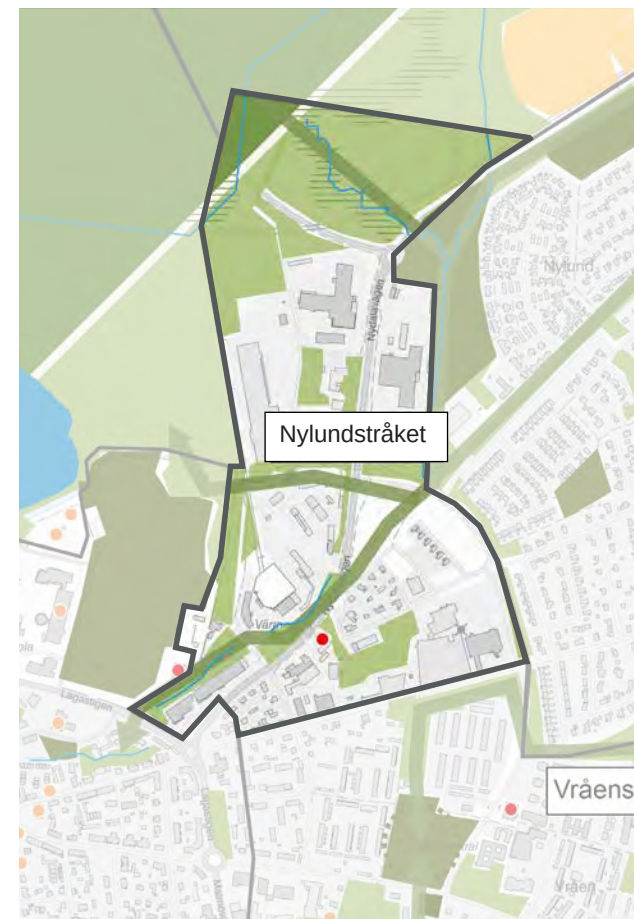
Kulturhistorisk miljö

Området bedöms som tåligt ur ett kulturhistoriskt perspektiv. Området i stort har begränsade kulturhistoriska värden såväl rörande planmönster som bebyggelse, bortsett från verkstadsbyggnaden på Drabanten 4 med kopplingar till Bruno Mathsson. Det finns inga kända forn lämningar eller kulturhistoriska lämningar i området.

Infrastruktur/kommunikation/kopplingar

Nydalavägen, en av stadens huvudgator, löper genom området. Malmstensgatan utgör områdets södra gräns. Lagastigen tangerar områdets gräns i sydväst och Vråenvägen utgör områdets östra gräns. Stadens östliga kringled, Ljussevealeden, tangerar områdets norra delar.

Stadsbusstrafik och snabbusslinje 500 mellan



- Park
- Grönnya
- Jordbruksmark
- Grönkil
- Grön nod
- Grönstråk
- Byggnadsminne
- Särskilt värdefull bebyggelse

Jönköping och Värnamo trafikerar området utefter Nydalavägen med en hållplats utanför Värnamo energi.

Cykel- och gångvägar ansluter området till Protskogen och vidare till stadens västra sida, stadskärnan och till de i öster angränsande bostadsområdena Nylund/Amerika och Vrån.

Risker

- Miljöfarliga verksamheter inom området kan utgöra en risk. I området förekommer tre anmälnings- och tillståndspliktiga C-klassade verksamheter. Utöver dessa finns även verksamheter som ger upphov till så liten miljöpåverkan att den inte kräver tillstånd eller anmälan.
- Det finns flera fastigheter inom området där det tidigare pågått verksamhet som skulle kunna innebära att fastigheten är behäftad med markförorening. För dessa områden/objekt föreligger behov av inventering, undersökning och klassning. Bland annat Tekniska förvaltningens förråd är behäftad med markförorening då det föreligger en f.d. brandövningsplats på fastigheten.
- Värnamo Energi AB har ett ställverk anslutet till luftkraftledningsgata (50 kV) inom området med där tillhörande elektromagnetiska fält som utgör strålningsrisk.
- Krycklebacken är ett viktigt skyfallsstråk och utmed dess dragning föreligger på flera ställen en översvämningsrisk.



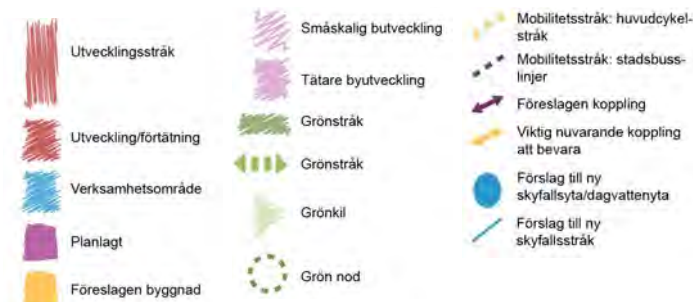
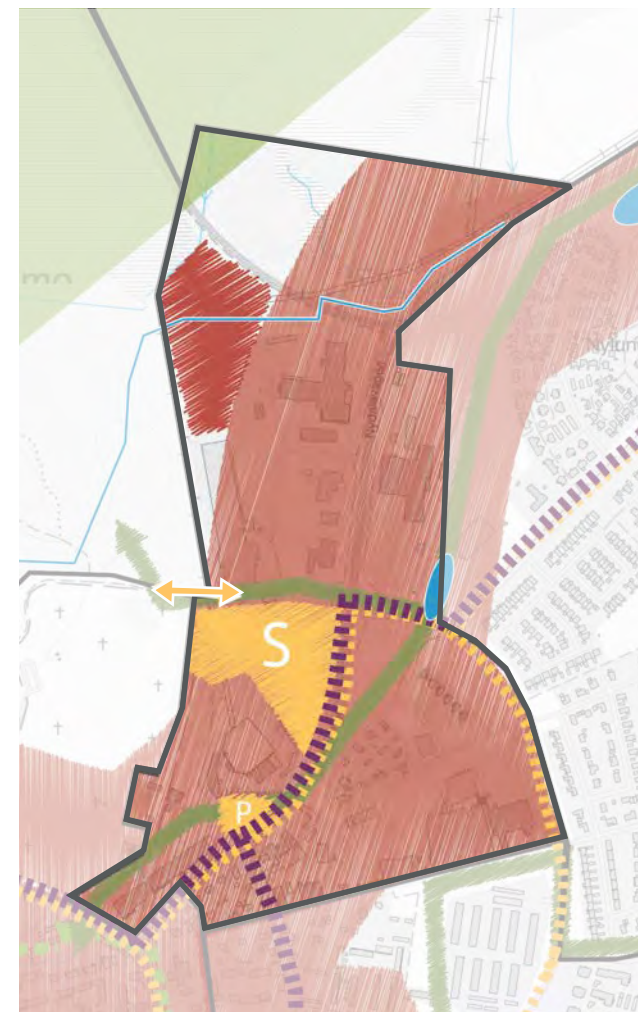
- Nydalavägen och Lagastigen medför risk för trafikbuller i området.
- På Ljussevekaleden körs farligt gods. Leden räknas inofficiellt som en kommunal farligt-gods-led.

UTVECKLING

Möjlig utveckling/bevarande

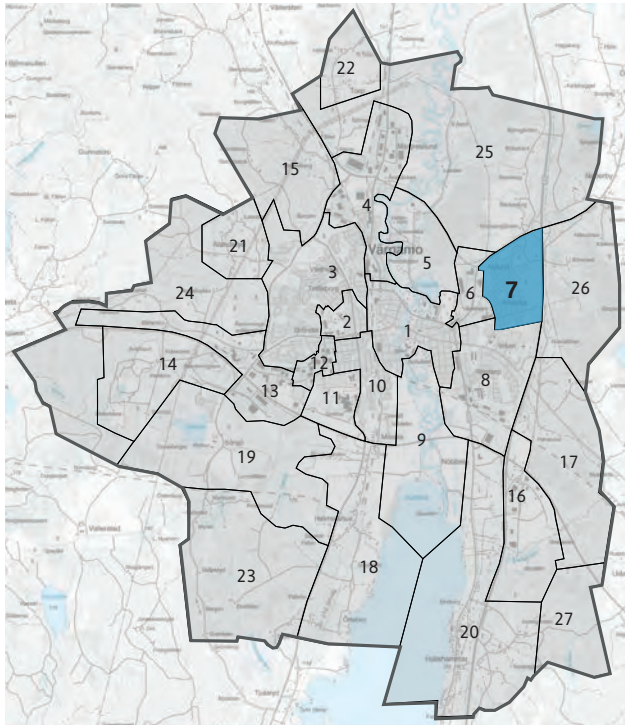
- Ett av utvecklingsstråken löper genom området längs med Nydalavägen. Stråket utvecklas och förtätas. I och med att täckningsgraden i området är relativt hög finns visst behov av omvandling för att utvecklingsstråket ska kunna byggas tätare. Omvandling sker till blandad bebyggelse, främst i de södra och centrala delarna. Omgivningsstörande och farliga verksamheter utlokaliseras. Norr och väster om Ljussevekaleden föreslås ny blandad bebyggelse tillkomma som underbygger utvecklingsstråket. Fastigheten för Tekniska förvaltningens förråd föreslås omvandlas till skoländamål. Eventuell byggnation föreslås ges bättre koppling till Protskogen.
- Utvecklingsområdets befintliga koppling mot Protskogen är viktig och dess betydelse spås öka i takt med ökad bostadsbyggnation inom området.
- En stadsbusslinje samt huvudcykelstråk föreslås gå utmed Nydalavägen för att därefter vika av till Vrånsvägen och vidare utmed Julias väg och ansluta till Nylunds bostadsområde.
- Pendlingsparkering föreslås i korsningen Nydalavägen - Kapellgatan. Regionbusslinje samt stadsbusslinjedragning med tillkommande hållplats samt god tillgång till huvudcykelstråk gör platsen väl lämpad för pendlingsparkering.
- På gränsen till utvecklingsområde 8, i mötet mellan fyra skyfallsstråk, föreslås en fördröjningsyta för att avlasta Krycklebacken. Likaså föreslås ett nytt skyfallsstråk tillskapas som ska avlasta Krycklebacken i händelse av höga flöden/skyfall.

Tekniska förvaltningens förråd.



7. Amerika och Nylund

Detta område omfattar de delar av Värnamo som är belägna längst mot nordost. Området innefattar i huvudsak de två bostadsområdena Amerika och Nylund.



NULÄGE

Bebyggelse/Exploateringsgrad

Generellt utgörs området främst av småhusbebyggelse med blandad karaktär. Områdets storskaliga utbyggnad skedde under 1960 och 1970-talet. Även viss flerbostadsbebyggelse i mindre flerbostadshus finns i områdets nordvästra delar. I områdets nordostliga hörn finns en mindre

ansamling verksamheter som delvis är nedlagda. Exploateringsgraden i området är låg, medan täckningsgraden går i linje med övriga småhusområden i staden.

Grönstruktur/Naturmiljö

Öster om bostadsområdena finns ett grönt huvudstråk som löper längs med E4 och ansluter söderut mot Nöbbele. Huvudstråket Nylund förgrenas vid Vrånsvägen där det ena benet följer Krycklebacken, och det andra följer Julius väg. Utmed områdets södra gräns finns en av stadens gröna kilar, Vrånkilen, som via Vrånstråket leder grönstrukturen in mot Vrånsparken. Andelen grönstruktur i området är generellt hög med exempelvis flera större grönytor och parker samt trädplanterade gator. Området har därav goda möjligheter att hantera klimatförändringar såsom skyfall och värmeböljor.

Kulturhistorisk miljö

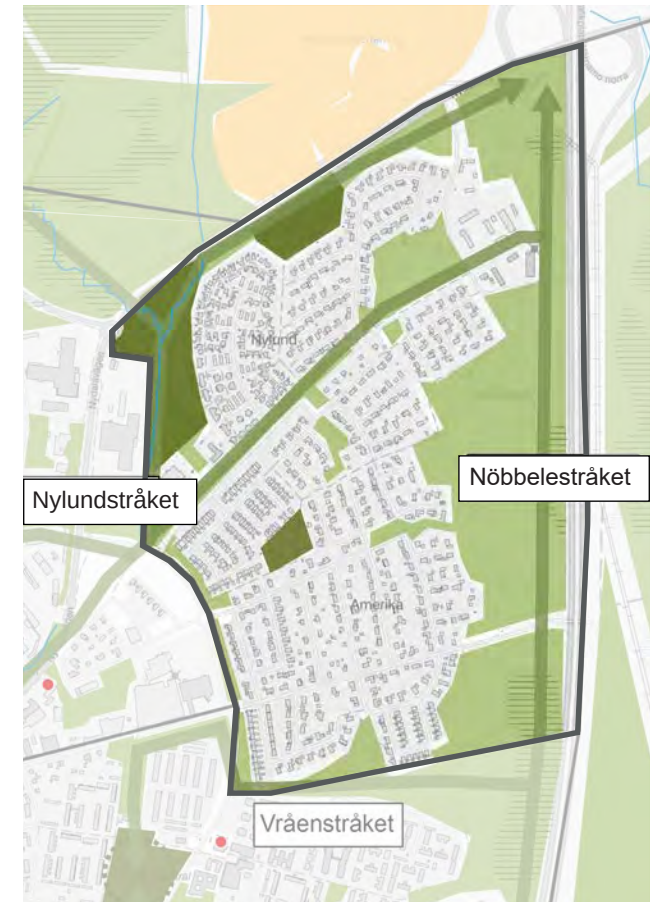
Området bedöms vara tåligt ur ett kulturhistoriskt perspektiv, då området har mycket begränsade kulturhistoriska värden. Kring Törnskatevägen bedöms planmönstret och bebyggelsestrukturen som bevarandevärd.

I de delar som ligger längst upp i nordost finns grönytor insprängda bland och i anslutning till småhusbebyggelsen. Här har man sparat ut en fornlämningsmiljö som främst utgörs av stensättningar, varav en kallas Drabanterör. I övrigt finns ett mindre antal kulturhistoriska lämningar samt en möjlig fornlämnning i områdets norra delar.

Infrastruktur/kommunikation/kopplingar

I området föreligger goda gång- och cykelmöjligheter. Stadsbusstrafik löper via Vrånsvägen genom områdets södra delar.

Nydalavägen är en av stadens huvudgator, och är dimensionerad för ett större trafikflöde än resterande vägar i området. Nydalavägen utgör områdets norra gräns. Öster om området löper Europaväg 4 i nord-sydlig riktning och utgör



- Park
- Grönyta
- Jordbruksmark
- Grönkil
- Grön nod
- Grönstråk
- Byggnadsminne
- Särskilt värdefull bebyggelse



områdets östra gräns. I väst löper Vråenvägen i nord-sydlig riktning och utgör området västra gräns. Det förekommer utöver Vråenvägen även två huvudgator genom området, Julias väg och Malmstensgatan. Den norra, Julias väg, är mycket bred och omfattar förutom själva körbanan, gång- och cykelväg, ett stråk med alléträd och gräsytor, och bebyggelsen tar vid först omkring 20 meter från gatan.

Det förekommer två kopplingar över E4:an. Korslidsvägen är en viktig förbindelse för bland annat cykeltrafik från stadens omland i nordost men även för rekreativa syften. Kopplingen i Malmstensgatan förlängning förbinder staden med viss bebyggelse öster om E4 samt skogsområden.

Risker

- Hälsorisk föreligger från trafikbuller från E4, Nydalavägen och Vråenvägen.
- Krycklebacken är ett viktigt skyfallsstråk och i de delar där bäcken berör utvecklingsområdet finns på flera ställen risk för översvämning.
- Det finns fastigheter inom området där det tidigare

Bostadshus vid Malmstensgatan i delområdet Amerika.

pågått verksamhet som skulle kunna innebära att fastigheten är behäftad med markförorening. För dessa områden/objekt finns det ett behov av inventering, undersökning och klassning. Bland annat finns en äldre soptipp nordväst om Nylunds förskola.

UTVECKLING

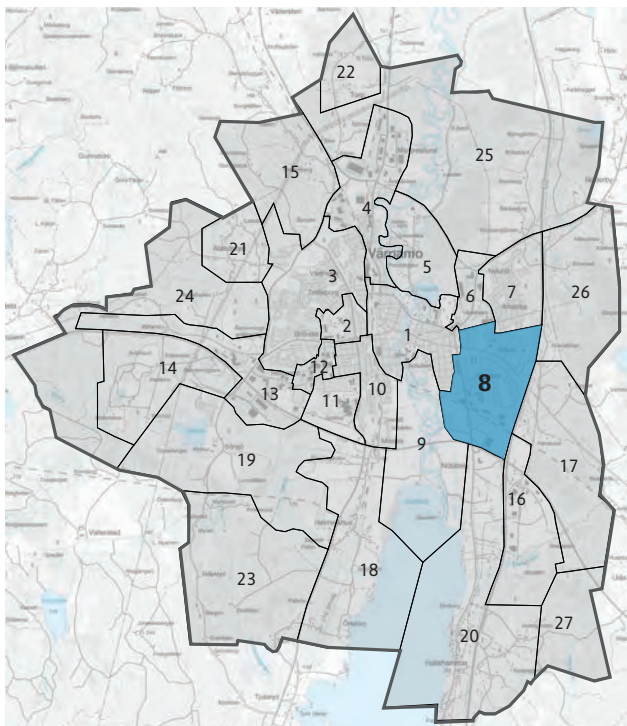
Möjlig utveckling/bevarande

- Områdets norra delar innefattas av ett av stadens utvecklingsstråk. Detta löper längs med Nydalavägen och föreslås hålla sig inom nuvarande tätortsutbredning. Längs med stråket kan viss förtätning om blandade bostäder ske. Täckningsgraden är relativt låg i området då de flesta bostadshus har egen trädgård, varför vissa av de större grönytor i området kan förtätas till viss del. Förtätningen ska vara mer småskalig och gå i linje med nuvarande exploateringsgrad.
- Föreslagen stadsbusstrafik i området föreslås svänga av vid Vråenvägen och följa Julias väg, medan utvecklingsstråket följer Nydalavägen. Underlaget för kollektivtrafik beräknas vara större utmed mobilitetsstråket än utefter utvecklingsstråket.
- Huvudcykelstråk ska samföräggas med stadsbusslinjen utmed Julias väg samt följa Vråenvägen ned mot Växjövägen/Ringvägen.
- Kopplingen mot Korslidsvägen är viktig och ska beaktas och utvecklas. Kopplingen mellan Nydalavägen och området nordöstra del kommer i och med den pågående utvecklingen/omvandlingen av området vara viktig att utveckla.
- På gränsen till utvecklingsområde 6, i mötet mellan fyra skyfallsstråk, föreslås en fördröjningsyta för att avlasta Krycklebacken. Likaså föreslås en yta för fördröjning mellan Nydalavägen och Ugglegatan.



8. Vrån och Rörstorp

Området är stort till ytan, beläget i stadens sydöstra delar och består bland annat av bostadsområdena Vrån och Rörstorp. Området är blandat, med såväl bostäder som verksamheter. Järnvägen löper genom området, och Rörstorps station utgör en potentiell nod. Norr om stationen finns idag verksamheter, medan det söder om järnvägen i stora delar är obebyggt.



NULÄGE

Bebyggelse/Exploateringsgrad

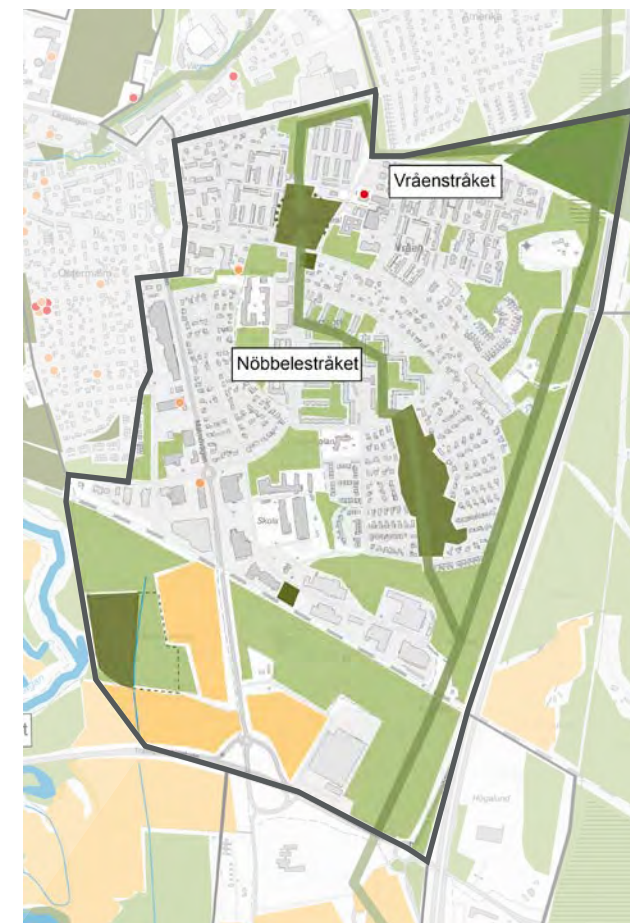
Bebyggelsen i området Vrån består främst av lamellhus i rader samt viss radhusbebyggelse. En stor andel av bostäderna är hyres- och bostadsrätter i flerbostadshus. Bebyggelsen i Rörstorp är mer blandad, där de centrala delarna består av mer storskalig bebyggelse om lamell- och skivhus men även i delar av småhusbebyggelse.

Längs Malmövägen och järnvägen finns verksamhetsområde och handelsområde i storskalig, låg bebyggelse. Söder om järnvägen finns ett fåtal verksamheter, bland annat biltvätt och drivmedelsstation och en större industrietablering. I området finns två grundskolor, och Finnvedens gymnasium har lokaler i området. Vrånens centrum inhyser idag apotek. Biblioteket som legat i området är idag nedlagt. Exploateringsgraden är i stora drag relativt låg i området, medan täckningsgraden är lägre i områden med bostäder, och högre i områden med verksamheter.

Grönstruktur/Naturmiljö

I området finns flera större ytor grönstruktur bland annat i form av bostadsgårdar. Utmed E4:an finns ett grönstråk i nord-sydlig riktning mellan bebyggelse och vägområde som utgör en buffert och skyddszon men som även har rekreativa värden. Stråket binder samman Nylund i norr och Rörstorp i söder samt i förlängningen söderut mot Nöbböle.

Ytterligare två gröna huvudstråk föreligger inom området, Vrånstråket och Nöbbölestråket. Dessa strålar samman i Vrånparken som utgör en större och betydelsefull grönyta. Parken ska gestaltas om och bland annat få funktionen av omhändertagande



- | | | | |
|--|---------------|--|-------------------------------|
| | Park | | Grön nod |
| | Grönyta | | Grönstråk |
| | Jordbruksmark | | Byggnadsminne |
| | Grönkil | | Särskilt värdefull bebyggelse |



och fördröjning av dagvatten.

Söder om järnvägen finns jordbruksmark (åkermark) med bedömda höga värden. Åkermarken är kommunalägd och i delar planlagd för industri-ändamål och koloniområde. På den f.d. tomten för reningsverk förekommer även en del rudrad naturmark.

Flera stråk för skyfallshantering finns i området. En fördröjningsyta finns norr om Vallmovägen. En lågpunktsyta finns mellan Nyponvägen och Expovägen.

Kulturhistorisk miljö

Rörstorp präglas av den intensiva exploatering och storskaliga bebyggelse som skedde under 1960-talet. Flerbostadsområdet karaktäriseras av tidstypiska längor placerade i byggnadskomplex, samt gult tegel som fasadmateriäl. Småhusområdena karaktäriseras av bostadshus främst i gult tegel. Området bedöms som tåligt, då det har begränsade kulturhistoriska värden både vad gäller planmönster och bebyggelse.

Bebyggelsen i Vråen är exempel på snabb stadsdelsutveckling under 1970-talet. Mariakyrkan samt ett antal kvarter utgör betydelsefulla karaktärsdrag i området. Delar av området Vråen bedöms som hänsyn/uppmärksamhetsområde, då området innefattar kvarter (Vråens centrum, Hammaren, Malmen samt Svartkråkevägen) med bebyggelsemönster och planstrukturer som bör bevaras i sin helhet. Området Vråen i övrigt bedöms generellt sett vara tåligt.

Mariakyrkan vid Vråens centrum.

Infrastruktur/kommunikation/kopplingar

Två stadsbusslinjer löper genom området. Stora delar av området har nära tillgång till kollektivtrafik, men då bussträckorna är långa blir restiderna mindre attraktiva. Regionbuss 202 löper längs med Malmövägen och knyter området till Bredasten och stadskärnan samt vidare mot sjukhuset och Gislaved.

Flera större cykelstråk löper genom området. Cykelstråket längs med Malmövägen löper ner till Bredasten. Sett till antalet gång- och cykelvägar är området väl integrerat, och dess centrala delar har flest GC-korsningar i hela staden, vilket innebär att det idag finns goda möjligheter att röra sig till fots och med cykel i stora delar av området.

Två huvudtrafikleder tangerar området. Öster om området löper väg E4, och utgör områdets östra gräns. Väg 27 utgör områdets södra gräns. Även inom området löper ett antal större vägar: Lagastigen, Malmövägen och Växjövägen. I norr utgör Malmstensgatan områdets gräns.

I södra delen av området finns Rörstorps station som ger området regional tillgänglighet mot bland annat Växjö och Jönköping. Kust- till kustbanan löper genom områdets södra del i öst-västlig riktning.

Risker

- Det stora antalet större vägar såväl inom som i direkt anslutning till området, samt järnvägen, innebär att det för stora delar av området föreligger en hälsorisk för trafikbuller.
- E4, väg 27 och på Kust till kustbanan är farligt gods-leder.
- Vägarna och järnvägen inom området innebär viss



Bostadsgård i Rörstorp

barriäreffekt som kan inverka negativt på områdets integrerande möjligheter.

- De miljöfarliga verksamheter som finns inom området förekommer fram för allt utmed Malmövägen och Expovägen. Dessa kan utgöra en risk. I området förekommer flera anmälnings- och tillståndspliktiga C-klassade verksamheter. Utöver dessa finns även verksamheter vars verksamhet ger upphov till så liten miljöpåverkan att den inte kräver tillstånd eller anmälan.
- Utmed Malmövägen och Expovägen finns tre fastigheter med riskobjekt i riskklass 2, för markförorening. Utöver dessa finns även ett objekt i riskklass 2 för markförorening bland bostadsbebyggelse i Vrån, på Tättingvägen. Dessa är prioriterade för vidare utredning. Utmed vägarna och med en viss koncentration till fastigheterna söder om Växjö rondellen finns även många fastigheter med oklassade markföroreningar. Dessa kan ha betydelse vid utveckling inom området och kräva vidare utredning.
- Vrån/Rörstorp är ett av stadens mer känsliga områden för översvämning till följd av skyfall vilket kommer behöva beaktas i vidare planering.
- För de sydvästliga delarna av området som tangerar Lagan föreligger en risk för översvämning vid höga flöden, 50-årsflöde.
- De sydvästliga delarna av området är beläget på silt, kohesionsjordart, som innebär en ökad risk för skred och ras.

Övriga allmänna intressen och regleringar, markägoförhållande

- Det existerande koloniområdet i områdets västra del har i detaljplan pekats ut som etapp 1 av 2, där etapp 2 är beläget öster om etapp 1. Planområdet är beläget 100-200 meter ifrån Malmövägen.

- I sydväst, väster om Malmövägen, föreligger riksintresset Lagan nedströms Hörledammen. De delar av området som berörs av riksintresset har bedömda måttliga skyddsvärden avseende isavsmältningens erosion och ackumulation.
- Delar av området omfattas av strandskyddat område från Lagan.
- Rörstorps station är av riksintresse, likaså Kust- till kustbanan.

UTVECKLING

Möjlig utveckling/bevarande

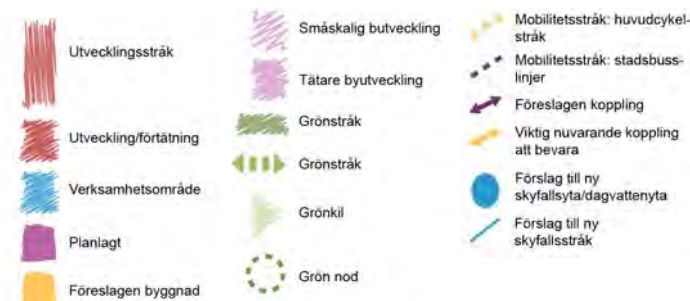
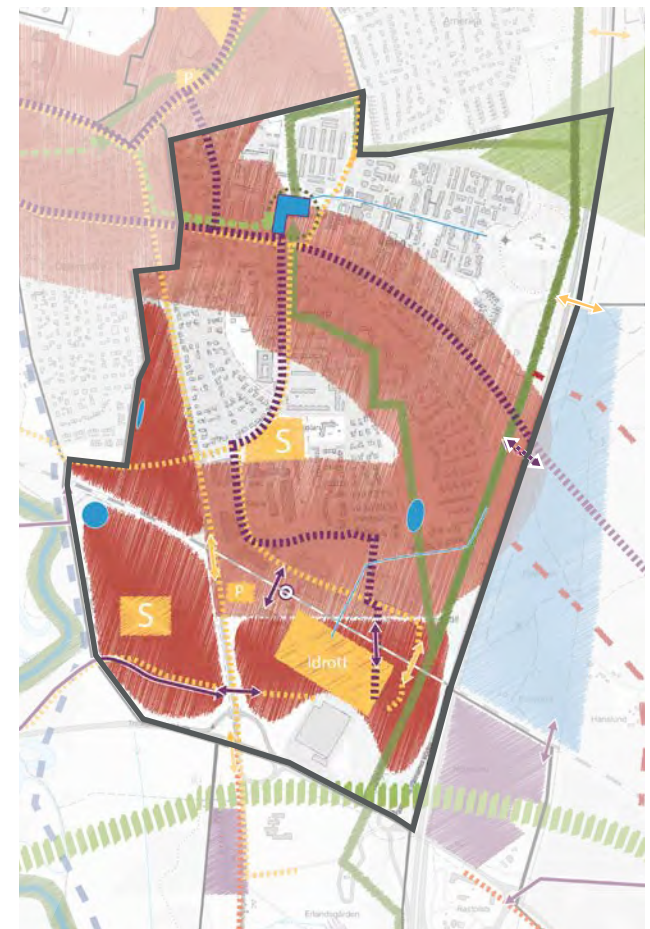
- I utvecklingsområdets södra del, söder om järnvägen, föreslås stadens nya stadsdel lokaliseras. Stadsdelen föreslås lokaliseras till f.d. tomten för reningsverket, samt väster om Malmövägen på jordbruksmark. Utbyggnaden kan både omfatta en ny grundskola och utgöra platsen för stadens nya idrottsområde för inomhussport samt platsen för pendlingsparkeringshus. Omvandling och utveckling sker norr om och kring Rörstorps station, med blandad stadsbebyggelse kring stationen. Rörstorps station blir en nod för byten mellan trafikslag. Skyttel på järnvägen kan koppla samman Rörstorp med Värnamo station och i en utblick även med eventuell framtida järnvägsstation.
- Ett av stadens utvecklingsstråk löper genom stora delar av området. Här sker förtätning och omvandling i hög grad. Stråket löper längs med Växjövägen och sedan söderut mot Rörstorps station längs med Smultronvägen. Exposkolan föreslås kompletteras med ytterligare en grundskola. Långsiktig omvandling föreslås väster om Malmövägen mot mer bostadsbebyggelse och för blandad

bebyggelse lämpade verksamheter.

- En busslinje genom området föreslås i nära relation till utvecklingsstråket. Bussträckningen löper längs med Ringvägen samt Expovägen fram till Rörstorps station. Vid utbyggnad öster om E4 föreslås ännu en busslinje igenom området, längs med Växjövägen och förbi E4.
- Vrånparken föreslås utgöra en grön nod och ett nytt grönt huvudstråk föreslås knyta samman noden med stadens centrum och västra stadsdelar. Den grönsstruktur som föreligger mellan E4 och bebyggelse föreslås utvecklas och även omfatta ny stadsdel söder om järnvägen.



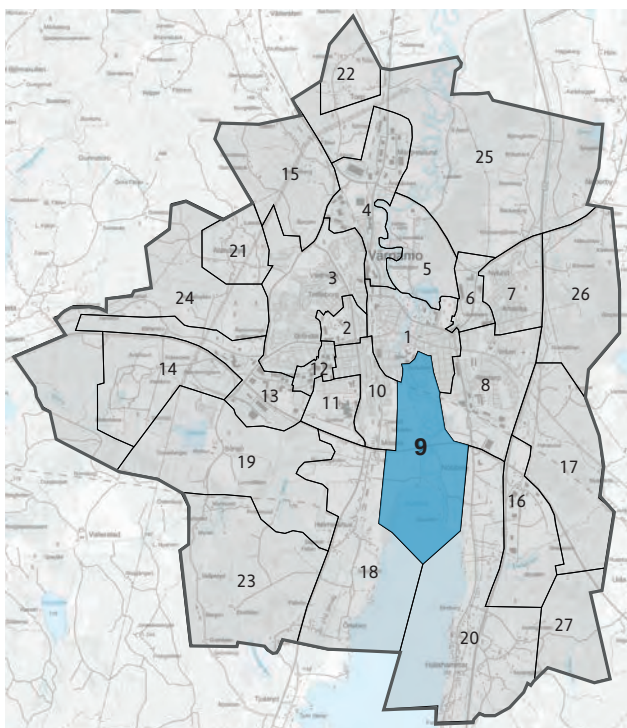
- Malmövägen föreslås i och med utvecklingen inom området att mer utvecklas som en stadsgata. Trafiken på Malmövägen kan samtidigt förväntas öka varvid behovet av utvecklingen av hållbara resealternativ ökar. Kopplingar för gång- och cykeltrafik föreslås bland annat utvecklas i syfte att förbättra tillgängligheten mellan stadens östra och västra såväl som nordliga och sydliga stadsdelar.
- Området är i stora delar känsligt för händelse av skyfall varvid föreslagna och befintliga stråk för skyfallsavdelning måste beaktas vid all utveckling inom området. I Vrånparken finns en planerad fördröjningsyta.



Vy över föreslagen ny stadsdel vid Rörstorps station.

9. Apladalen

Apladalen-området sträcker sig från stadens mest centrala delar till Vidöstern i söder. Norr om Vidöstern meandrar Lagan igenom frilufts-, jordbruks- och naturmark. Norr om järnvägen finns hembygdsparken Apladalen. Längst söder ut finns Vidöstern och Osudden.



NULÄGE

Bebyggelse/exploateringsgrad

I parken Apladalen i områdets norra del finns ett mindre antal äldre trähus. I söder vid Osudden finns båtplatser och båtbygga.

Grönstruktur/Naturmiljö

Lagan med strandområde utgör ryggraden i stadens grönstruktur och Laganstråket är därmed bland de viktigaste gröna huvudstråken i stadens nätverk av grönstruktur.

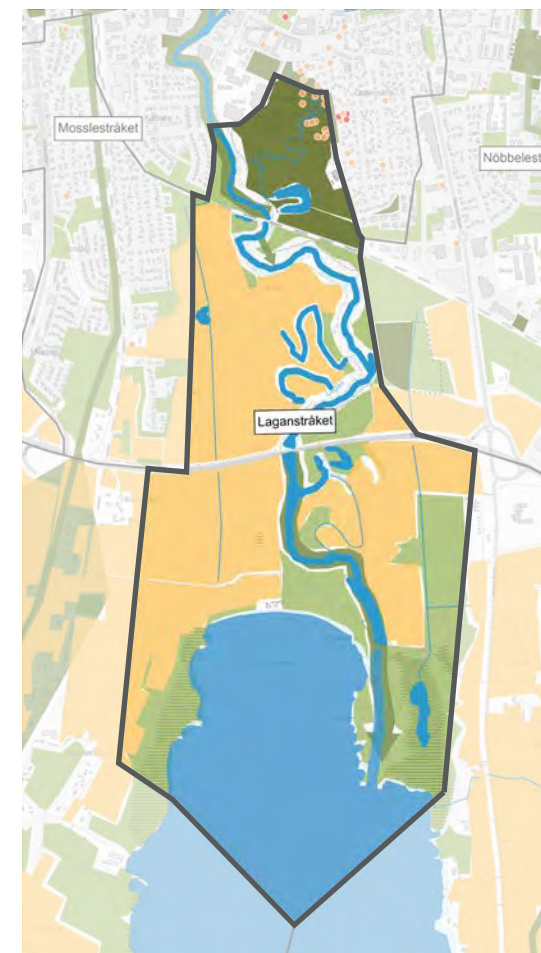
Nästan hela området utgörs av naturmiljö och jordbruksmark. I Lagan-stråket finns goda möjligheter till friluftsliv. Längs Vidösterns norra kust finns Osudden, en stadsnära badplats. Jordbruksmark med bedömda höga och mycket höga brukningsvärden finns framförallt i områdets södra delar. Brukningsvärdet påverkas negativt i de delar som bostadsområden tangerar marken. Även väg 27 inverkar negativt på brukningsvärdet då vägen skärmar av delar av jordbruksmarken och påverkar arronderingen. Betesmark inom området bedöms ha stora rekreativa värden då många väljer att vistas och promenera i området.

Krycklebacken i områdets norra delar är ett viktigt skyfallsstråk liksom de två stråk som leder till Lagan norr om koloniområdet.

Ett skyfallsavledningsdike löper i nordlig-sydlig riktning väster om Lagan.

Kulturhistorisk miljö

Hembygdsparken Apladalen har betydande kulturhistoriska värden och även rekreationsvärden. Områdets geografiska läge i närheten av motsvarande fornlämningsrika lägen runt Vidöstern innebär att det kan förekomma förhistoriska boplatser under marknivå. Eventuella exploateringar kommer sannolikt innebära att arkeologiska utredningar och förundersökningar erfordras.



- Park
- Grönyta
- Jordbruksmark
- Grönkil
- Grön nod
- Grönstråk
- Byggnadsminne
- Särskilt värdefull bebyggelse

Den södra delen av området har med sin agrara prägel på det öppna och sammanhängande odlingslandskapet i anslutning ned mot Vidöstern både stora kulturmiljövärden och upplevelsevärden.

Infrastruktur/kommunikation/kopplingar

De gång- och cykelmöjligheter som finns i Apladalen har förutom rekreativa värden även en viktig funktion som koppling mellan de östra och västra stadsdelarna. Längs med Lagan ner till Osudden finns flera gång- och cykelvägar.

Väg 27 och järnvägen, kust-till kustbanan, löper genom området. Gång- och cykeltunnlar minskar järnvägens och vägarnas barriäreffekter.

I parken Apladalens sydöstra del förekommer en möjlig framtida dricksvattentäkt. Dricksvattentäkten utgör en f.d. vattentäkt som tidigare har lagts ner på grund av förorening men där förutsättningarna kan ha ändrats.

Risker

- Då både väg 27 och järnväg löper genom området föreligger risk för trafikbuller.
- Översvämningsrisk föreligger vid höga flöden i Lagan för stora delar av området.
- Risk för ras, skred och erosion föreligger för delar av området.

Övriga allmänna intressen och regleringar, markägförhållande

- Riksintresset Lagan nedströms Hörledammen berör hela utvecklingsområdet. I de delar som området berör har riksintresset bedömt högt skyddsvärde och den geologiska process som värdet avser är

ackumulation (deltabildning). I området förekommer flera skyddsvärda erosionsfårar.

- Stora delar av området omfattas av strandskyddat område från Lagan.

UTVECKLING

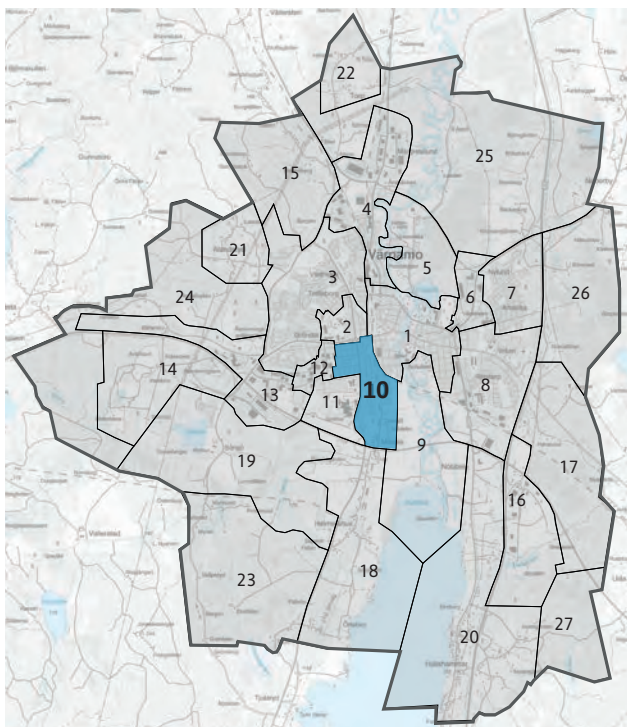
Möjlig utveckling/bevarande

- Exploatering inom området ska utifrån natur-, rekreations- och kulturhistoriska värden undvikas. Det är av vikt att kulturlandskapets värden i området bevaras och att landskapsbilden bibehålls. Friluftsområdet längs med Lagan stärks och utvecklas avseende allmänhetens tillgänglighet till området.
- Utvecklingsområdets läge mellan stadens östra och västra stadsdelar och den utveckling som planförslaget redogör för innebär att området ska utvecklas med bättre öst-västliga kopplingar för gång- och cykeltrafik. Två huvudcykelstråk föreslås löpa i öst-västlig riktning genom området. Broar över Lagan bör i detta syfte tillkomma på strategiska platser.
- Exploatering av det till stora delar opåverkade agrara kulturlandskapet med stora sammanhängande öppna ytor av hagmark och åkermark bör generellt undvikas. Öster om området och norr om väg 27 i det intilliggande utvecklingsområde 8 föreslås bebyggelse i samband med att ny stadsdel växer fram. Denna utveckling kan komma att påverka utvecklingsområdet i delar och delvis innebära att åker- och betesmark tas i anspråk.



10. Egnahemsområdet och Mossle

Utvecklingsområdet är beläget i stadens södra del, öster och norr om sjukhuset. Området definieras i hög grad av småhusbebyggelse, med det öppna jordbruksmarklandskapet i söder och i Lagandalen. Området ligger nära såväl sjukhus som skola.



NULÄGE Bebyggelse/Exploateringsgrad

I området finns främst tät småhus- och radhusbebyggelse på små tomter. Utefter Götavägens mer nordliga delar förekommer flerfamiljsbostäder och även en del verksamheter. I de allra nordligaste delarna ingår området i den handels- och servicenod

som finns utpekad i utvecklingsområde 2. Områdets norra delar har en något högre exploateringsgrad med bland annat flerfamiljshus med 2-6 lägenheter. Även radhusområdet Mosslelund har en relativt hög exploateringsgrad. Områdets södra delar är mer gles bebyggda, med nästan enbart friliggande villabebyggelse. Täckningsgraden är relativt låg i hela området.

Det så kallade Egnahemsområdet från 1930-40-talet utmärker sig inom området med sin småhusbebyggelse samt mindre flerfamiljshus med genomgående gator i tydligt rutnätssystem.

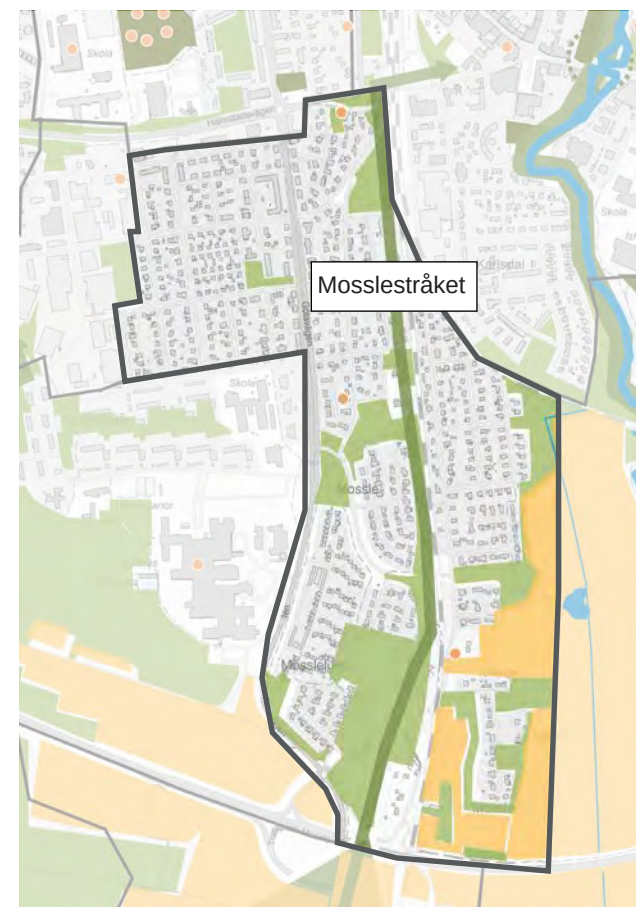
I anslutning till järnvägen samt längs Halmstads- vägen finns ett visst antal verksamheter.

Grönstruktur/Naturmiljö/Klimatanpassning

Från Mossleplatans storskaliga jordbrukslandskap i söder leder en av stadens gröna kilar naturmiljön in i området via Mossle-grönstråket. Grönstråket och de grönytor som föreligger utefter järnvägen sträcker sig fram till Pustakulle. I grönstråkets norra delar förekommer en del svaga kopplingar. Andelen grönstruktur är relativt liten i områdets norra delar medan de södra delarna är väl försedda med grönyta. I områdets sydöstra delar mot Lagandalen finns en del jordbruksmark med höga till mycket höga brukningsvärden som dock påverkas av närhet till bostadsbebyggelse samt väg 27:s inverkan på arronderingen.

Området är beläget i en sluttning ned mot Lagandalen där bebyggelsen väster om Götavägen är högre belägen än den väster om vägen. I delar är höjdskillnaderna betydande.

Två skyfallsavledningsstråk löper genom området i östlig-västlig riktning i områdets södra del. Ett skyfallsavledningsstråk löper längs med Västbo- vägens östra delar, fram till Backegårdsgatan.



- Park
- Grönyta
- Jordbruksmark
- Grönkil
- Grön nod
- Grönstråk
- Byggnadsminne
- Särskilt värdefull bebyggelse



Kulturhistorisk miljö

Området bedöms i stora delar som hänsyn/uppmärksamhetsområde. Hänsyn i områdets norra delar bör tas till struktur, plan och skala på bebyggelsen. Här finns ett antal enskilda byggnader med kulturhistoriskt värde. Klevaliden kräver särskild hänsyn för att bevara dess kulturhistoriska värden.

I områdets sydvästra delar, mellan järnvägen och Götavägen bör hänsyn tas till struktur och skala, vid sidan om arkitektoniska värden. Området är ett exempel på bebyggelse under 1960- och 1970-talen, och uppfördes i samband med etableringen av det i väst angränsande storskaliga sjukhusområdet. I söder finns Mosslelunds gravfält, ett viktigt fornlämningsområde. Fornlämningsområdet bör ha ett förhållandevis stort skyddsområde.

I områdets sydöstra delar, kring Mosslevägen, finns främst bebyggelse från 1920-talet och framåt. Bebyggelsens volym och struktur beaktas.

Infrastruktur/kommunikation/kopplingar

Två järnvägar, Kust- till kustbanan och HNJ-banan, löper genom området och utgör barriärer. Området kopplas till stadens GC-nät och centrum framförallt via Götavägen och undergången vid Viadukten. I huvudsak finns tre GC kopplingar i öst-västlig riktning som kopplar området till Karlsdal och Apladalen: södra övergången och längre söderut vid Uddebovägen/Baldersgatan samt under järnvägen utefter norra sidan av väg 27. Det finns även en GC-koppling över väg 27 vid trafikplats Mossle. Denna koppling kopplar området söderut mot Helmershus och Äminne.

Götavägen utgör områdets huvudsakliga sydvästra gräns och är en av stadens huvudgator med anslutning till statligt vägnät söderifrån. Väg 27 utgör områdets södra gräns.

Två busslinjer går genom området längs med Götavägen: stadsbusslinje 51 och regionbusslinje 202. Regionbusslinjen utgör en koppling till sjukhuset

samt Bredaryd och Gislaved. Stadsbusslinjen löper i en slinga runt större delen av västra Värnamo stad, och knyter området till tågstationen.

Risker

- Det föreligger viss översvämningsrisk från Lagan i områdets östra delar.
- Grundförutsättningarna för de södra delarna av området i Lagandalen är dåliga med risk för skred och ras.
- Det finns en fastighet med en kemtvättningsanläggning inom området med riskobjekt i riskklass 2, för markförorening. Denna är prioriterad för vidare utredning. Utmed järnvägen finns även flera oklassade markföroreningar som kan komma att ha betydelse vid utveckling inom området och kräver vidare utredning.
- Värnamo sjukhus, sydväst om området, är en miljöfarlig verksamhet som kan utgöra en säkerhetsrisk som kan påverka området.
- Trafikbuller från väg 27, järnvägen och Götavägen utgör en hälsorisk i området. Även Halmstadsvägen i norr kan innebära visst buller i närområdet.

Övriga allmänna intressen och regleringar, markägoförhållande

- Utefter Lagandalen i områdets sydöstra delar föreligger riksintresset Lagan nedströms Hörledammen. I de delar som utvecklingsområdet berörs av riksintresset är det bedömda skyddsvärdet måttligt. Den geologiska process som skyddsvärdet är baserat på är isavsmältningens erosion och ackumulation.

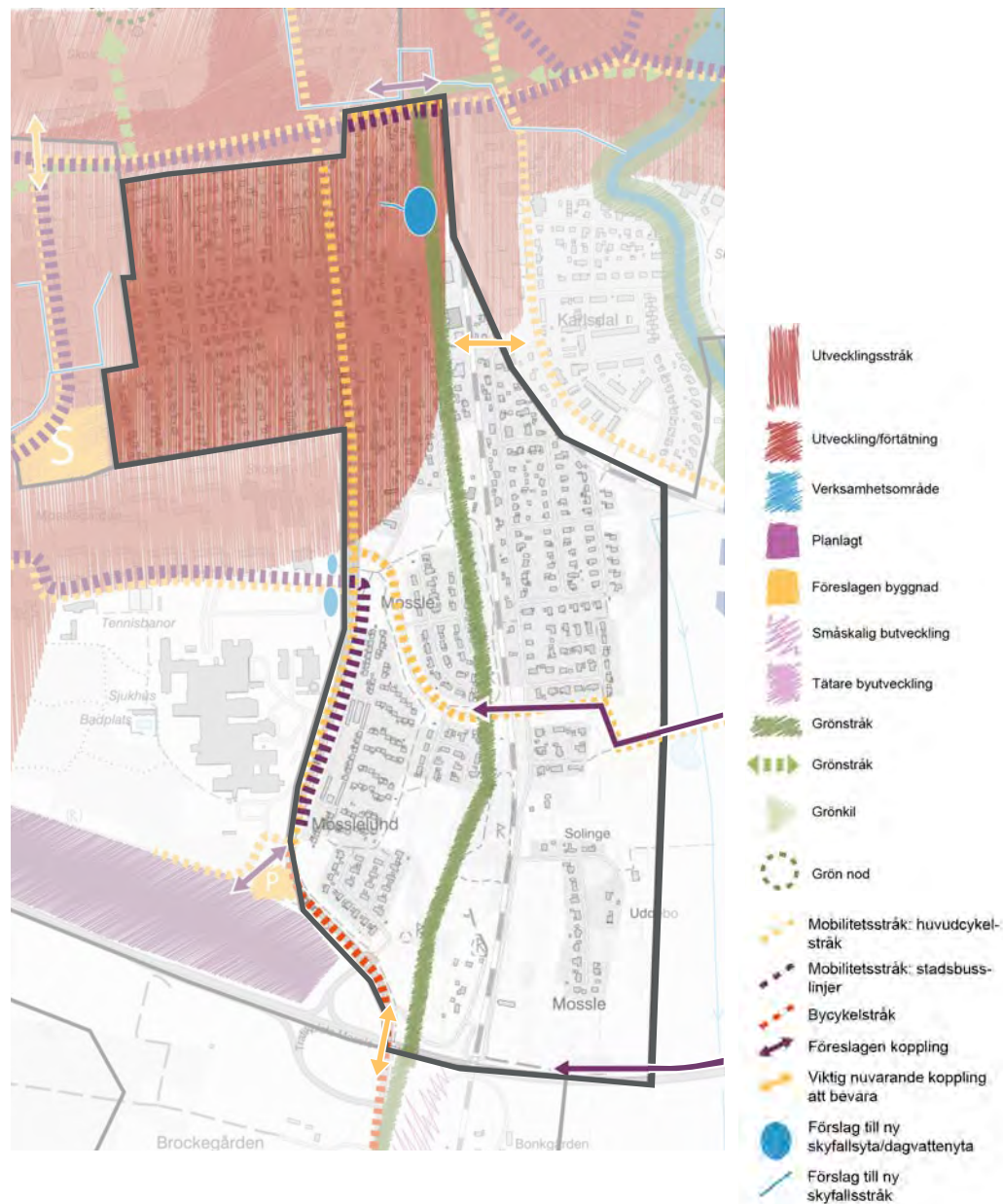
UTVECKLING

Möjlig utveckling/bevarande

- Det nord-sydgående utvecklingsstråket samt utvecklingsstråket längs med Halmstadsvägen löper genom området. Förtätning sker längs med utvecklingsstråken utifrån närområdets förutsättningar. Exploateringsgraden vid förtätning bör vara högre än nuvarande bebyggelse.
- Längs med Halmstadsvägen i områdets norra delar

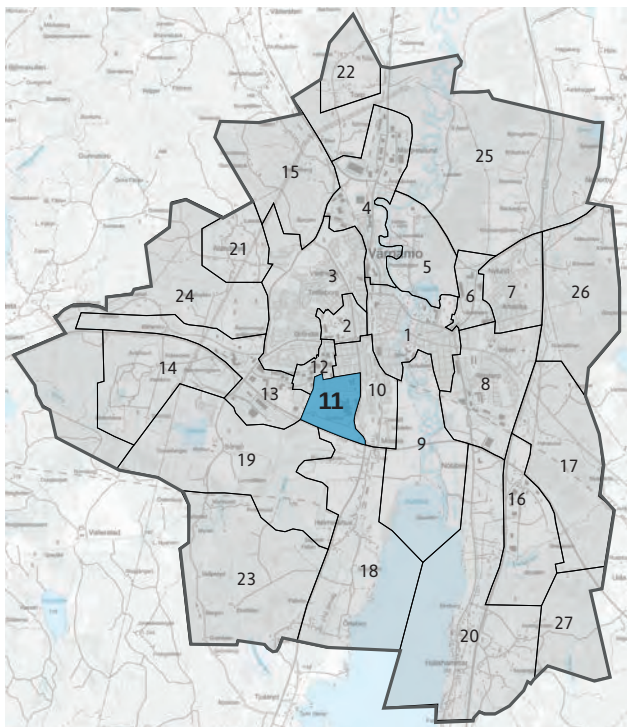
sker högre grad av utveckling. Området ska ha funktion som bebyggelsenod i de västra stadsdelarna, och ges därmed en högre exploateringsgrad.

- Stadsbusstrafik föreslås gå längs med Halmstadsvägen och svänga av vid Silkesvägen för att där vika av mot Doktorgatan och passera sjukhuset och Mossleskolan för att därefter ansluta Götagatan söderut. Det innebär för området att den regionala busstrafik som kommer trafikera Götavägens norra delar kommer spela en stor roll för resandet i området.
- Huvudcykelstråk föreslås löpa längs med Götavägen, Halmstadsvägen och Uddebogvägen.
- Området får förstärkta GC-kopplingar över järnvägen, för att minska dess barriäreffekt. Kopplingen från Götavägen mot ny bebyggelse söder om sjukhuset förstärks. Den existerande kopplingen över väg 27 bör beaktas. Genom nya GC-broar över Lagan i närliggande område kopplas området bättre till föreslagen stadsdel kring Rörstorps station.
- En yta för fördröjning av skyfall föreslås i parken mellan Västbovägen och järnvägen, samt ett avledningsstråk som knyter samman avledningsstråket på Västbovägen med den föreslagna fördröjningsytan.



11. Sjukhuset

Utvecklingsområdet Sjukhuset finns i stadens sydvästra del. Området definieras framför allt av Värnamo sjukhus, ett av Sveriges största länsdelssjukhus och Värnamo stads största arbetsplats med cirka 1300 anställda. Området är ur ett socioekonomiskt perspektiv något svagare än många andra utvecklingsområden i staden. I områdets södra delar, söder om sjukhuset, finns ett större planlagt bostadsområde.



NULÄGE

Bebyggelse/Exploateringsgrad

I områdets norra delar finns framförallt flerbostadshus som delvis har byggts i enlighet med 70-talets miljonprogramsprinciper med ett för Värnamo högt antal våningar, framförallt närmast Götavägen. I området finns även ett större område med radhus. Vid ett genomförande av det planlagda bostadsområdet söder om sjukhuset kommer cirka 250 bostäder tillkomma med blandad bostadsbebyggelse, förskola och en vårdcentral. Det nya bostadsområdet kommer genom ett mer diversifierat bostadsutbud innebära att området blir mindre homogent.

I norr finns en grundskola, Mossleskolan, och två förskolor. Diverse omsorgs- och vårdverksamheter förekommer i området såsom familjecentral och ett hem för missbruksvård. Det finns även en dagligvaruhandelsbutik.

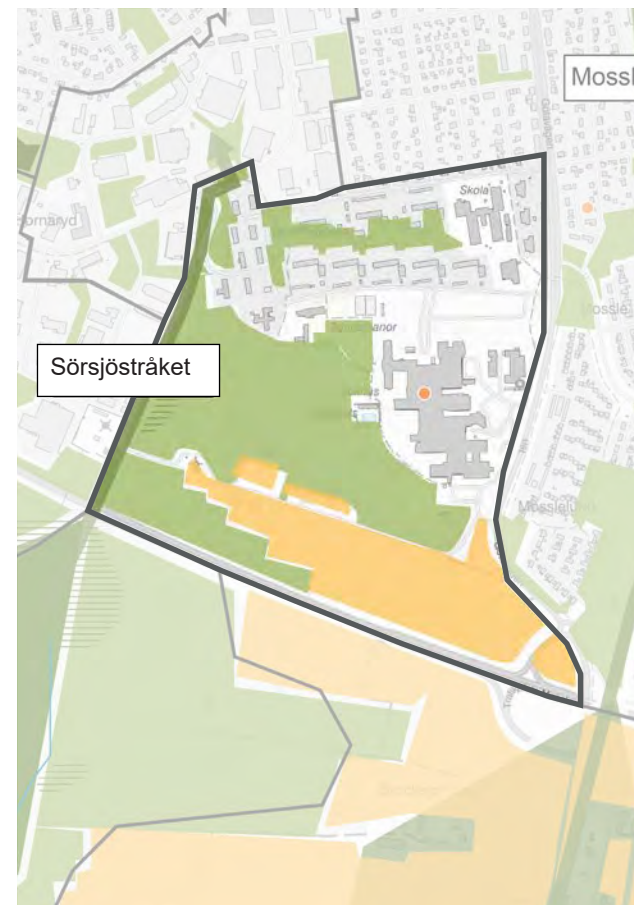
Exploateringsgraden i områdets norra del går i linje med stadens övriga rena flerbostadsområden, medan andelen friyta är hög.

Sjukhuset och tillhörande parkeringar tar upp stor del av området. Sjukhuset planerar att vid behov utöka sin verksamhet framförallt västerut.

Grönstruktur/Naturmiljö/Klimatanpassning

Regionen har invid sjukhuset ett natur- och parkområde. I övrigt förekommer inga allmänna parkområden i området. De väl tilltagna bostadsgårdarna i områdets norra delar utgör viktig grönstruktur.

I områdets västra del i höjd med sjukhusets naturområde finns en lågpunkt som idag är en mindre våtmark. Mellan Sjukhusområdet och Hornaryds verksamhetsområde finns ett grönstråk, Sörsjöstråket, som kopplar samman Sörsjökilen med Silkesvägen. Längs med Doktorsgatans östra del finns ett skyfallsavledningsstråk.



- | | |
|---------------|-------------------------------|
| Park | Grön nod |
| Grönyta | Grönstråk |
| Jordbruksmark | Byggnadsminne |
| Grönkil | Särskilt värdefull bebyggelse |

Sammantaget förekommer en relativt stor andel grönyta inom området som gör det väl rustat för klimatförändringar. Dock utgör själva sjukhusbebyggelsen med hårdgjorda kringliggande ytor en av stadens potentiella värmeöar som under värmeböljor riskerar att bli ohälsosamt.

Kulturhistorisk miljö

Området bedöms i delar som hänsyn/uppmärksamhetsområde, knutet till struktur och skala, vid sidan om arkitektoniska värden. Områdets storskaliga flerbostadsbebyggelse samt sjukhus- och institutionsbebyggelse, uppfört under 1960- och 1970-tal, är ett exempel på områdesbebyggelse under denna tid. Bebyggelsen skedde i samband med den småskaliga villabebyggelsen öster om Götavägen i utvecklingsområde 10.

I områdets södra delar finns flera boplatser registrerade i Fornminnesregistret. I samband med ny detaljplan söder om sjukhuset har flera blivit utgrävda. Huruvida alla registrerade objekt har blivit bortgrävda är osäkert.

Infrastruktur/kommunikation/kopplingar

Området trafikeras idag av stadsbusstrafik utefter Götavägen med sjukhuset som huvudsaklig målpunkt. Cykelvägar knyter samman staden med sjukhusområdet och det norra bostadsområdet, både österifrån och västerifrån.

Väg 27 utgör områdets södra gräns. Götavägen, en av Värnamo stads huvudgator, löper genom området i nord-sydlig riktning och kopplar an till statligt vägnät söderifrån, och utgör områdets östra gräns.

Risker

- Seveso-anläggningen väster om området utgör en säkerhetsrisk. Sevesoanläggningen innebär en risk för befintlig och ny bebyggelse inom området. Skyddsavstånd till anläggningen behöver beaktas. Sjukhuset är en tillståndspliktig, B-klassad, miljöfarlig verksamhet, och utgör i sig en säkerhetsrisk inom området.

- Inom området finns en trafikbullerproblematik från väg 27 samt även i viss mån från Götavägen. Väg 27 är även en farligt gods-led.

Övriga allmänna intressen och regleringar, markägförhållande

- Väg 27 är av riksintresse och har ett utökat byggnadsfritt avstånd om 50 meter.

UTVECKLING

Möjlig utveckling/bevarande

- Götavägen utgör i dess norra delar ett av stadens strategiska utvecklings- och förtätningsstråk i sydlig riktning. I höjd med sjukhuset, på Doktorsgatan, viker stråket av västerut för att på andra sidan om sjukhusområdet fortsätta söderut. Förtätning och ny bebyggelse inom utvecklingsområdet bör bidra till en mer sammankopplad och blandad bebyggelse i området med hänsyn till sjukhusets framtida expansionsmöjligheter. Förtätning föreslås på delar av parkeringsplatserna norr om sjukhuset.
- Förtätning i och vid kvarteret Doktorn föreslås ske i syfte att skapa en blandning av upplåtelseformer och bostadstyper och därmed göra området mer heterogent. Förtätningen bör ske varsamt för att minimera risker för hyreshöjningar och gentrifiering. Den höga andelen friyta i kvarteret Doktorn innebär att möjligheter till förtätning finns, men andelen friyta ska även framgent vara hög.
- I samband med att det närliggande utvecklingsområdet Silkesvägen (område 12) omvandlas till blandad bebyggelse med bostäder och service finns även potential till förtätning av utvecklingsområdets nordvästra del med blandad bostadsbebyggelse. I samband med omvandling av Silkesvägen ska kopplingen mellan sjukhusområdet och Silkesvägen stärkas. Generellt ska goda kopplingar mellan områdets norra bostadsområden och ny bebyggelse söder om sjukhuset beaktas vid planering och byggnation inom området. Utöver att genom förtätning och genom förbättrade kopplingar verka för mer integrerade bostads-

Värnamo sjukhus, uppfört under tidigt 1970-tal.

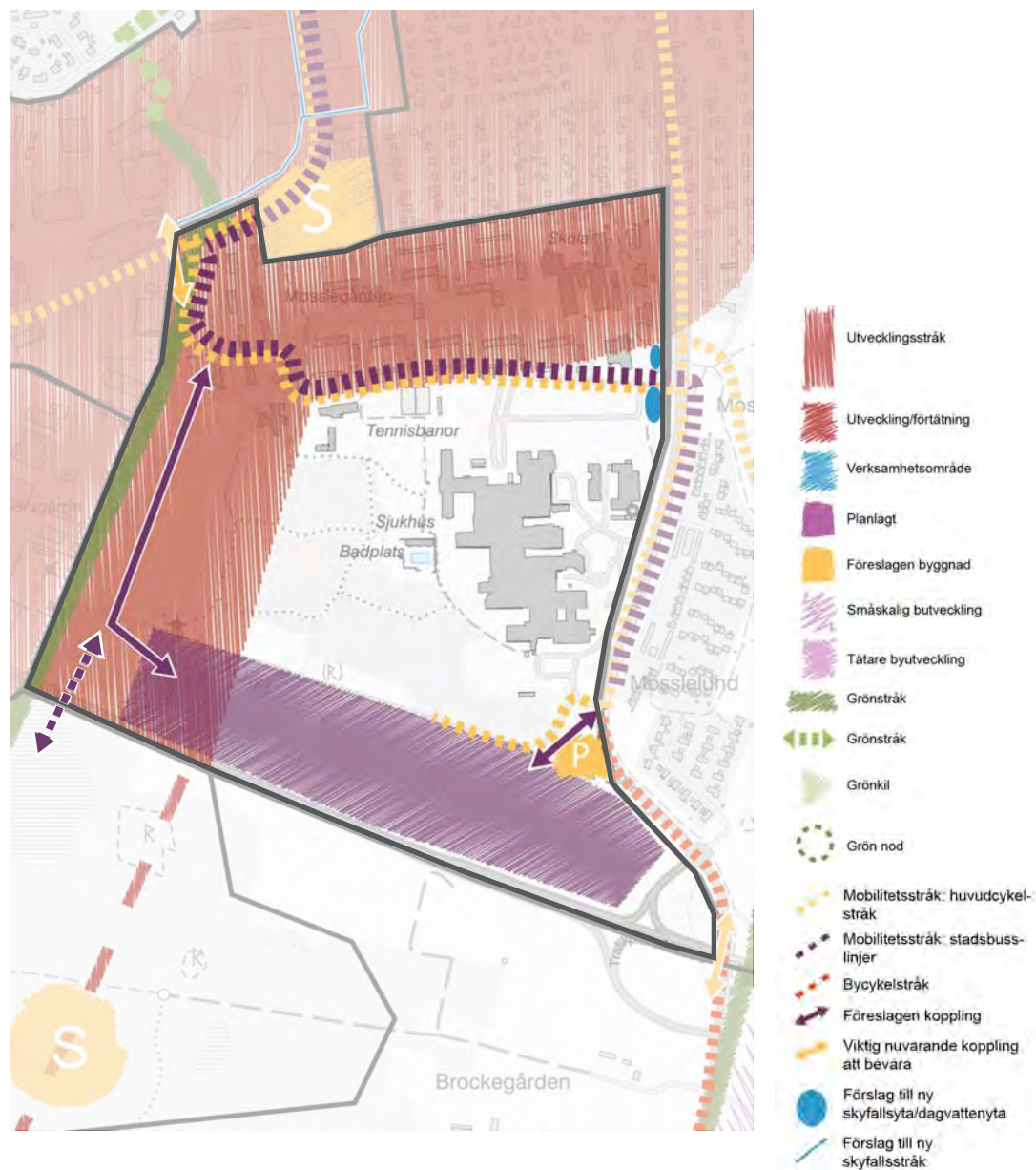


- Huvudcykelstråk föreslås löpa längs med Götavägen, Grevevägen och grönstråket mellan Hornaryds verksamhetsområde och sjukhuset i nord-sydlig riktning samt Doktorsgatan och Uddebovägen i öst-västlig riktning som kommer koppla området till Apladalen. Vidare föreslås ett huvudcykelstråk i öst-västlig riktning koppla området till stadens västra delar samt mot Apladalen och ny föreslagen bebyggelse i stadens östra delar.

- och Götavägen ner till det planlagda området norr om väg 27. För aktuell stadsbusslinjes ändstation behövs ett vändtorg, förslagsvis i kombination med sjukhusets södra entré som även bör ges funktionen som mötesplats inom området.

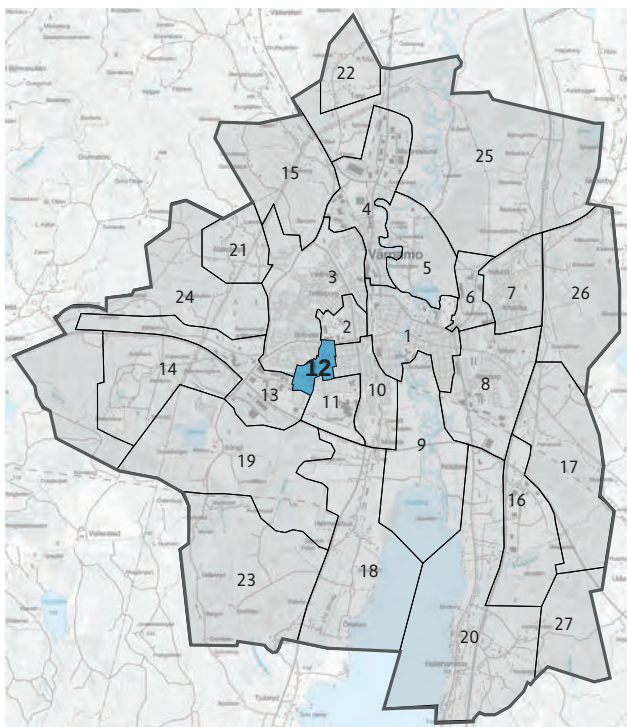
- utgör en av Värnamo stads utbyggnadsriktningar i en utblick till 2050 vilket medför att kopplingen över väg 27 är mycket viktigt att beakta tidigt i planeringen för att få en sammanhängande och väl integrerad stad. I samband med eventuell utbyggnad ska denna försörjas med att stadsbusslinjen söderut förlängs över väg 27 mot Åminnevägen.

- Två fördröjningsytor för skyfallshantering föreslås norr och söder om Doktorsgatan invid Götavägen för att avlasta Doktorsgatan. Mellan fördröjningsytorna föreslås en kulvert. Vidare föreslås skyfallsstrålskopplingar mellan föreslagna ytor och existerande skyfallsstråk.



12. Silkesvägen

Området är ett centralt beläget verksamhetsområde utmed Silkesvägens nordostliga delar. Området ligger mellan flerbostadsområde i söder och småhusbebyggelse i öster och väster.



NULÄGE

Bebyggelse/Exploateringsgrad

Området består av verksamheter i stora, låga byggnader. I området finns såväl mer besöksintensiva verksamheter som verkstäder och logistik. Exploateringsgraden är lågt, medan täckningsgraden i området är relativt hög jämfört med stadens andra

verksamhetsområden.

Det finns idag inga bostäder i området, men verksamheterna ligger på flera håll dikt an bostäder i angränsande områden.

Grönstruktur/Naturmiljö

Det förekommer generellt lite grönstruktur i området med undantag för framför allt områdets östra del. Då en stor del av den icke-bebyggda ytan är hårdgjord är området mindre rustat för att hantera skyfall, ökad nederbörd och värmeböljor. Utvecklingsområdet är en av stadens potentiella värmeöar som under värmeböljor riskerar att bli ohälsosamt.

Ett grönt huvudstråk, Sörsjöstråket, kopplar området söderifrån till ny planerad bebyggelse söder om sjukhuset, sjukhusets park- och naturområde samt naturmiljön söder om väg 27.

Längs med Sörsjöstråket finns ett stråk för skyfallsavledning.

Kulturhistorisk miljö

Området bedöms i delar som hänsyn/uppmärksamhetsområde, på grund av den småskaliga industrimiljön längst österut i området. Den bitvis sömlösa gränsen mellan bostadsområde och industriområde i öster bör beaktas. I övrigt bedöms området vara förhållandevis tåligt, framförallt i de delar som vetter mot Hornaryds södra industriområde.

Det finns inga fornlämningar i området.



- Park
- Grönyta
- Jordbruksmark
- Grönkil
- Grön nod
- Grönstråk
- Byggnadsminne
- Särskilt värdefull bebyggelse

Infrastruktur/kommunikation/kopplingar

Infrastruktur för gång och cykel finns - via sjukhusområdet och Halmstadsvägen finns möjligheter att ta sig till stadens östra sida.

Halmstadsvägen utgör områdets norra gräns. Silkesvägen löper genom området. Idag går stadsbusstrafik samt regionbusstrafik på Silkesvägen, och kopplar området till sjukhuset och stadskärnan respektive Bredaryd och Gislaved.

Risker

- Miljöfarliga verksamheter inom området kan utgöra en risk, bland annat för bostäder i område 10 och 3. I området förekommer flera anmälnings- och tillståndspliktiga C-klassade verksamheter samt en B-klassad verksamhet. Utmed Halmstadsvägen i norr finns två drivmedelsstationer vars verksamhet genererar farligt gods-trafik. Utöver dessa finns även verksamheter som ger upphov till så liten miljöpåverkan att de inte kräver tillstånd eller anmälan.
- Det finns 5 fastigheter inom området med riskobjekt i riskklass 2, för markförorening. Dessa är prioriterade för vidare utredning. Området har dessutom flera oklassade markföroreningar som kan komma att ha betydelse vid utveckling inom området och kräver vidare utredning.
- Längs Halmstadsvägen i norr föreligger risk för trafikbuller.
- Halmstadsvägen har viss barriäreffekt mot område 3.



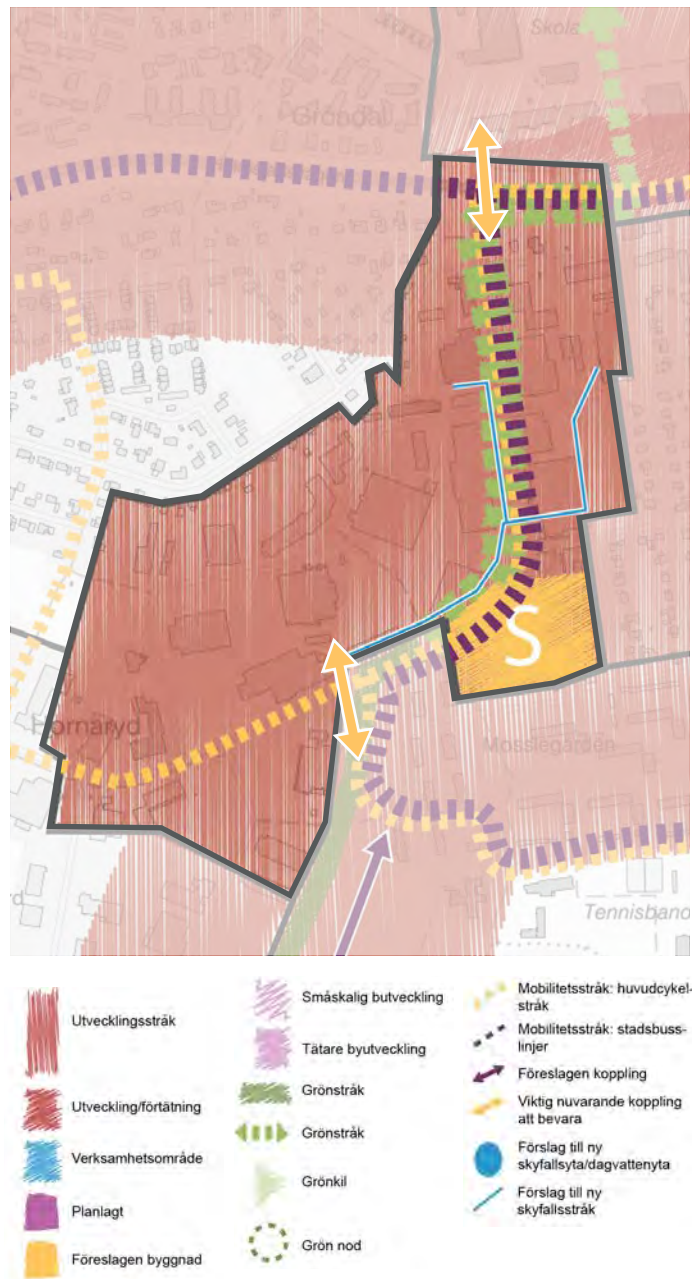
UTVECKLING

Möjlig utveckling/bevarande

- Området omvandlas till blandad bebyggelse. Utvecklingen kommer stärka kopplingen mellan Doktorsområdet och bostadsområdet Hornaryd men även kopplingen söder ut till ny bebyggelse söder om sjukhuset. Den låga exploateringsgraden men höga täckningsgraden är inte yteffektiv, och talar för ett behov av omvandling snarare än förtätning. Vissa verksamheter kommer behöva utlokaliseras till externa lägen för att göra plats för blandad bebyggelse. Bostäder i blandad upplåtelseform föreslås tillsammans med handel, service och tjänster. Den omvandling som redan idag pågår i området ska stödjas. På kvarteret Skräddaren i områdets södra hörn föreligger en lämpad plats för ny grundskola. En grundskola i detta läge skulle bidra till att driva den önskade omvandlingsprocessen i området.
- Två utvecklingsstråk löper genom området. Vid omvandling och utveckling blir området en nod samt en förlängning av stadens västra centrum. Stadsbusstrafik föreslås gå i båda utvecklingsstråken. Stråket längs med Halmstadsvägen föreslås trafikeras med stadsbussar först i planens utblick 2050.
- Genom området i väst-östlig riktning föreslås ett huvudcykelstråk tillkomma utmed Silkesvägen. Koppling till Sjukhusområdet samt till Halmstadsvägen bör förstärkas.
- Det gröna huvudgrönstråket Sörsjöstråket löper genom området. Stråket är svagt i områdets nordliga delar, och likaså kopplingen till den gröna huvudnoden Folkets park är svag. Stråket ska beaktas och

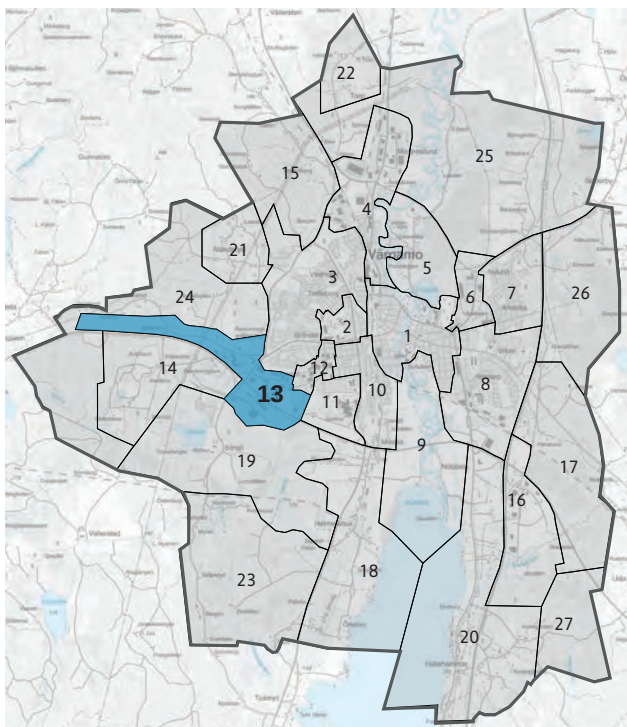
förstärkas i dessa delar. I omvandlingsarbetet bör större andel grönstruktur tillskapas inom området för att klimatanpassa området avseende ökad risk för skyfall samt ökad risk för perioder med värmebölja.

- Delar av norra Silkesvägen samt Västbovägens östligaste del föreslås sänkas för att skapas en skyfallsled. Genom grönytan öster om Silkesvägen samt på Hantverkaregatans västra del föreslås förstärkning av befintligt lågstråk.



13. Hornaryd, Vitarör och Sörsjö

Hornaryd, Vitarör och Sörsjö är sammantaget Värnamo stads största verksamhetsområde. Området är beläget i stadens västligaste del utmed väg 27.



NULÄGE

Bebyggelse/Exploateringsgrad

Bebyggelsen om verksamhetslokaler är låg till antalet våningar, men stor till ytan, samt gles. Exploateringsgraden är låg, medan täckningsgraden är något högre. Inga bostäder finns i området. Utmed Lundbyvägen sker fortsatt utveckling av verksamheter i området längs med väg 27. Vid

trafikplats Sörsjö har Räddningstjänsten Värnamo sina lokaler. Verksamheterna utmed Silkesvägen i områdets östra del är belägna med en cirka 100 meter zon med naturmark från det i norr angränsande bostadsområdet (område 3).

Grönstruktur/Naturmiljö/Klimatanpassning

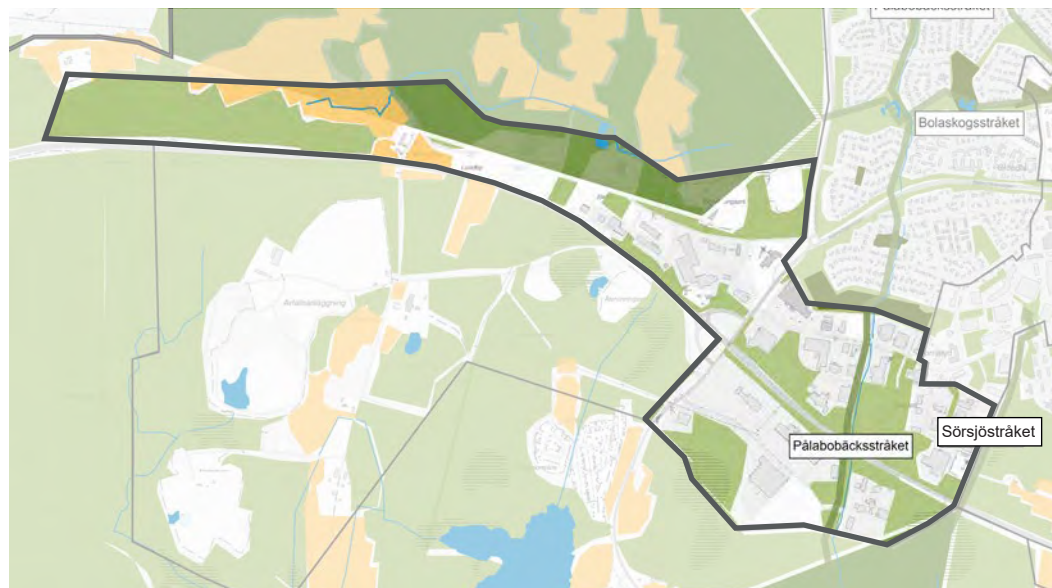
Generellt har området stora ytor grönstruktur. Det finns väl tilltagna ytor grönstruktur insprängda bland verksamheterna. I övrigt är stora ytor i området hårdgjorda, vilket påverkar områdets möjligheter att hantera dagvatten, speciellt vid händelse av skyfall. Vidare innebär de öppna ytorna höga temperaturer under perioder med varmt väder. Stora delar av området faller därav inom en av stadens potentiella värmeöar. Det förekommer en del sankarpartier och lågpunkter som bör beaktas.

Ett av stadens gröna huvudstråk, Pålabobäcken, löper i nordlig-sydlig riktning genom områdets östra delar. Utmed utvecklingsområdets nordvästra delar, utmed Lundbyvägen, förekommer ett mindre vattendrag. Båda bäckar utgör skyfallstråk. Norr om utvecklingsområdet finns Alandsryds naturområde som är ett uppskattat naturområde för friluftsliv och som utgör en av stadens gröna kilar.

Jordbruksmark finns i områdets västligaste delar med normalt brukningsvärde. Verksamheter ligger dikt an jordbruksmarken.

Kulturhistorisk miljö

Stora delar av området består av industrier och sentida bebyggelser som saknar betydande kulturhistoriska värden. I den mellersta delen och till viss del även den östra delen av området intill



- Park
- Grönnya
- Jordbruksmark
- Grönkil
- Grön nod
- Grönstråk
- Byggnadsminne
- Särskilt värdefull bebyggelse



Vy över Sörsjö verksamhetsområde

riksväg 27 samt längs med industriområdet saknas till stora delar värdefulla kulturmiljöer.

Arkeologiska utredningar och förundersökningar kan bli aktuella vid eventuella framtida exploateringar som berör registrerade fornlämningar. Det gäller även för att klargöra den antikvariska statusen för de registrerade lämningar som kan utgöra gravar och i så fall då utgör fornlämningar.

Inom området finns ett bevarat äldre kulturlandskap, äldre vägstruktur, agrart kulturlandskap samt äldre bebyggelsestruktur och bebyggelse.

Infrastruktur/kommunikation/kopplingar

Regionbusslinje 202 löper genom området längs med Silkesvägen. Linjen utgör koppling till järnvägsstationen och centrum samt till Bredaryd och

Gislaved.

En cykelväg går i öst-västlig riktning genom grönområdet vid kvarteret Golvläggaren. Vidare finns två cykelvägskopplingar över väg 27, vid trafikplats Sörsjö samt mellan Rörläggargatan och Speditörsvägen.

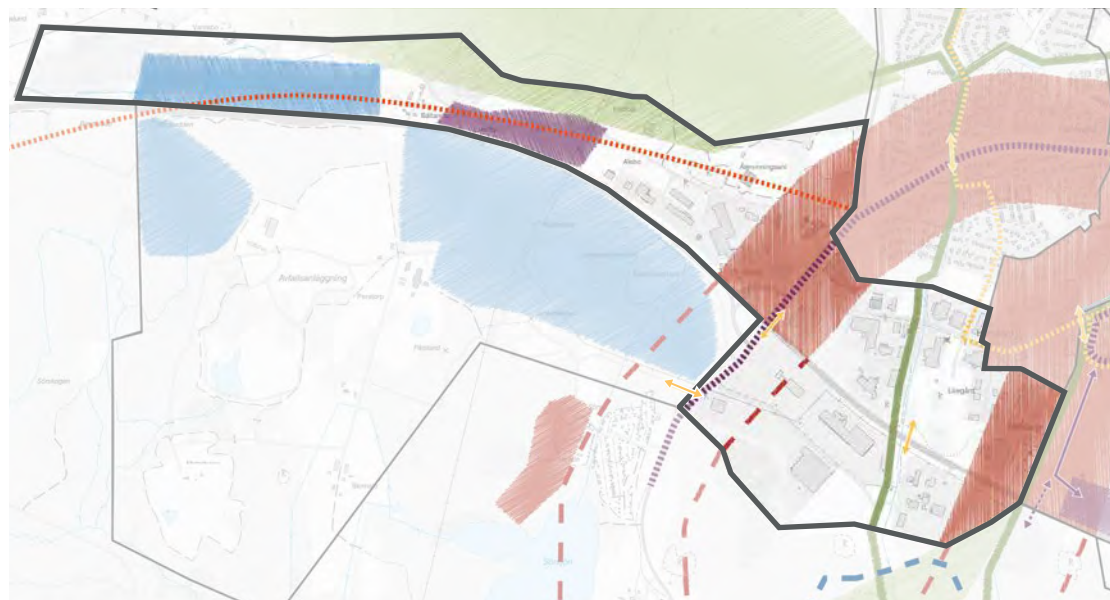
Området ligger i nära relation till väg 27, samt Halmstadsvägen och Gröndalsleden. Verksamhetsområdets läge innebär att gods inte behöver transporteras genom bostadsområden.

Risker

- Väg 27 är en farligt gods-led. Även på Gröndalsleden transporteras en del farligt gods.
- Det finns en fastighet inom området med riskobjekt i riskklass 2, för markförorening som prioriteras för vidare utredning och åtgärd. Området har dessutom flera oklassade markföroreningar som behöver inventeras och klassas.
- En Seveso-anläggning i området innebär att skyddsavstånd behöver tas i beaktning vid exploatering i närområdet.
- Miljöfarliga verksamheter inom området kan utgöra en risk, bland annat för bostäder i utvecklingsområde 3. I området förekommer flera anmälnings- och tillståndspliktiga C-klassade verksamheter och två B-klassade verksamheter. Utöver dessa finns även verksamheter vars verksamhet ger upphov till så liten miljöpåverkan att den inte kräver tillstånd eller anmälan.
- I öster är delar av området högriskområde för markradon.
- Räddningstjänstens utryckningsvägar får inte påverkas negativt av utveckling inom området.

Industribebyggelse i Hornaryds verksamhetsområde





UTVECKLING

Möjlig utveckling/bevarande

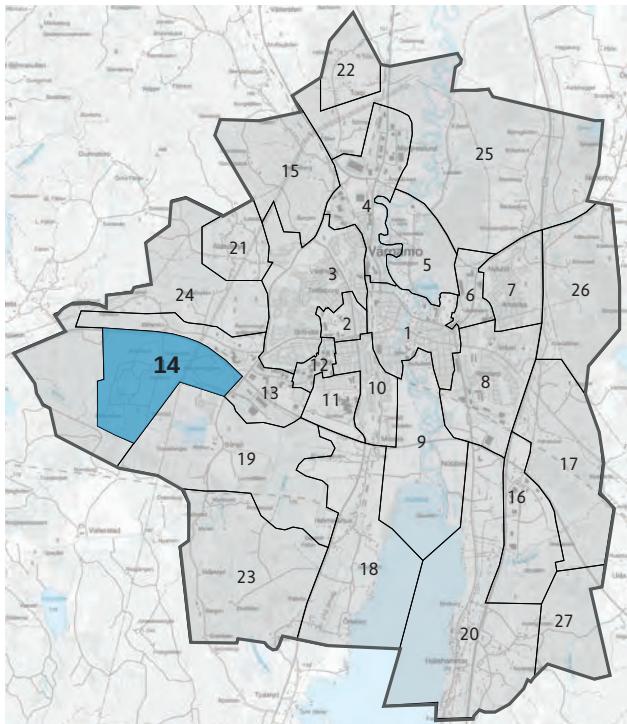
- För de delar av utvecklingsområdet belägna invid bostadsbebyggelse, områdets sydöstra delar, ska verksamheter som är särskilt störande för omgivningen långsiktigt flyttas till verksamhetsområde avsett för mer omgivningsstörande verksamheter. Vissa grönytor tas i anspråk för förtätning av verksamhetsområdet med en avvägning ur klimatanpassningsperspektiv.
- Vitarör verksamhetsområde byggs ut västerut utmed norra sidan av väg 27. Den del av Hornaryds verksamhetsområde som är belägen söder om väg 27 byggs ut västerut om trafikplats Sörsjön (utvecklingsområde 14).

- Söder om väg 27 i Halmstadsvägens förlängning föreslås utveckling av Hornaryds verksamhetsområde för att längre söderut mer omfatta kompletterande småhusbebyggelse och omvandling av kolonihusområde (utvecklingsområde 19). Utvecklingen av Hornaryds verksamhetsområde ska beakta den potential som planförslaget ser för bostadsutveckling kring Sörsjön. Utmed Halmstadsvägen förekommer ett av stadens södra utvecklingsstråk som i utblick 2050 ska utgöra stadens utbyggnadsriktning söderut (se utvecklingsområde 19).
- Cykelväg mot Kärda och vidare utefter väg 27 kommer att beröra utvecklingsområdet. Ett förslag är att cykelvägen förläggs till Lundbyvägen men alternativet kommer kräva att kommunen tillskapar

en under- alternativt övergång över väg 27 för att kunna ansluta till den tänkta dragningen på den kommunala VA- överföringsledningen till Kärda. Cykelvägen ska vid dess färdigställande utgöra ett viktigt bycykelstråk som i förlängningen planeras koppla samman alla kommunens tätorter utefter väg 27.

14. Stomsjö

Stomsjö är ett verksamhetsområde för ett mindre antal omgivningsstörande verksamheter. Området är beläget sydväst om nuvarande tätortsutbredning.



NULÄGE

Bebyggelse/Exploateringsgrad

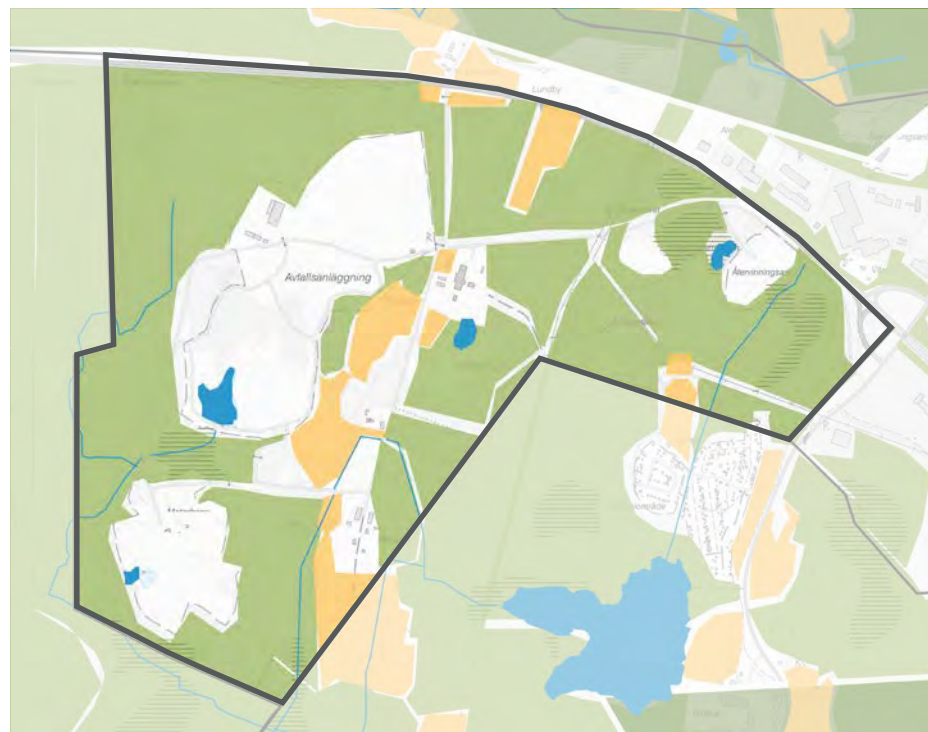
I området finns avfallsdeponi, återvinningsanläggning och reningsverk. Flera av områdets verksamheter är ytkrävande.

I områdets södra delar finns Stomsjöbanan, en motorbana.

Grönstruktur/Naturmiljö

Mellan verksamheterna finns väl tilltagna ytor naturmiljö som i huvudsak utgörs av skogsmark.

Viss jordbruksmark finns i området med normala och höga värden. Från Sörsjön strax öster om området finns ett mindre vattendrag, Björnbäcken, som i västlig riktning letar sig genom området och med flera förgreningar ansluter till sjön Gunnen som också är huvudsaklig recipient för utvecklingsområdet.



Kulturhistorisk miljö

Stora delar av området saknar betydande kulturhistoriska värden. Det finns dock flera fornlämningar och kulturhistoriska lämningar registrerade inom utvecklingsområdet, särskilt närmast söder om väg 27.

Arkeologiska utredningar och förundersökningar har inte genomförts inom området. Mindre arkeologiska utredningar och förundersökningar kan bli aktuella vid eventuella exploateringar, särskilt söder om väg 27, där flera kulturhistoriska lämningar finns registrerade.



Infrastruktur/kommunikation/kopplingar

Väg 27 utgör områdets norra gräns.

Kraftledningar löper genom områdets östra del i nord-sydlig riktning.

Buss 202 trafikerar väg 27, men har ingen hållplats i anknytning till området. Närmsta hållplats ligger på Silkesvägen, norr om områdets västligaste delar.

Utmed Halmstadsvägen finns en cykelväg som vid trafikplatsen Sörsjö kopplar samman området till staden. Cykelleden Åminnerundan löper genom områdets västra delar i nord-sydlig riktning.

Risker

- Miljöfarliga verksamheter inom området kan utgöra en risk. Avfallsanläggningen i området är en

anmälnings- och tillståndspliktig C-klassad verksamhet. Påslunds reningsverk och Värnamo motorbana utgör andra riskobjekt inom området.

- Området har flera oklassade markföroreningar som behöver inventeras och klassas. Stomsjö brandövningsplats utgör en av dessa.

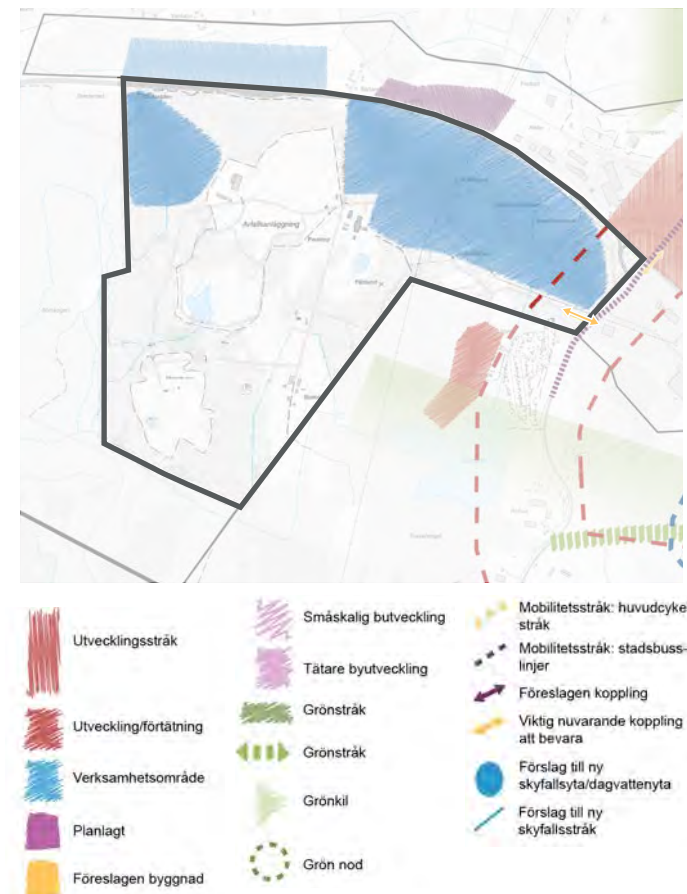
Övriga allmänna intressen och regleringar, markägförhållande

- Nästan all mark i området är kommunägd. Alla verksamheter i området ligger på kommunägd mark. Den norra infartsvägen ligger på ej kommunägd mark.

UTVECKLING

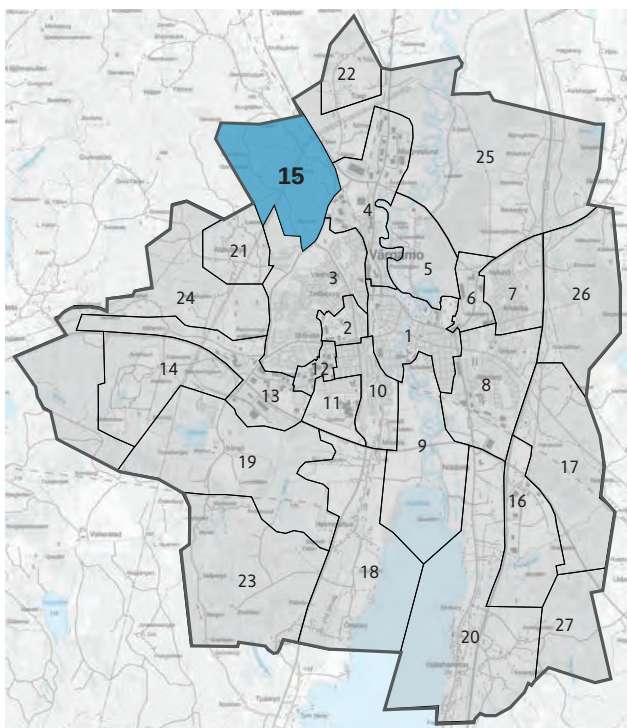
Möjlig utveckling/bevarande

- Ett av stadens utvecklingsstråk utmed Halmstadsvägen löper delvis genom områdets östra delar. Ingen bostadsbebyggelse sker i området men längre söderut föreslås kompletterande småhusbebyggelse och omvandling av kolonihusområdet (utvecklingsområde 19).
- I de östra delarna föreslås utbyggnad av nuvarande verksamhetsområde söder om väg 27 för verksamheter som är något mindre miljöfarliga och omgivningsstörande (B- och C-klassade verksamheter). Utvecklingen av Hornaryds verksamhetsområde ska beakta den potential som planförslaget ser för bostadsutveckling kring Sörsjön.
- För områdets mer västliga lägen föreslås en komplettering av B- och A-klassade omgivningsstörande verksamheter, bland annat verksamheter som omlokaliseras från mer centrala verksamhetsområden.



15. Borgen

Borgen är ett större friluftsområde i de nordvästra delarna av Värnamo stad, beläget utanför nuvarande tätortsutbredning. De sydöstra delarna av området är av mer organiserad karaktär, medan de nordvästra delarna består av natur med höga värden för friluftsliv och fritid.



NULÄGE

Bebyggelse/Exploateringsgrad

I områdets nordliga och östliga delar finns mindre samlingar av småhus- och jordbruksbebyggelse belägna längs mindre vägar i området.

Grönstruktur/Naturmiljö/Klimatanpassning

Området täcks i huvudsak av skogsbruksmark. Viss jordbruksmark med ur brukningsperspektiv bedömda normala värden finns i områdets nordliga delar. I friluftsområdet finns elljusslingor, MTB-leder samt Alandsrydsbacken med mera.

Två av stadens gröna huvudstråk har sin början i området: Norregårdsstråket och Borgenstråket. Stråken förbinder stadens grönstruktur med omgivande naturmiljö och är speciellt viktiga då dessa förbinder staden med dess huvudsakliga friluftslivsområde.

Två skyfallsfördröjningsytor/dagvattendammar finns i områdets södra delar, längs med Gröndalsleden. Flera skyfallsstråk och diken finns inom området och ansluter till dammarna.

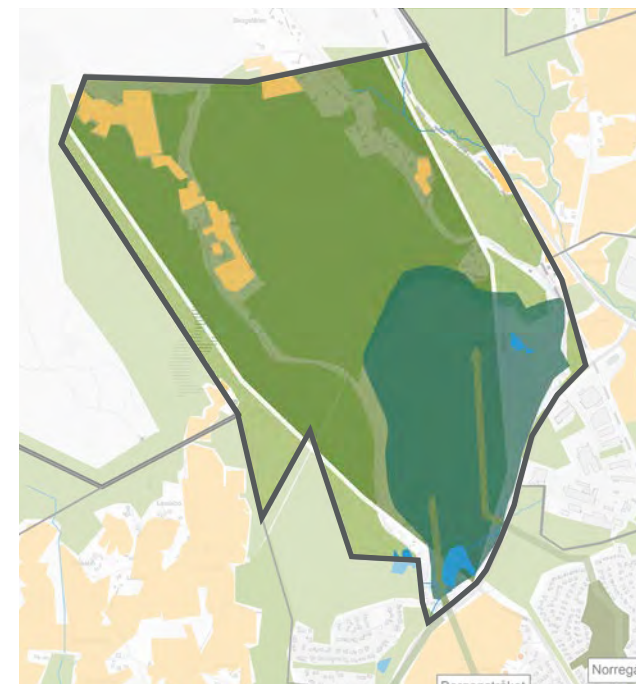
Kulturhistorisk miljö

Området saknar till stora delar betydande kulturhistoriska värden. Tillgängligheten för friluftslivet med stigar ger dock en kulturhistorisk karaktär. Det gäller särskilt i de mer öppna delarna av marken i det agrara landskapet.

Det finns ett välbevarat äldre öppet kulturlandskap med odlingsmark och bebyggelsestruktur i inom ett mindre område i den norra delen och mellan bebyggelsen vid Gunnartorp och Gunnabäck.

Infrastruktur/kommunikation/kopplingar

Det går idag inga busslinjer till Borgen. Närmsta busslinje är Linje 51 och dess slinga genom västra staden. Området ansluts i huvudsak med två gång- och cykelbroar, vid Fräkenvägen samt en norr om Sveavägen.



- Park
- Grönyta
- Jordbruksmark
- Grönkil
- Grön nod
- Grönstråk
- Byggnadsminne
- Särskilt värdefull bebyggelse

Gröndalsleden utgör områdets sydöstra gräns. Järnvägen avgränsar området i nordost.

Kraftledningar löper genom området i sydväst-nordöstlig riktning.

Risker

- Sevesoanläggningen i Margretelund (Område 4) utgör en risk, och innebär att skyddsavstånd bör upprätthållas.
- Farligt gods transporteras på Gröndalsleden som även bidrar till en viss bullerproblematik för området.
- Det finns en oklassad markförorening inom området, en skjutbana.

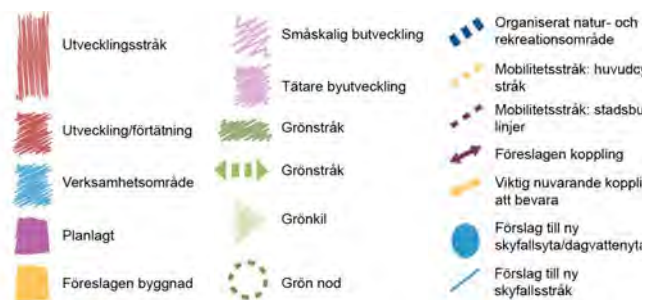
Övriga allmänna intressen och regleringar, markägoförhållande

- Större delen av marken ägs av kommunen.

UTVECKLING

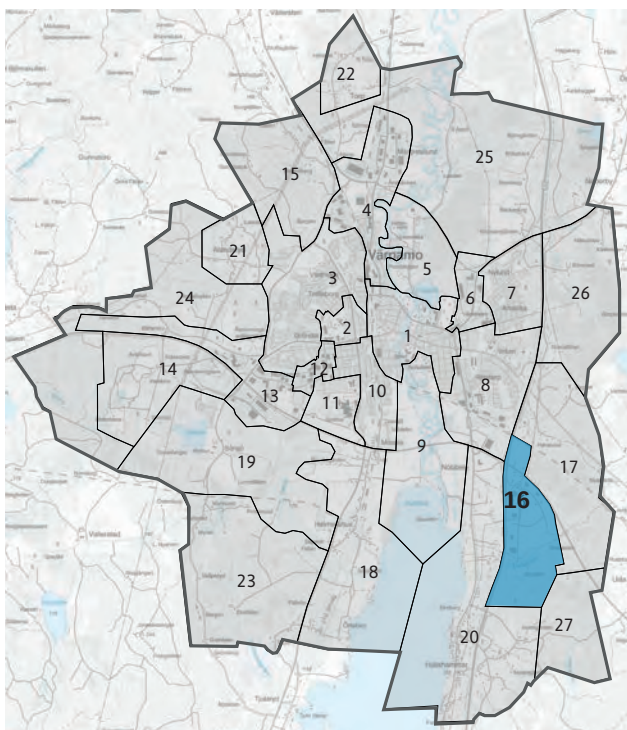
Möjlig utveckling/bevarande

- Borgen med tillhörande naturområde ska även fortsättningsvis utgöra stadens huvudsakliga friluftsområde. I planering och exploatering ska hänsyn tas till friluftslivsintresset och Borgens potentiella utvecklingsbehov. Närliggande utvecklingsstråk och föreslagna utbyggnad av Ekenhaga bostadsområde får inte inskränka på Borgen och allmänhetens tillgänglighet till området.
- Koppling mot staden föreslås förbättras för att öka tillgängligheten till friluftsområdet.



16. Bredasten och Högalund

Bredasten är ett verksamhetsområde i stadens sydöstra delar. Området är beläget på E4:ans östra sida och genom området löper väg 27 samt järnvägen. Områdets södra och delar av de norra delarna är planerade för verksamhetsbebyggelse.



NULÄGE

Bebyggelse/Exploateringsgrad

Området består av verksamheter i till ytan storskalig bebyggelse. Exploateringsgraden är låg, medan täckningsgraden är hög. Delar av området är idag inte utbyggt eller under utbyggnad.

I norr finns mer besöksintensiva verksamheter såsom restauranger och detaljhandel. Likaså är området norr om väg 27, Högalund, avsett för handel, industri och kontor.

Grönstruktur/Naturmiljö

Stora delar av ytan i anslutning till den bebyggda miljön är hårdgjord och utgör bland annat tillfartsvägar och parkeringsplatser. Den relativt stora andelen hårdgjord yta bidrar till att området i delar utgör en av stadens potentiella värmeöar som riskerar att bli en ohälsosam miljö under perioder med varmt väder.

I områdets södra samt norra delar finns naturmiljö i form av skogsmark och viss jordbruksmark. I öst-västlig riktning genom områdets södra verksamhetskluster rinner Ekebäcken som utgör ett grönt huvudstråk och förbinder området med Vidöstern. Det föreligger även tre stycken större dagvattendammar.

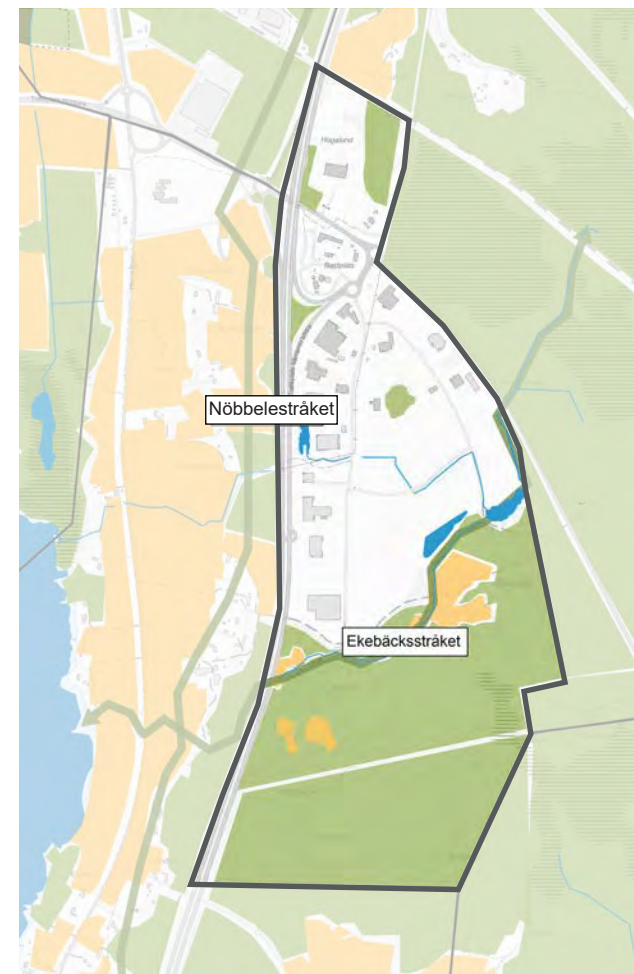
Kulturhistorisk miljö

Stora delar av området består av industrier och sentida byggnader på kraftigt exploaterad mark och som saknar betydande kulturhistoriska värden.

Arkeologiska utredningar och förundersökningar har genomförts inom större delen av området. Fornlämningsläget är därför till stora delar utrett. Mindre arkeologiska utredningar och förundersökningar kan bli aktuellt vid eventuella exploateringar norr om järnvägen.

Infrastruktur/kommunikation/kopplingar

Regionbusslinje 202 löper via järnvägsstationen och stadskärnan ut mot Bredasten såväl som mot



- | | |
|---------------|-------------------------------|
| Park | Grön nod |
| Grönyta | Grönstråk |
| Jordbruksmark | Byggnadsminne |
| Grönkil | Särskilt värdefull bebyggelse |

Bredaryd och Gislaved. Utöver kopplingar för bil och buss knyts Bredastan samman med Rörstorp/Vråen (område 8) via en cykelväg och undergång under väg 27 och genom trafikplats södra. Området kan även nås från bycykelväg utmed Malmövägen via Skulptursvägen.

Norr om Högalund förekommer två kopplingar under E4 inom området: en vid Norrskogsvägen och en gång- och cykelkoppling vid Smultronvägen.

Väg 27 och E4 ramar in området i öster och väster och kust- till kustbanan avgränsar Högalund norrut. Söder om Trafikplats Värnamo södra finns ytterligare två undergångar som kopplar samman området med nuvarande tätortsutbredning.

Risker

- Trafikbuller från E4, Väg 27 och järnväg utgör en hälsorisk inom området.
- Farligt gods körs på Väg 27, E4 och järnväg, vilket innebär en risk framför allt när transporten stannar i området.
- Miljöfarliga verksamheter inom området kan utgöra en risk bland annat för den bebyggelse som är mer besöksintensiv. I området förekommer flera anmälnings- och tillståndspliktiga C-klassade verksamheter. Framförallt områdets södra delar är planerade för mer miljöfarliga verksamheter.
- Flera drivmedelsstationer förekommer i områdets norra delar, samt en mindre gasoltank.
- De stora, hårdgjorda ytorna innebär potentiellt sämre förutsättningar att hantera dagvatten och en ökad risk för höga temperaturer s.k. värmeöar.
- Inom området finns i samband med drivmedelsstationerna oklassade markföroreningar.

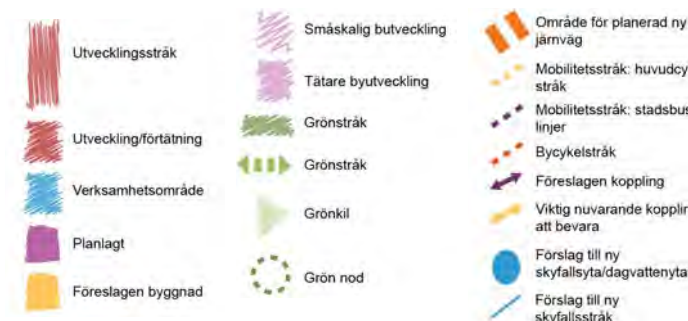
Övriga allmänna intressen och regleringar, markägoförhållande

- Väg 27, E4 och Kust-till kustbanan är riksintressen för kommunikation. För väg 27 och E4:an råder ett utökat byggnadsförbud om 50 meter.

UTVECKLING

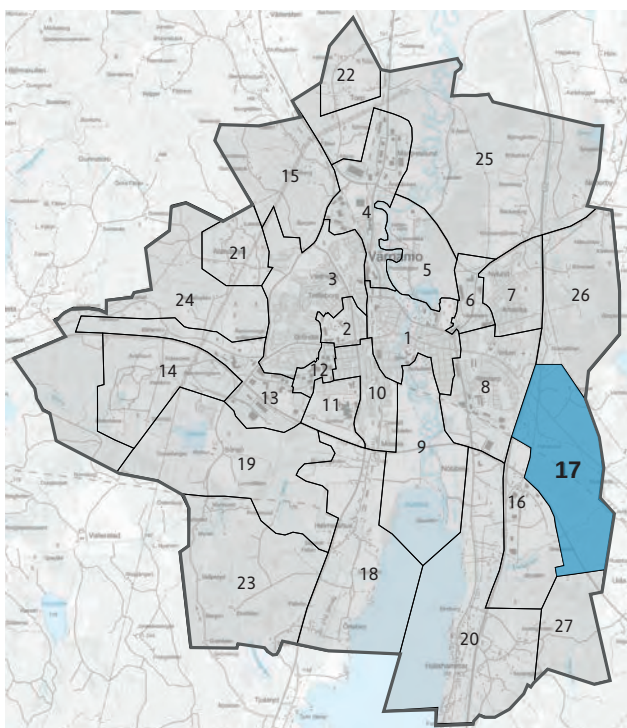
Möjlig utveckling/bevarande

- Utbyggnad sker framförallt i enlighet med befintliga planer i områdets norra och södra delar.
- Stärkta kopplingar över järnväg och E4 innebär bättre tillgänglighet till området. I samband med den planerade nya järnvägen, samt Rörstorps station i närheten, ska området ha goda förutsättningar för hållbara resor och byten mellan trafikslag. I planförslagets utblick, i samband med att utvecklingen av ny järnvägsstation sker, kommer ny koppling över E4:an att krävas. Kopplingen föreslås lokaliseras i Växjövägens förlängning. Den kommer behöva vara farbar både för kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik och kommer innebära en stor insats varvid en långsiktig och strategisk planering är nödvändig. Stadsbusstrafik planeras löpa genom området längs med Växjövägens förlängning öster om E4 i samband med byggnation av ny station och kringliggande stadsdel öster om området.
- Bycykelstråk mot närliggande samhället Bor föreslås tillkomma i samband med att Förbifart Bor byggs ut.
- Två grönstråk stärks och utvecklas i området: Ekebacken-stråket i områdets södra delar, och i ett längre perspektiv, 2050, ett öst-västligt stråk i områdets norra delar som planeras att koppla samman utbyggnadsområden i stadens södra delar.



17. Värnanäs

Området är idag ett naturområde öster om nuvarande tätortsutbredning. Området är platsen för den planerade nya järnvägen samt Värnamos nya järnvägsstation. Järnvägen planeras löpa i nordlig-sydlig riktning och stationen planeras för i läget där kust- till kustbanan skär ny järnvägsbana.



NULÄGE

Bebyggelse/Exploateringsgrad

Det finns idag ett mindre antal gårdar med jordbruksbebyggelse i området. I övrigt är området obebyggt.

Grönstruktur/Naturmiljö

Området består av naturmark, främst skog- och produktionsskog, men även viss jordbruksmark. I stora delar består området av sankmark. Väster om Högalund föreligger ett sankt parti med höga naturvärden; sumpskog. Ekebacken som berör området i de sydvästra delarna utgör ett grönt huvudstråk som i förlängningen binder samman området med Vidöstern.

Kulturhistorisk miljö

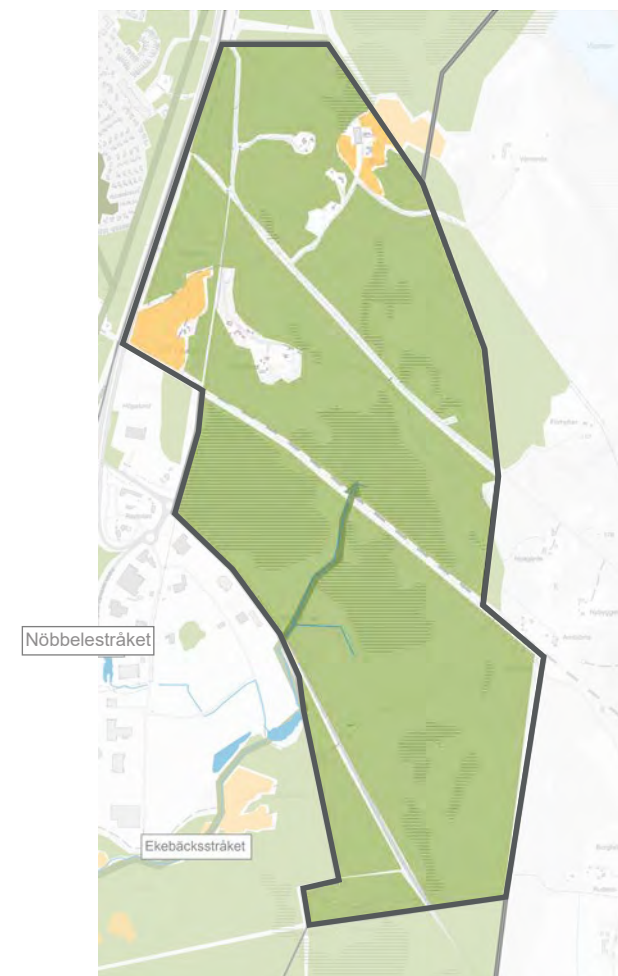
Till stora delar består området av skogsmark och sankmark som saknar kända kulturhistoriska värden. Inom dessa områden kan dock finnas kultur lämningar som inte är registrerade. Det gäller då främst skogliga lämningar som kolningsanläggningar och agrara lämningar som fossil åker och hägnader, stenmurar.

Den äldre vägsträckan längst med "gamla Växjövägen" är välbevarad. Där finns flera forn lämningar i form av milstenar och vägstenar längs med vägsträckningen. Den äldre vägen utgjorde en viktig kommunikationsled och är en kulturmiljö som visar på en kontinuitet i det äldre kulturlandskapet. Det återstår ett äldre agrart kulturlandskap med odlingsmark vid bebyggelsen Hanalund samt Bygget i den nordvästra delen.

Infrastruktur/kommunikation/kopplingar

Cykelrundorna Näsuddenrundan, Nydalarundan och Drömmingerundan löper genom området, längs med vägen mot Ulås, norr om järnvägen. Kust till kust-järnvägsbanan passerar genom området.

E4:an utgör områdets västra gräns och väg 27 utgör



- Park
- Grönyta
- Jordbruksmark
- Grönkil
- Grön nod
- Grönstråk
- Byggnadsminne
- Särskilt värdefull bebyggelse

i delar områdets västra gräns.

Risker

- Det föreligger risk för trafikbuller från såväl existerande som kommande järnväg, samt från E4 och väg 27.
- Två farligt gods leder - Kust till kust-banan och E4 - utgör en risk inom området.
- Det föreligger en oklassad markförorening inom området, en slamdeponi på Nöbbele Mosse.

Övriga allmänna intressen och regleringar, markägförhållande

Större delen av området ligger på kommunägd mark.

Området berörs av flera riksintressen för kommunikation; E4, väg 27 och kust-till kustbanan. Den planerade nya stambanan som är tänkt att passera kommunen, Europabanan från Jönköping till Helsingborg och Malmö och vidare mot Köpenhamn, är ett framtida riksintresse som kommunen i planeringen ska beakta.

UTVECKLING

Möjlig utveckling/bevarande

- Ett av stadens utvecklingsstråk löper genom området, från Växjövägen till det kommande stationsläget. Staden föreslås i utblick 2050 växa med tät, blandad stad längs med utvecklingsstråket österut till och kring stationsläget. Detta sker i samband med eventuell utbyggnad av ny stambana och extern järnvägsstation. Utan beslut om anläggande av ny järnväg med station bör ingen samlad stadsutveckling ske i området öster om E4.
- Utmed E4 och norr om Kust- till kustbanan föreslås utveckling av verksamhetsområde. Området ska

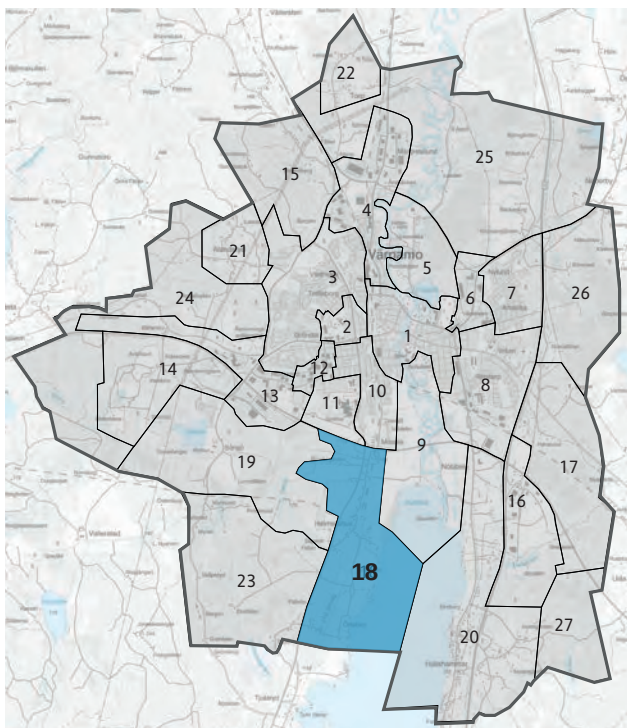
fungera som en skyddszon mellan väg, järnväg och ny blandad bebyggelse. Kommunen behöver beakta den kommande utvecklingen av ny blandad stadsbebyggelse kring ny järnvägsstation, och därmed bör verksamhetsområdet längs med E4 planeras så att tillgängligheten till nytt område inte förhindras och så att en långsiktig omdaning av området till verksamheter som är mer förenliga med blandad bebyggelse är möjlig.

- I samband med utbyggnad av staden öster om E4 förlängs stadsbusslinjen som går längs med Växjövägen ut över E4:an mot den nya stationen. Goda kopplingar till stadskärnan skapas med fokus på gång-, cykel- och kollektivtrafik. Den nya kopplingen kommer behöva bli planskild vilket innebär en stor insats av kommunen varvid den bör beaktas långsiktigt. Kopplingar till Bredasten och Högalund samt Rörstorp och Vrån skapas likaså i syfte att integrera ny stadsdel. Stationen bör även ges goda regionala kopplingar mot vägnätet; E4 och väg 27. Hänsyn bör tas till den i vidare planering. Möjligheten att nyttja järnvägsbanan för lokaltrafik bör undersökas.
- Ett öst-västligt huvudgrönstråk utvecklas i samband med bebyggelse som kopplar samman stadens östra och västra stadsutveckling. Vid stationen skapas en grön nod.
- Vid eventuell exploatering utmed f.d. Växjövägen och i närheten av Hanalund samt Bygget i den nordvästra delen bör stor hänsyn tagas till det äldre agrara kulturlandskapet. Eventuell ny bebyggelse på platsen bör anpassas till den befintliga äldre bebyggelsen.
- Eventuella exploateringar av det återstående kulturlandskapet runt bebyggelsen Furulund bör undvikas.



18. Helmershus

Området Helmershus är till omfattningen stort och är beläget söder om nuvarande tätortsutbredning, och löper längs med Vidösterns västra strand.



NULÄGE

Bebyggelse/Exploateringsgrad

Strax söder om väg 27 och utmed Hångervägen, väg 558 och järnvägen finns ett band av bebyggelse, framförallt gårdsbebyggelse.

Vid Helmershus och längre söderut vid Örtebro förekommer flera grupper av småhusbebyggelse som är planlagda. Utmed Vidösterns strand förekommer på ett flertal platser strandnära

fritidsbebyggelse som i delar även är permanent-boende.

Grönstruktur/Naturmiljö

Stora delar av området består av jordbruksmark. De delar av jordbruksmarken som ligger i anslutning till staden, söder om väg 27, är högt belägen och kallas för Mossleplatån. Jordbruksmarken här har mycket högt brukningsvärde med stora fält och god arrondering. Även den jordbruksmark som förekommer som ett band utefter Vidöstern har i stora delar ett högt brukningsvärde med särskilt fördelaktig jordmån för jordbruk. Det förekommer även i mindre uträkning skogsbruksmark inom området.

Sjön Vidöstern med strandområde tar upp en stor del av utvecklingsområdet och har stor betydelse för området.

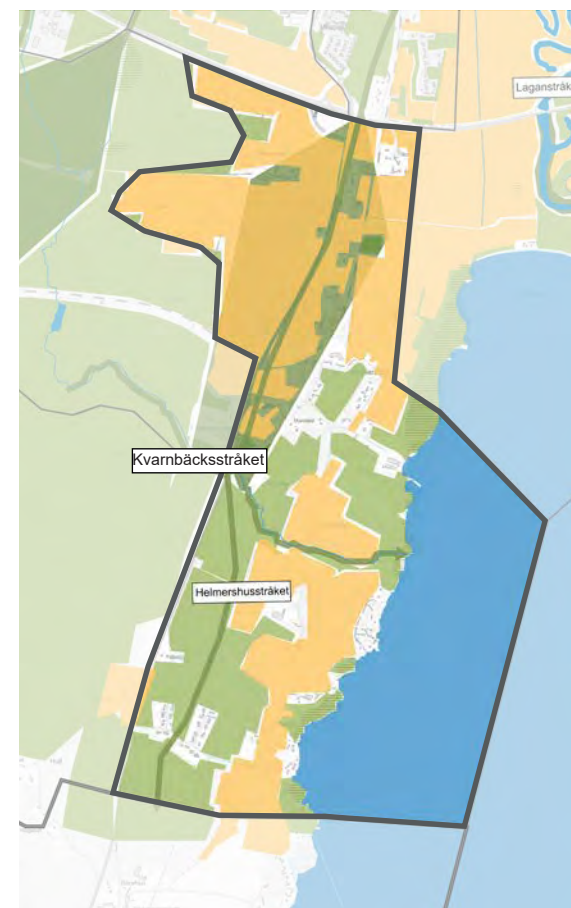
Två av stadens huvudgrönstråk finns i området. I nord-sydlig riktning genom området finns Helmershusstråket som inom staden övergår till Mosslestråket. I öst-västlig riktning finns en mindre bäck, Kvarnbäcken, som har sitt utlopp i Vidöstern. Utmed bäckens dragning föreligger områdets andra huvudgrönstråk, Kvarnbäcksstråket. Stråket binder samman Helmershus med Värnamo stads västra stadsdelar.

Kulturhistorisk miljö

Ett flertal fastställda och möjliga fornlämningar samt kulturhistoriska lämningar förekommer inom utvecklingsområdet. Stora delar av området finns 150 meter över havet och kan inrymma flera stenåldersplatser. Flera fyndplatser med föremål från stenåldern och även boplatser indikerar på att det kan finnas flera dolda lämningar inom området.

Infrastruktur/kommunikation/kopplingar

Väg 27 utgör områdets norra gräns och genom utvecklingsområdet förekommer väg 558, mot bland annat Äminne och Hånger. I området förekommer även den enkelspåriga järnvägsbanan,



- Park
- Grönyta
- Jordbruksmark
- Grönkil
- Grön nod
- Grönstråk
- Byggnadsminne
- Särskilt värdefull bebyggelse

Halmstad-Nässjö (HNJ) som framförallt trafikeras av Krösatågen för persontrafik. En viss del godstrafik körs även på banan. Bland annat transporteras containrar från Göteborgs hamn via Värnamo till Vaggeryd där de lastas om till lastbil.

En äldre järnväg förekommer i nord-sydlig riktning genom området. Tidigare förband järnvägen Värnamo med Markaryd och vidare söderut i Skåne. Den f.d. banvallen är i dag i delar utbyggd som cykelväg med enkel standard. Värnamo kommun verkar tillsammans med övriga berörda kommuner för att banvallen ska bli en cykelväg för besöksnäring.

Det finns en cykelbro vid trafikplats Mossle som förbinder utvecklingsområdet med Götavägen och Värnamo stads västra stadsdelar. Området förbinds även österut av en mindre väg/gång- och cykelväg över Lagandalen.

Risker

- Det föreligger risk för trafikbuller från järnvägen samt väg 27 för delar av området.
- Farligt gods körs på HNJ-järnvägen samt på väg 27.
- Området har fyra oklassade markföröreningar som kan komma att ha betydelse vid utveckling inom området och kräver vidare utredning. F.d. statens oljelager, en bergrumsanläggning, Helmershus tegelbruk och en deponi utgör några exempel.
- För Vidösterns strandlinje inom området finns risk för översvämning vid höga flöden (50-årsflöden). I områdets norra delar är risken större för att avta längre söderut där strandområdet är högre beläget.
- Det föreligger viss risk för erosion, ras och skred utmed delar av Vidösterns stränder.
- Vid exploatering för bostäder nära jordbruksmark finns risk för att brukningsvärdet på marken minskas.
- Vidösterns vattenkvalitet riskerar att påverkas av ny bebyggelse inom området.

Övriga allmänna intressen och regleringar, markägoförhållande

- Väg 27 är av riksintresse för kommunikation.

- Ett utökat strandskydd om 200 meter gäller för Vidösterns norra stränder.

UTVECKLING

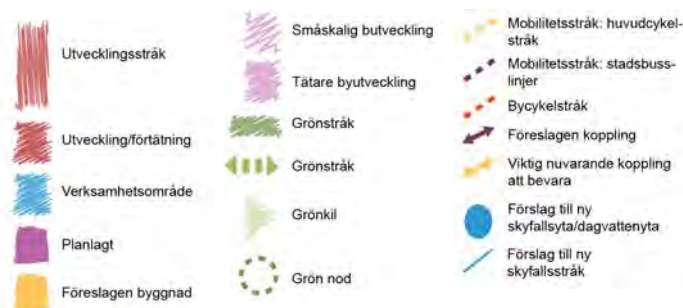
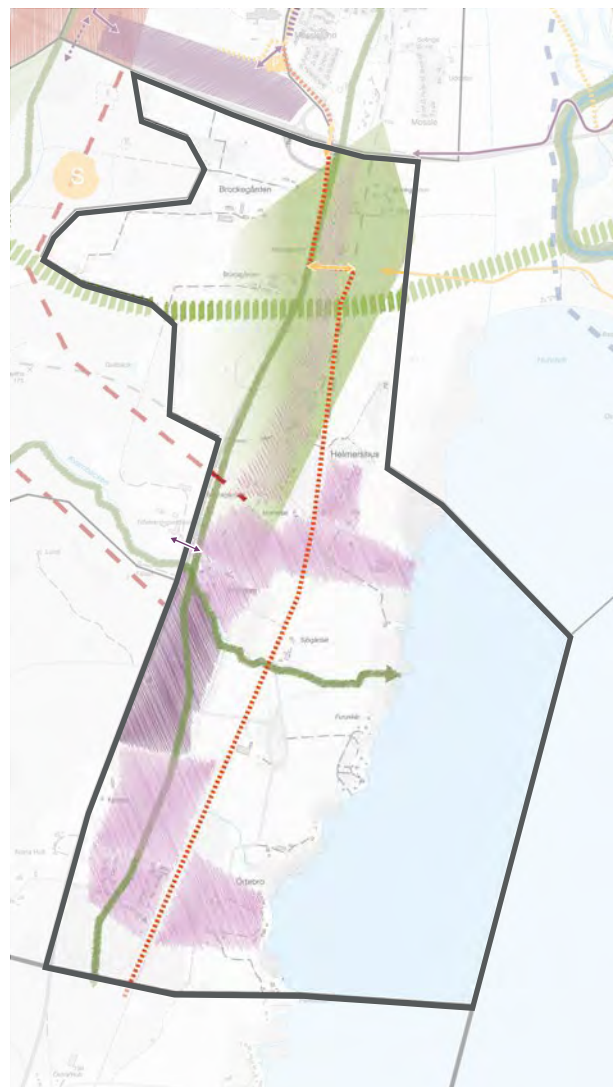
Möjlig utveckling/bevarande

- Mer omfattande, tillkommande byggnation föreslås inom området till i huvudsak Helmershus. Vidare föreslås även byggnation till områden kring övriga befintliga detaljplaner som området berörs av, exempelvis mellan befintlig bebyggelse vid Örtebro. Vid Örtebro föreslås en liknande utveckling som den vid Helmershus med bebyggelse ner mot strandlinjen. Den tillkommande bostadsbebyggelsen ska i huvudsak ske i form av småhus men marklägenheter och hyresrätter bör även tillkomma i så stor utsträckning som möjligt.
- Den befintliga bebyggelsen utmed väg 558:s norra del som till stor del idag består av jordbruksbebyggelse föreslås i mindre omfattning kompletteras. I området finns stora ytor jordbruksmark med höga värden. Ny bebyggelse ska beakta jordbruksmarkens produktionsvärde och lokaliseras så att ny bebyggelse har så liten negativ inverkan som möjligt. Ny bebyggelse ska även ta hänsyn till den för området särskilda öppna landskapsbilden och passas in i platsens förutsättningar.
- I planförslagets utblick, bortom 2050, föreslås utveckling av ny stadsdel söder om väg 27, på det intilliggande utvecklingsområdet västerut (utvecklingsområde 19). Utvecklingen kommer mer tydligt förbinda befintlig och föreslagen bebyggelse kring Helmershus med Värnamo stad. Ny stadsdel söder om väg 27 föreslås anslutas via en tillfartsväg och mobilitetsstråk från väg 558 som därmed förbinder områdets norra delar med stadsbusstrafik.
- Det gröna huvudstråket Kvarnbäckenstråket föreslås utvecklas och stärkas. Detsamma gäller för det nord-sydliga Mosslestråket som kommer utgöra ett viktigt grönstråk inom området och som kan binda samman de olika bebyggelsegrupperna i området.

Vy över Vidöstern och jordbruksmark.

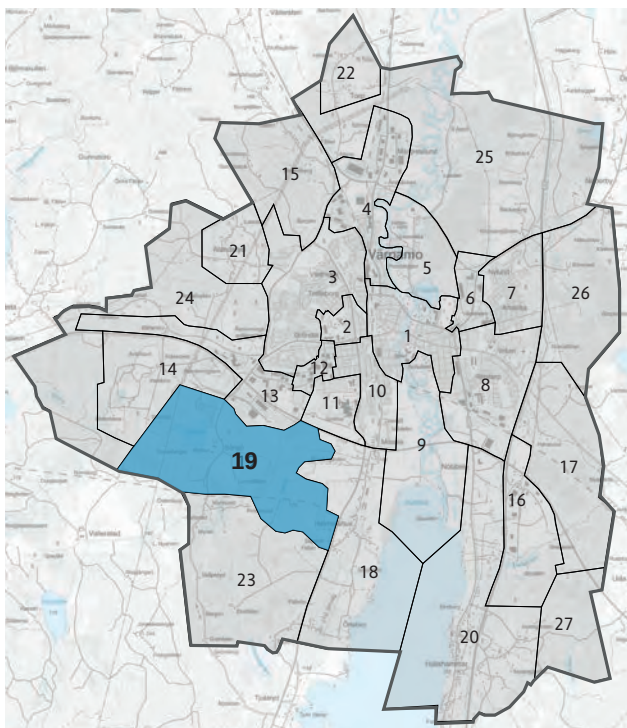


- Cykelvägsförbindelsen över väg 27 mot Götavägen är viktig att verka för och utveckla i och med utbyggnaden i området i syfte att uppnå hållbar utveckling. Den befintliga gång- och cykelvägen utmed väg 27, Solrosvägen över Lagandalen, spås bli mer betydelsefull i framtiden i takt med planerad utveckling i området och den utveckling som planeras för den sydöstra stadsdelen av Värnamo.
- I nord-sydlig riktning på den f.d. banvallen föreslås ett bycykelstråk utvecklas. Även detta kommer spela en betydelsefull roll i områdets utveckling och bidra till att utvecklingen här kan ske hållbart. Bycykelstråkets koppling över HNJ-järnvägen och vidare mot cykelöverfarten över väg 27 kommer vara viktig att förstärka och utveckla.
- Vid eventuella exploateringar inom detta område kommer arkeologiska utredningar och förundersökningar erfordras. Generellt bör exploateringar undvikas i närheten av fornlämningar och kulturhistoriska lämningar.
- Restriktivitet ska iakttas vid förändring av bebyggelsen med ursprunglig karaktär, respektive tillkommande bebyggelse, för att inte störa landskapsbilden. Förtätning eller utvidgning av befintliga boendemiljöer bör ske med stort hänsynstagande till platsens befintliga kulturvärden och förutsättningar.



19. Sörsjö/Perstorp

Utvecklingsområdet är ett större område söder om väg 27 och nuvarande tätorts-utbredning. Området består främst av jord- och skogsbruksmark. I områdets nordvästra del ligger sjön Sörsjön.

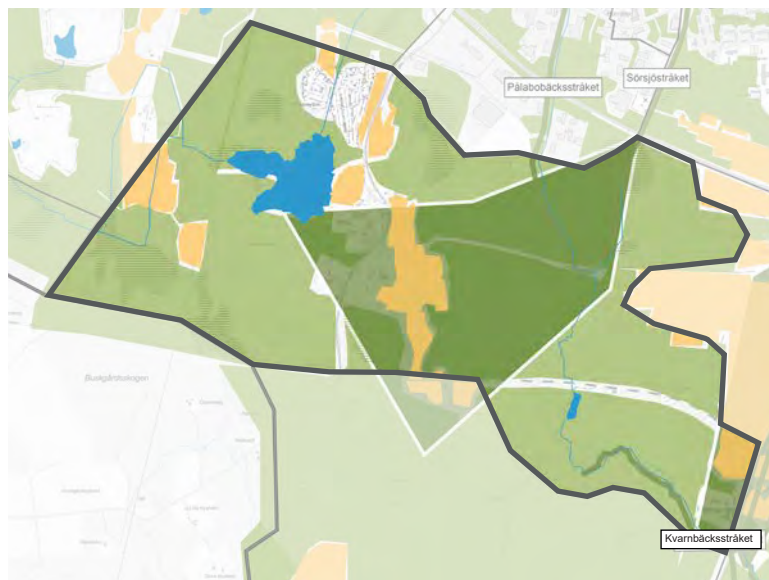


NULÄGE

Bebyggelse/Exploateringsgrad

I västra delen av området finns ett större kolonihusområde samt ryttaförening, ridskola och brukshundsklubb. Dessa ligger i nära relation till Sörsjön.

Ett fåtal gårdar finns utöver ridskolan i området.



Grönstruktur/Naturmiljö

Området består främst av produktiv skogsmark med partier av sankmark och sumpskog.

Viss jordbruksmark med bedömda normala och höga värden finns inom området och då framförallt i samband med ridskolan. I öster gränsar området till en av Värnamo kommuns större sammanhållna jordbruksmarksområden som benämns Mossleplatån.

I områdets västra del finns Sörsjön. Kvarnbäcken löper genom områdets östra delar och förbinder staden via Pålabbäcken med Vidöstern som är belägen öster om området.

Två av Värnamo stads huvudgrönstråk förbinder utvecklingsområdet med staden: Pålabbäckstråket och Sörsjöstråket. Sörsjöstråket är del av en av stadens gröna kilar.

Pålabbäckstråket, Sörsjöstråket samt Kvarnbäcken är viktiga skyfallsavledningsstråk för Värnamo stad.

Kulturhistorisk miljö

I områdets nordliga och centrala delar och strax öster om Sörsjön finns flera större ytor med fornlämningar samt kulturhistoriska lämningar. Koncentrationen av gravar och gravfält på den mindre ytan runt Sörsjö är påtaglig. Eventuella exploateringar inom detta område kommer med stor sannolikhet innebära att arkeologiska utredningar och förundersökningar erfordras.

Kulturvärdena för Sörsjö gård har tyvärr försämrats påtagligt sedan inventeringen genomfördes 2000. Kulturlandskapet har genomgått stora negativa förändringar. Den äldre bebyggelsen står nu öde och förfaller. Bebyggelsen är omgärdad av en ridskola med ny bebyggelse och infrastruktur.

Infrastruktur/kommunikation/kopplingar

Järnvägen HNJ-banan mellan Nässjö och Halmstad löper genom området i öst-västlig riktning.

Väg 27 utgör områdets norra gräns.

Halmstadsvägen löper öster om Sörsjön i nord-sydlig riktning och förbinder områdets västra delar med staden. I öster nås området från Äminnevägen, väg 558.

Risker

- Det föreligger risk för buller från järnvägen och väg 27. Buller kan även förekomma från motorbanan som är belägen väster om området.
- Vid exploatering inom området finns en undanträngningsrisk av dagens jordbruksverksamhet öster om området och ett minskat brukningsvärde av jordbruksmarken. Vid bebyggelse nära jordbruksmark ska ett skyddsavstånd på 200 meter beaktas. Bebyggelse som förläggs närmre än 200 meter riskerar att påverka jordbruksmarkens produktionsvärde.
- Kraftvärmeverket norr om området och övriga närliggande industrier utgör en risk vid framtida bebyggelse. Väster om området finns Stomsjö/ Påslund med mer miljöfarliga och störande verksamheter.
- Ridskolan innebär en viss risk för allergi hos boende i det absoluta närområdet.
- Det finns en risk att fornlämningar och kulturhistoriska lämningar inom området påverkas negativt vid utveckling inom området.

Övriga allmänna intressen och regleringar, markägförhållande

- Kommunen äger större delen av marken i området.
- Strandskydd om 100 meter gäller för Sörsjön.

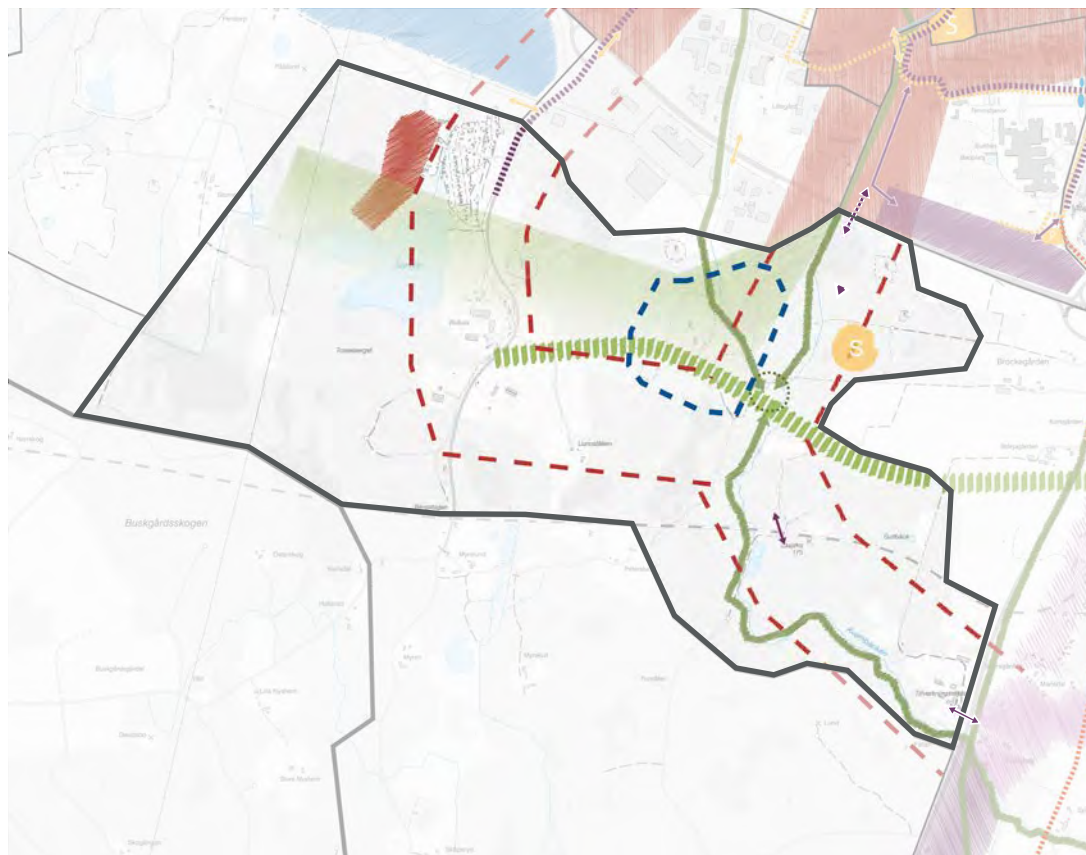
Vy över landskapet söder om väg 27.



UTVECKLING

Möjlig utveckling/bevarande

- Utvecklingen söder om väg 27 förläggs till förslagets utblick, 2050.
- Två av stadens utvecklingsstråk föreslås gå genom området. Ett ligger i Halmstadsvägens förlängning och planeras av passera Sörsjö hästverksamhet för att där vika av österut och knytas samman med det utvecklingsstråk som föreslås löpa parallellt med sjukhusområdet och vidare söder om väg 27. Utvecklingsstråket föreslås i förlängningen att binda samman staden med den utveckling som sker och planeras att ske på Vidösterns västra strand (se utvecklingsområde 18). För att motivera en utveckling söder om väg 27 med de stora infrastrukturella satsningar detta kräver måste ny föreslagen bebyggelse uppnå ett mer betydande underlag varvid man bör planera för en ny stadsdel med blandad bebyggelse och viss service. En ny stadsdel kommer även på ett bättre sätt kunna knyta samman ny bebyggelse med staden med bättre kopplingar och förbindelser. Stadsutbyggnaden med blandad bebyggelse ska lokaliseras till utvecklingsstråket söder om sjukhuset och vid utbyggnad föreslås en ny grundskola förläggas här. Det västra stråket föreslås utvecklas med i huvudsak kompletterande småhusbebyggelse som framförallt förläggs vid Sörsjöns norra del. Kolonihusområdet föreslås långsiktigt omvandlas till åretruntbebyggelse.
- Goda GC-kopplingar skapas över väg 27 för att området ska knytas ihop med resten av staden. Vid utbyggnad förlängs även stadens mobilitetsstråk utefter Götavägen och Halmstadsvägen varvid stadsbussar trafikerar området. För att möjliggöra för stadsbustrafik krävs ett tillräckligt underlag av resenärer. För att knyta an utvecklingen mot Helmershus måste nya kopplingar över järnvägen tillkomma.
- Kvarnbäcken föreslås utvecklas till grönstråk som löper genom det östra utvecklingsstråket och bidrar till att knyta samman ny bebyggelse med



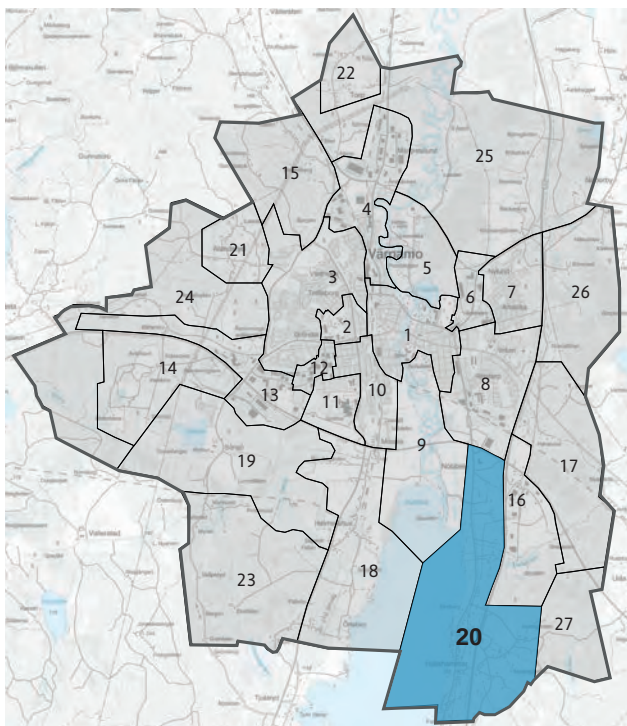
Helmershus i sydöst och staden i norr. I öst-västlig sträcka mellan Sörsjön i väster över Lagandalen mot Bredasten och den planerade nya järnvägsstationen föreslås ett grönt huvudstråk utvecklas och stärkas. Stråket syftar till att öka kopplingen mellan stadens östra och västra stadsdelar och den långsiktiga bebyggelseutveckling som föreslås här. Stråket förläggs till de större ytor med fornlämningar och andra kulturhistoriska lämningar som finns inom området och som därav bör beaktas. Där befintliga gröna stråk och det nya stråket möts föreslås vid

utveckling en ny grön nod.

- Vid exploateringar av kulturlandskapet längs den äldre vägsträckningen, gamla Halmstadsvägen, landsvägen Värnamo–Smålandsstenar, ska landskapsbild beaktas.
- I utblick 2050 föreslås en del av grönkilen Sörsjön utvecklas till nytt friluftslivsområde för staden.

20. Nöbbele/Hjälshammar

Området Nöbbele/Hjälshammar är till omfattningen stort och är beläget söder om nuvarande tätortsutbredning, och löper längs med Vidösterns östra strand.



NULÄGE

Bebyggelse/Exploateringsgrad

Strax söder om väg 27 finns Vandalorum, Värnamos konstmuseum i det öppna landskapet. Muséet är ritat av arkitekten Renzo Piano som hämtat inspiration från jordbruksbebyggelse och lador i omgivningen. Väster om museet och väg 606 finns ett område med tätare radhusbebyggelse.

Mellan E4:an och väg 606 förekommer ett band av framförallt gårdar medan det utefter Vidösterns strand framförallt förekommer småhusbebyggelse.

I områdets södra delar finns byn Hjälshammar. I höjd med byn, utmed stranden, förekommer relativt tät men mer oplanerad småhusbebyggelse medan bebyggelsen längre inåt land alltmer övergår till jordbruksbebyggelse och bostadsbebyggelse förlagd utefter mindre vägar.

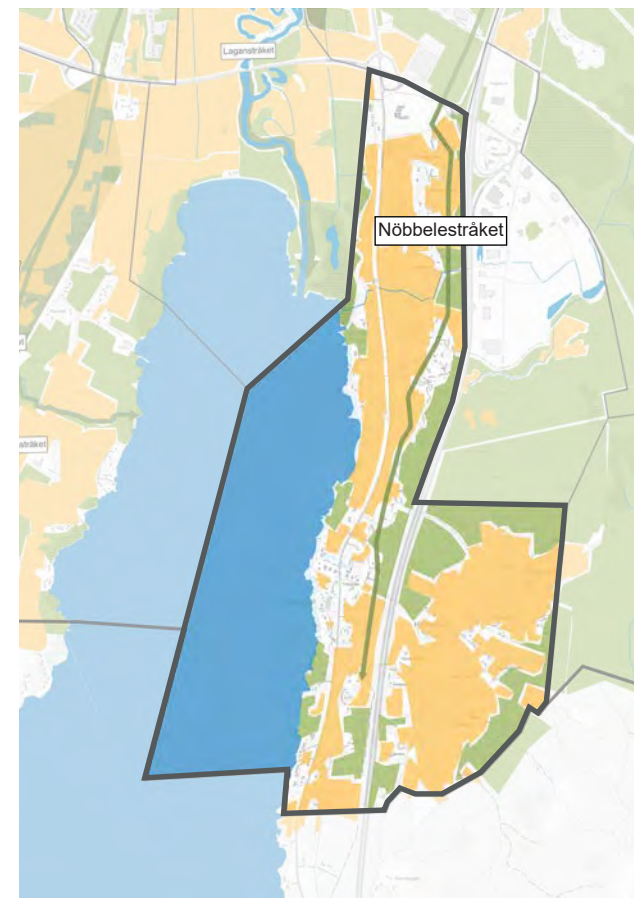
Grönstruktur/Naturmiljö

Området är till stor del jordbruksmark, framförallt åkermark, men utmed E4:an finns även en del betesmark. Denna bedöms ha stora ekologiska och rekreativa värden. Åkermarken är av varierande brukningsvärde. Störst påverkan på brukningsvärdet har väg 27 och E4:an som inverkar negativt på arronderingen inom området. Den nordligt belägna jordbruksmarken har generellt höga till mycket höga värden och jordbruksmarken i Hjälshammar har generellt högt brukningsvärde.

Utmed Vidösterns stränder finns stråk av sumpskog och flera mindre diken. Vattendrag förekommer genom området i öst-västlig riktning vars recipient är Vidöstern. Ekebacken är ett exempel på större vattendrag som även föreslås utgöra ett av stadens mer externt belägna gröna huvudstråk. Det gröna huvudstråket Nöbbelestråket löper genom området i nord-sydlig riktning och binder samman området med staden.

Kulturhistorisk miljö

Hela området är rikt på fornlämningar, särskilt från förhistorisk tid. Här finns även en komplex fornlämningsbild, där flera fornlämningar från



- Park
- Grönyta
- Jordbruksmark
- Grönkil
- Grön nod
- Grönstråk
- Byggnadsminne
- Särskilt värdefull bebyggelse

förhistorisk tid har påträffats under marknivå i samband med arkeologiska utredningar och förundersökningar.

De båda sidorna om riksvägen är rika på förhistoriska fyndplatser. Det finns även flera gravar inom området. Vid eventuella exploateringar kommer det sannolikt krävas att arkeologiska utredningar och förundersökningar genomförs.

Den äldre vägsträckan längst med "riksettan" är till stora delar välbevarad. Det finns flera milstenar och väghållningsstenar längst med vägsträckningen. I den norra delen finns konstmuseet Vandalorum. Vandalorum som helhet är en viktig kulturmiljö i Nöbböle och byggnadens utformning har stor betydelse för det omgivande landskapet.

Infrastruktur/kommunikation/kopplingar

E4:an och väg 27 utgör områdets östra och norra gräns. Den f.d. riksettan, väg 606, löper igenom området i nord-sydlig riktning. Vägen trafikeras av regionbussar som trafikerar sträckan Värnamo-Ljungby, R273 och snabbbuss R873. Mellan Värnamo och Tännö finns idag utmed väg 606 en utbyggd cykelväg. Cykelvägen är i stora delar helt separerad från körbanan.

E4:an är en tydlig barriär som delvis utgör områdets västra gräns men som också separerar bebyggelsen i Hjalshammar by från bebyggelsen närmre sjön. Det finns tre undergångar under E4:an som kopplar samman den strandnära bebyggelsen med bebyggelse på andra sidan vägen. Likaså föreligger två viktiga gång- och cykelvägskopplingar mellan Bredastens handels- och verksamhetsområde och utvecklingsområdet väster om E4:an.

Utmed den strandnära bebyggelsen i utvecklingsområdet finns en överföringsledning för vatten och avlopp vilket medför möjlighet att koppla på ny bebyggelse till kommunalt VA. De delar av byn Hjalshammar som idag inte ligger inom kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp finns med i kommunens VA-plan som ett bebyggelseområde som enligt LAV långsiktigt kan behöva byggas ut med kommunalt vatten och avlopp.

Risker

- Det föreligger risk för buller från E4 samt i mindre grad från väg 606.
- Det finns risk för översvämning av strandområden invid Vidöstern vid höga flöden.
- Det föreligger viss risk för erosion, ras och skred utmed delar av Vidösterns stränder.
- Vid exploatering av bostadsbebyggelse nära jordbruksmark finns risk för minskade brukningsvärden på marken.
- Vidösterns vattenkvalitet riskerar att påverkas av exploatering i området.

Övriga allmänna intressen och regleringar, markägoförhållande

- Väg 27 är av riksintresse för kommunikation.

Ett utökat strandskydd om 200 meter gäller för Vidösterns norra stränder.

UTVECKLING

Möjlig utveckling/bevarande

- Öster om väg 606 sker småskalig komplettering av befintlig bebyggelse. Kompletteringar sker i enlighet med nuvarande bystruktur och efter rådande landskapsliga förutsättningar. För att undvika



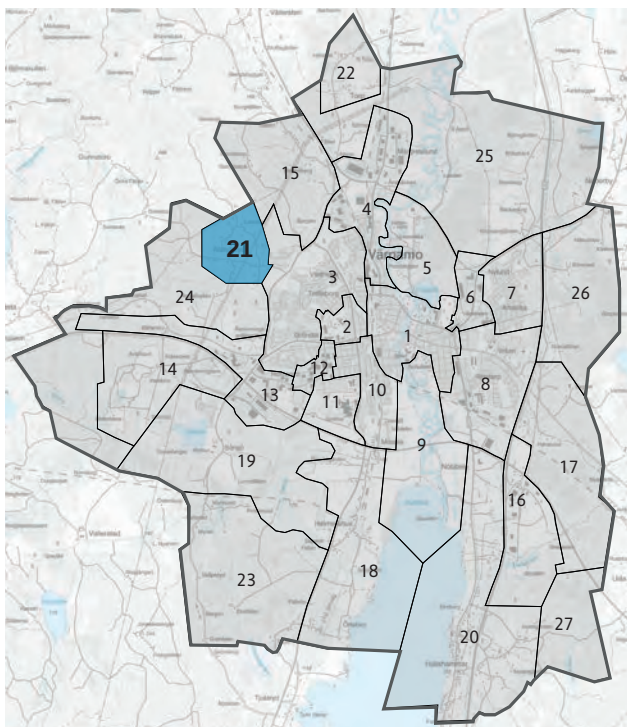
negativ inverkan på jord- och skogsbruksnäring inom området krävs att utvecklingen i så stor utsträckning som möjligt tar hänsyn till jord- och skogsbruksmark på platsen. Restriktivitet iakttas vid förändring av bebyggelse med ursprunglig karaktär, respektive tillkommande bebyggelse, för att inte störa landskapsbilden. Det är även av vikt att bevara den nuvarande äldre bebyggelsestrukturen vid HjälsHAMMAR. Eventuell ny bebyggelse bör utformas så att den passar väl ihop med befintlig bebyggelse.

- Väster om väg 606, i höjd med byn HjälsHAMMAR, föreslås förtätning ske med högre exploateringsgrad. Även här krävs att utvecklingen är förenlig med eventuell jord- och skogsbruksnäring på platsen men även med befintlig bebyggelsestruktur.
- Gång- och cykelvägskopplingen över väg 27 mot f.d. reningsverkstomten föreslås förstärkas och cykelvägen ut till Bredasten föreslås i förlängningen utgöra ett huvudcykelstråk.
- Kopplingar över/under E4:an är betydelsefulla för att mildra vägens barriärverkan i området och dessa ska därav beaktas och förstärkas.
- Gång- och cykelvägen utmed väg 606 utgör ett viktigt bycykelstråk.
- Eventuell ny bebyggelse kring Vandalarum bör utformas med hänsyn den befintliga bebyggelsen och dess karaktär, höjd och proportion.



21. Alandsryd

Alandsryd är en mindre by väster om Gröndalsleden och nuvarande tätorts-utbredning. Området karaktäriseras av ett mosaikartad kulturlandskap med mindre gårdar, betes- och åkermark.



NULÄGE

Bebyggelse/Exploatering

Större delen av bebyggelsen är belägen utmed en byväg som gör en slinga och därefter fortsätter västerut. Söder om byslingan finns ytterligare en väg med småhusbebyggelse och gårdar. Denna löper

parallellt med Värnamo mot Vitarör och därefter västerut mot Nästa by.

Grönstruktur/Naturmiljö/Jordbruksmark

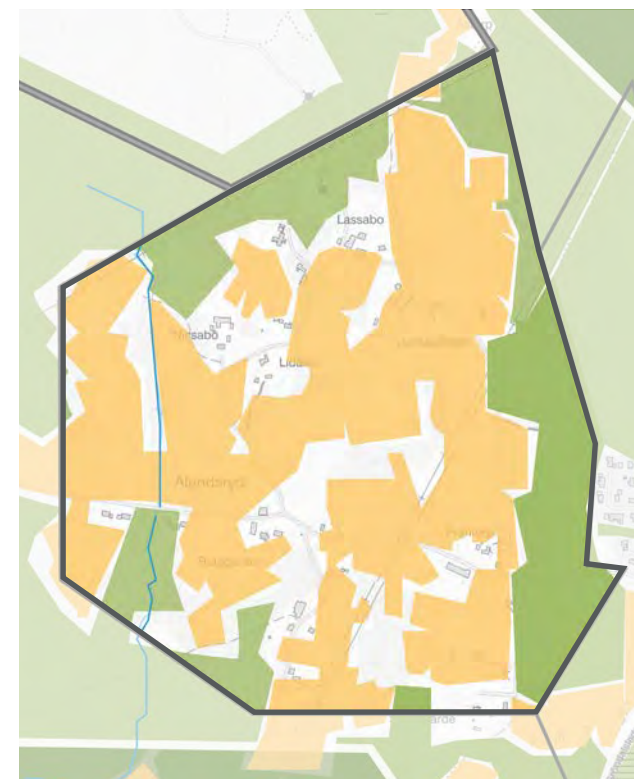
Området är ett småskaligt kulturlandskap med höga naturvärden. Landskapet har goda förutsättningar för biologisk mångfald med en del gräsmarker med ängsflora. Strax öster om den ovan beskrivna vägslingan finns ett område med ädellövskog som bedöms ha höga naturvärden.

Större delen av området består av jordbruksmark – främst åkermark, men även en viss andel betesmark. Den huvudsakliga jordarten är morän med därtill begränsat brukningsvärde. Fälten är små till normalstora och ligger samlat vilket medför att arronderingen av jordbruksmarken är relativt god. Fälten har till stor del en oregelbunden form med åkerholmar. Insprängt mellan fälten förekommer även mindre skogsområden. Ekenhaga bostadsområde, beläget öster om Alandsryd, har en viss negativ inverkan på brukningsvärdet av jordbruksmarken.

En mindre bäck löper genom byns västra delar i nord-sydlig riktning och utgör tillsammans med ett område norr om Fräntorp områdets huvudsakliga lågpunkter.

Kulturrehistorisk miljö

Alandsryd finns i en fornlämningsrik bygd. Ett antal möjliga och fastställda fornlämningar och övriga kulturrehistoriska lämningar finns i området. Här finns en fossil åker och en stensättning öster om samhället, ett gravfält i sydost samt ett mindre antal hållristningar och stensättningar söder om samhället. Eventuella exploateringar inom detta område



- Park
- Grönyta
- Jordbruksmark
- Grönkil
- Grön nod
- Grönstråk
- Byggnadsminne
- Särskilt värdefull bebyggelse



Hagmark längs den äldre byvägen i Alandsryd.

kommer med stor sannolikhet innebära att arkeologiska utredningar och förundersökningar erfordras.

Infrastruktur/kommunikation/kopplingar

Från Gröndalsleden finns en väg till Alandsryd. Alandsrydsvägen är enskild och förbinder Värnamo med Nästa by. På samma väg påbörjas även cykelrundan Björnekullarundan, som bland annat går genom Alandsryd. Det finns inga kollektivtrafik-kopplingar. En planskild gång- och cykelväg löper över Gröndalsleden, i höjd med Ekenhaga som förbinder Värnamo med Alandsryd.

Genom området i nord-sydlig riktning löper en större kraftledningsgata med en regional 220 kV kraftledning.

Området är beläget utanför kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp och bebyggelse försörjs därmed av enskilda vatten- och

avloppslösningar. En större överföringsledning för vatten berör området.

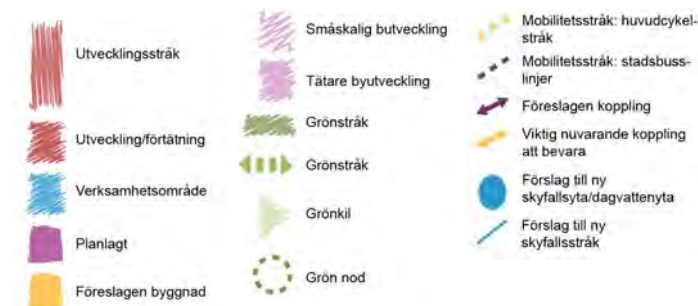
Risker

- Vid exploatering av bostadsbebyggelse nära jordbruksmark finns risk för minskade brukningsvärden på marken. Likaså riskerar de höga biologiska värdena att påverkas negativt.

UTVECKLING

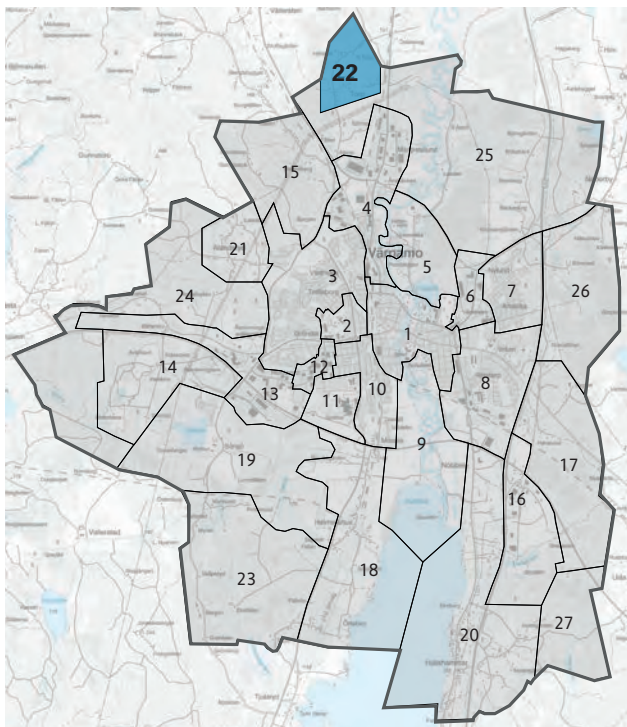
Möjlig utveckling/bevarande

- Inom området bedöms småskalig komplettering av bebyggelsen vara möjlig. Kompletteringar sker i enlighet med nuvarande bystruktur, efter rådande landskapsliga förutsättningar. Området kan kompletteras med cirka 10-20 småhus.
- Områdets jordbruksmark har framförallt ett högt bevarandevärde ur ekologiskt och landskapsmässigt perspektiv. Detta medför att utvecklingen inom området ska vara förenlig med eventuell jordbruksnäring på platsen och införlivas så att inte landskapsbilden påverkas. Komplettering behöver även vara förenlig med platsens kulturmiljöer och fornlämningar.
- Så länge som området försörjs med enskilt vatten och avlopp kommer VA-frågan att vara begränsande för antalet möjliga kompletteringar. Det närliggande Ekenhaga bostadsområde ingår i kommunens VA-verksamhetsområde, men i dagsläget saknas kommunal intension att ansluta byn.



22. Torp

Torp är en mindre by norr om nuvarande tätortsutbredning. Området karaktäriseras av jordbruksmark, gårdar och skogsmark.



NULÄGE

Bebyggelse/Exploatering

Bebyggelsen är framförallt belägen utmed en byväg som går genom området i en slinga. Bebyggelsen består av ett antal gårdar men även viss småhusbebyggelse.

Grönstruktur/Naturmiljö/Jordbruksmark

Större delen av området utgörs av jordbruksmark, samt en viss andel skogsmark som ramar in jordbruksmarken. Jordbruksmarken i området bedöms framför allt ha högt och i delar mycket högt brukningsvärde. Arronderingen i området är mycket god och jordarten bedöms i de västra delarna ha höga värden. Fälten är normalstora och har till stor del en oregelbunden form med åkerholmar.

Svartabäcken finns strax norr om utvecklingsområdet.

Kulturhistorisk miljö

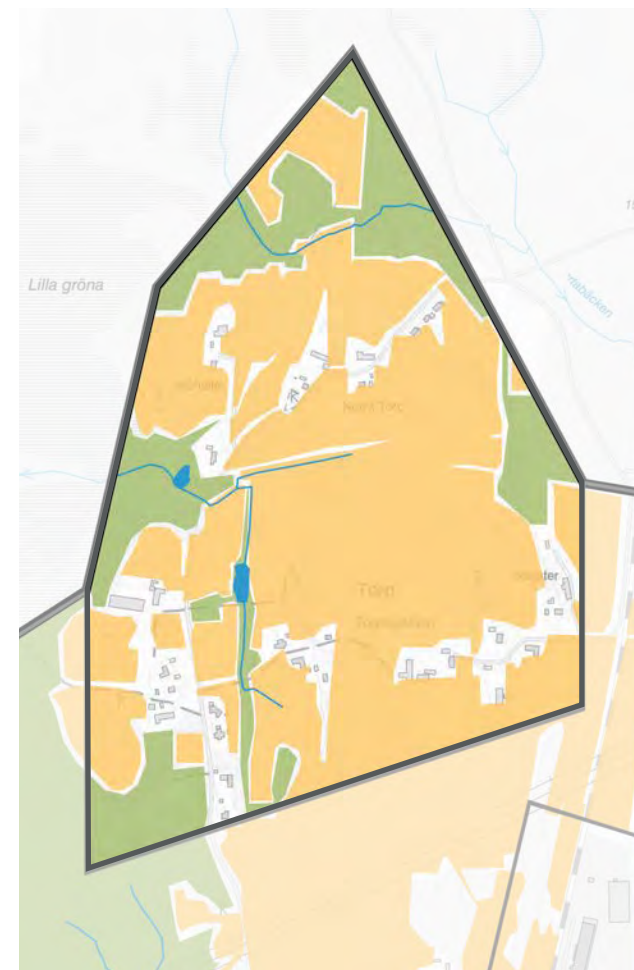
Byn Torp, kulturlandskapet med bebyggelsen och odlingsmarken i en fornlämningsrik bygd, utgör en välbevarad kulturmiljö. Området är fornlämningsrikt med förhistoriska gravar från olika tidsperioder. Eventuella exploateringar inom detta område kommer med stor sannolikhet innebära att arkeologiska utredningar och förundersökningar erfordras.

Infrastruktur/kommunikation/kopplingar

Torp nås från Jönköpingsvägen i öster samt från väg 151 i söder.

Torp är beläget utanför kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp, och bebyggelse försörjs därmed av enskilda vatten- och avlopps-lösningar.

Strax söder om området i öst-västlig riktning löper en större kraftledningsgata med en regional 220 kV kraftledning. Väster om området finns ett ställverk under E:ON Elnät AB som försörjer Värnamo stad med el.



- | | | | |
|--|---------------|--|-------------------------------|
| | Park | | Grön nod |
| | Grönyta | | Grönstråk |
| | Jordbruksmark | | Byggnadsminne |
| | Grönkil | | Särskilt värdefull bebyggelse |

Risker

- Det föreligger viss risk för buller från järnvägar samt väg 151 och Jönköpingsvägen.
- Vid exploatering av bostadsbebyggelse nära jordbruksmark finns risk för minskade brukningsvärden på marken. Likaså riskerar de höga biologiska värdena att påverkas negativt.

Övriga allmänna intressen och regleringar, markägförhållande

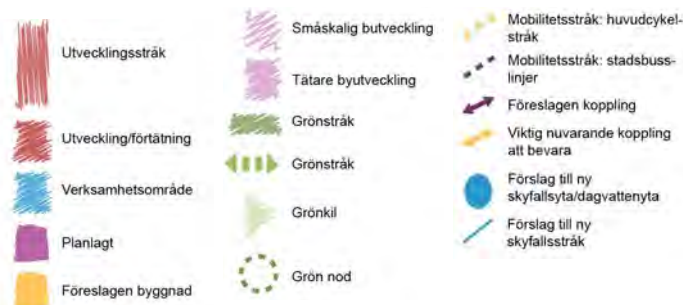
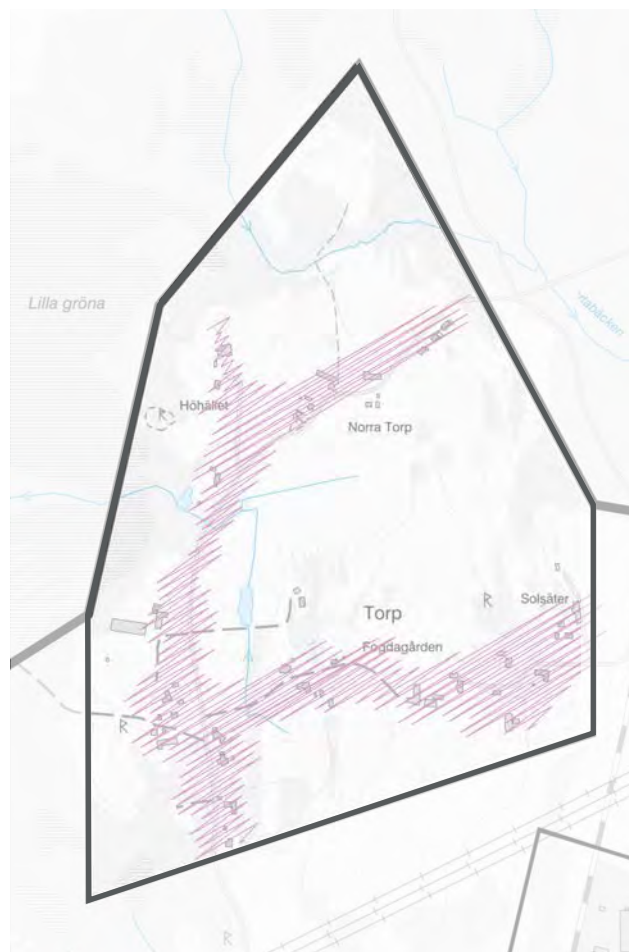
Marken i Torp är privatägd.

I öster gränsar utvecklingsområdet till riksintresset för naturvård, Lagan nedströms Hörledammen.

UTVECKLING

Möjlig utveckling/bevarande

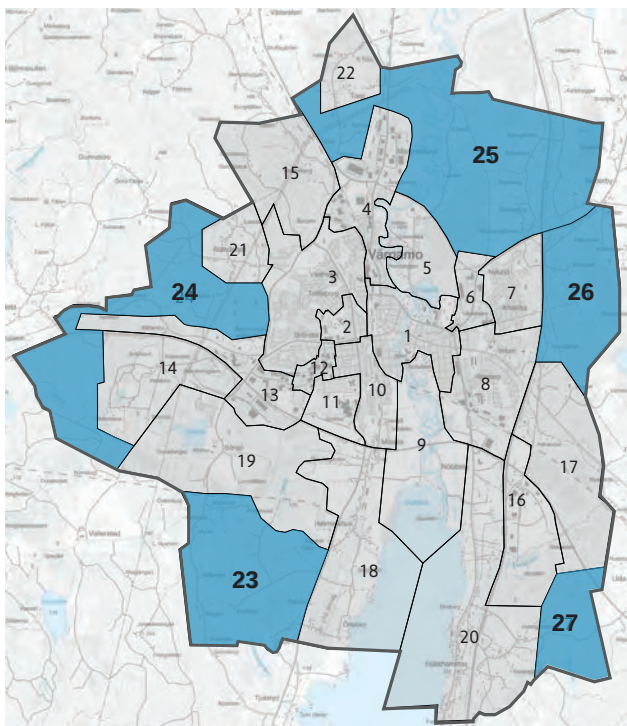
- Småskalig komplettering av bebyggelsen bedöms vara lämplig inom området. Kompletteringar sker i enlighet med nuvarande bystruktur och efter rådande landskapliga förutsättningar. Området kan kompletteras med cirka 10-20 småhus.
- Områdets jordbruksmark har generellt högt brukningsvärde och värdet bedöms även högt ur ett landskapsmässigt perspektiv. Detta medför att utvecklingen inom området ska vara förenlig med eventuell jordbruksnäring på platsen och ny bebyggelse ska även beakta landskapsbilden så denna inte störs. Komplettering behöver även vara förenlig med platsens kulturmiljöer och fornlämningar.



Kuperat landskap längs med den äldre byvägen i Torp.



Ytterområden



23. Ekefällan

Ekefällan är ett naturområde söder om tätorten.

NULÄGE

Bebyggelse/Exploateringsgrad

Ett mindre antal gårdar finns i området.

Grönstruktur/Naturmiljö

Området består främst av skog med undantag av enstaka mindre, öppna jordbruksmarksområden. Det förekommer flera sankta områden och några områden med sumpskog. Tjutarydsbäcken löper

genom området i nordväst-sydöstlig riktning. Bäckens förgrenar sig på två ställen till nya vattendrag som alla har sitt utlopp i Vidöstern.

Kulturrehistorisk miljö

Förekomsten av fornlämningar och kulturlämningar är inte utredd inom området. Vid en eventuell exploatering kan därför först en inventering av området vara lämpligt att genomföra för att få en övergripande kännedom om antal och utbredningar av eventuella flera kulturlämningar inom området.

I den östra delen av utvecklingsområdet finns flera mindre områden med kulturlämningar som är resultat från tidigare agrar verksamhet: fossil åker, stenmurar och odlingsrösen. Här finns även husgrunder från tidigare bebyggelse. I den västra delen finns enstaka fornlämningar kopplade till den äldre vägsträckningen i form av kommunikationslämningar.

Närheten till Åminne bruk innebär att det kan finnas ett stort antal skogliga bevarade kulturlämningar efter kolning på skogsmarken.

I den västra delen finns karaktärer av en äldre agrar struktur med småskalighet i landskapet. Här finns ett kulturlandskap längst en äldre vägsträckning med odlingsmark, skogsmark och inslag av äldre bebyggelse.

Infrastruktur/kommunikation/kopplingar

Ett antal mindre vägar löper genom området.

I norr utgör HNJ-järnvägen områdets gräns.

Området är beläget utanför kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp, och

bebyggelse försörjs därmed av enskilda vatten- och avloppslosningar.

Risker

- Järnvägen i norr innebär risk för buller.

Övriga allmänna intressen och regleringar, markägoförhållande

Marken ägs inte av kommunen.

UTVECKLING

Möjlig utveckling/bevarande

- I området sker ingen bebyggelseutveckling i stor omfattning, men mindre tillkommande bebyggelse kan ske. Gårdar och bostadshus som tillkommer i området ska vara förenliga med jord- och skogsbruksnäringen i området. Eventuell ny bebyggelse i närhet till äldre bebyggelse bör anpassas till den befintliga äldre bebyggelsen.
- Bebyggelse tar hänsyn till natur-, jord- och skogsbruksvärden i området, samt fornminnen och kulturmiljö.



Kulturlämning i området Ekefällan.

24. Appelhyttan och Vallerstad

Området Appelhyttan och Vallerstad är ett större utvecklingsområde väster om tätorten. Området är beläget mellan Värnamo stad och Nästa by. Nästa är en större bebyggelsegrupp belägen naturskönt invid Nästasjön.

NULÄGE

Bebyggelse/exploateringsgrad

Viss jordbruksbebyggelse finns i området. Denna är i huvudsak belägen söder om Alandsryd samt utefter den äldre vägsträckningen, gamla Halmstadsvägen, landsvägen Värnamo–Smålandsstenar. Bebyggelsen här är delvis av äldre bebyggelsestruktur.

Grönstruktur/Naturmiljö

Området består i huvudsak av skogsbruksmark. Norr om väg 27 utmed ovan nämnda vägar förekommer även viss jordbruksmark. I anslutning till gårdarna Apelhyllan och Hägnen finns agrart kulturlandskap. Söder om väg 27 består marken nästan uteslutande av skog. Söder om Stomsjö/Pålslund (utvecklingsområde 14) förekommer ett område med flera områden med sumpskog.

Ett antal mindre vattendrag löper genom området i ost-västlig sträckning, bland annat Björnbäcken vars recipient är Gunnen.

Kulturhistorisk miljö

Området är fornlämningsrikt med förhistoriska gravar från olika tidsperioder. Här finns ett välbevarat kulturlandskap med en stor mängd fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar på en relativt liten geografisk yta. Särskilt den östra delen är mycket komplex med ett stort antal fornlämningar (grav och fossil åker) från olika tidsperioder. Vid

eventuella exploateringar inom detta område kommer arkeologiska utredningar och förundersökningar erfordras. Dessa kommer med stor sannolikhet vara både omfattande och ekonomiskt kostsamma att genomföra.

Infrastruktur/kommunikation/kopplingar

Väg 27 löper genom området i ost-västlig riktning.

En större kraftledningsgata med regional 220 kv kraftledning löper genom områdets norra delar i nord-sydlig riktning.

Risker

- Det föreligger en viss risk för trafikbuller från väg 27.
- Verksamheter i angränsande område (utvecklingsområde 14) kan innebära viss risk.

Övriga allmänna intressen och regleringar, markägoförhållande

Väg 27 är av riksintresse och ett generellt byggnadsförbud råder om 50 meter från vägmitt.

UTVECKLING

Möjlig utveckling/bevarande

- Eventuella nya exploateringar av kulturlandskapet längs gamla Halmstadsvägen, landsvägen Värnamo–Smålandsstenar ska ske restriktivt och beakta föreliggande värden i landskapet och befintlig bebyggelse. Restriktivitet iaktas vid förändring av bebyggelse med ursprunglig karaktär.
- Undvik exploateringar av det agrara kulturlandskapet i anslutning till gårdarna Apelhyllan och Hägnen.



Skogsstig i området Appelhyltan och Vallerstad.

25. Norra Lagandalen och Bäckaskog

Området är beläget norr och nordost om tätorten, och sträcker sig från kust- till kustjärnvägen och förbi E4:an i öster.

NULÄGE

Bebyggelse/Exploateringsgrad

Ett antal gårdar finns inom området. Väster om motorvägen finns ett öppet kulturlandskap med äldre bebyggelse, som sträcker sig från Björnsgården i norr till Klockaregården i söder. Väster om järnvägen finns även ett öppet kulturlandskap med äldre bebyggelse mellan Södragården och Altorp. Utmed Lagans västra strand längs Prostsjövägen förekommer viss bebyggelse och verksamheter.

Grönstruktur/Naturmiljö

Från Nydalavägen i sydost längs med E4:an förekommer ett större sammanhållet jordbrukslandskap med stora åkrar med i delar mycket högt brukningsvärde. Utefter Lagans sträckning genom området förekommer även en del jordbruksmark med högt brukningsvärde. De mellersta delarna av området domineras av barrskog, sankmark och stora områden av sumpskog.

Lagan meandrar i nord-sydlig riktning genom området, och flera mindre bäckar som ansluter till Lagan förekommer inom området.

Kulturrehistorisk miljö

Stora delar av området saknar betydande kulturrehistoriska värden.

Den nordvästra delen av området, väster om Jönköpingsvägen och järnvägen, är rik på fornlämningar. Där finns ett registrerat gravfält samt tre gravar från förhistorisk tid. I övrigt finns enstaka fornlämningar och kulturrehistoriska lämningar registrerade i de östra delarna.

Närheten till Hörle bruk innebär att det kan finnas ett stort antal skogliga bevarade kulturlämningar efter kolning i skogsmarken.

Området tangerar i nordost avgränsningen för riksintresset Hindsen som är av intresse ur kulturmiljösynpunkt. För området föreligger områdesbestämmelser.

Infrastruktur/kommunikation/kopplingar

E4 och järnvägar löper genom området. Ett ställverk finns i områdets norra delar. Kraftledningsgator löper

i både sydostlig och sydvästlig riktning från ställverket.

Cykelrundan Nydalarundan löper igenom områdets nordligaste delar.

Risker

- Det föreligger risk för buller från E4, Jönköpingsvägen, väg 151 samt järnvägar.
- Den eventuella nya järnvägen innebär ytterligare risker för buller i området.
- Risk för elektromagnetisk strålning från det ställverk och de kraftledningar som förekommer inom området.
- Det föreligger risk för översvämning vid höga flöden i Lagan.
- Risk för ras, skred och erosion föreligger utmed Lagans sträckning genom området.
- Det förekommer två oklassade markföroreningar inom området, utefter Prostsjövägen: en skjutbana samt Aspö avfallsupplag.
- Verksamheter i närliggande område (utvecklingsområde 4) kan utgöra en risk för områdets västra delar.

Övriga allmänna intressen och regleringar, markägoförhållande

Inom området finns flera olika regleringar och allmänna intressen som kan ha en viss inskränkande betydelse för utveckling inom området. Delar av området ligger inom vattenskyddsområdet för stadens huvudsakliga dricksvattentäkt, Ljusseveka. Arbetet att uppgradera föreskrifterna i enlighet med nuvarande lagstiftning pågår.

Riksintresset Lagan nedströms Hörledammen berör områdets centrala delar. För detta område av



Jordbruksmark och bebyggelse i området Norra Lagandalen och Bäckaskog.

riksintresset är skyddsvärdena höga och i delar måttliga. Den huvudsakliga process som utgör skyddsvärdet är fluvial erosion, meandring och isälvsavsmältningens erosion och ackumulation. Det förekommer även flera erosionsbranter och erosionsfåror av skyddsvärde inom området.

Kust-till kustbanan samt länsjärnvägen Vaggerydsbanan är av riksintresse.

För Lagan föreligger det generella strandskyddet om 100 meter.

UTVECKLING

Möjlig utveckling/bevarande

- I området sker ingen bebyggelse i stor omfattning, men mindre byggnation kan förekomma. Tillkommande bebyggelse ska vara förenlig med jord- och skogsbruksnäringen i området och

restriktivitet ska iakttas vid förändring av bebyggelse med ursprunglig karaktär, respektive tillkommande bebyggelse, för att inte störa landskapsbilden. Vid eventuell exploatering inom området bör stor hänsyn tas till de delar av området som omfattas av ett äldre kulturlandskap.

- Undvik exploateringar i närheten av fornlämningar och kulturhistoriska lämningar.
- Den eventuella nya järnvägen kommer att löpa genom området i nord-sydlig riktning, vilket innebär att vissa natur- och kulturvärden kan gå förlorade, samt påverkar möjligheter till exploatering inom området.

26. Bönsved

Området är ett naturområde beläget öster om tätorten. Området avgränsas i väst av E4:an och norrut av väg 127. Öster om området ligger sjön Hindsen.

NULÄGE

Bebyggelse/Exploateringsgrad

Ett fåtal gårdar och bostadsbebyggelse finns i området i anslutning till öppen mark; Bönsved, Granafällan och Hejden.

Grönstruktur/Naturmiljö

Området består framför allt av skogsmark och sankmark. I områdets nordöstra hörn förekommer jordbruksmark som utgör en del av det större sammanhängande jordbrukslandskapet kring Nederby. Marken bedöms ha högt brukningsvärde.

Flera bäckar, bland annat Stampabäck, löper genom området. Två mindre dammar förekommer invid

Bönsved.

Kulturhistorisk miljö

Området saknar i stort betydande kulturhistoriska värden.

Infrastruktur/kommunikation/kopplingar

Flera cykelrundor löper genom området. Cykelrundan Näsuddenrundan löper mot Hindsen genom områdets norra och södra delar. Drömmingerundan löper genom områdets sydligaste delar.

En kraftledningsgata löper genom området i nord-sydlig riktning.

Väg E4 utgör områdets västra gräns och väg 127 utgör områdets norra gräns. Det finns två kopplingar under E4:an. Undergången invid Korslidsvägen har framförallt stor påverkan för tillgängligheten med gång och cykel till staden från det nordostliga omlandet - Hindsekind, Nederby, Östhorja, Lindstad med fler. Undergången vid Malmstensgatans förlängning kopplar bostadsbebyggelse till staden men är även en möjlig väg ut i naturen för stadens invånare.

Ett antal mindre landsvägar finns i området.

Risker

- Det föreligger risk för buller från E4 samt väg 127 som även utgör tydliga barriärer och som skiljer området från nuvarande tätortutbredning.
- Den eventuella nya järnvägen innebär ytterligare risker för buller i området.



Kulturlandskap i området Bönsved.

Övriga allmänna intressen och regleringar, markägförhållande

E4:an är av riksintresse och en generell byggnadsfri zon på 50 meter gäller från vägmitt.

För de två mindre dammarna vid Bönsved råder det generella strandskyddet om 100 meter.

UTVECKLING

Möjlig utveckling/bevarande

- Den eventuella nya järnvägen kommer att löpa genom området i nord-sydlig riktning, vilket innebär att vissa natur- och kulturvärden kan gå förlorade, samt påverkar möjligheter till exploatering.
- Eventuella förändringar som kan påverka kulturmiljövärdena inom det angränsande riksintresset måste genomföras med stor restriktivitet. Antikvarisk

expertis ska tillfrågas och varje ärende som kan påverka kulturmiljövärdena inom riksintresset ska alltid först utredas innan ett beslut fattas.

27. Östra Hjälshammar

Utvecklingsområdet är beläget i planområdesgränsens sydostliga hörn och är ett naturområde bestående av i huvudsak skogsbruksmark. Väster om området finns Hjälshammar, och i norr finns Bredasten. Öster om området finns Ulås.

NULÄGE

Bebyggelse

Området saknar i stort bebyggelse. I områdets norra delar finns skjutbanan Granstorp.

Grönstruktur/Naturmiljö

Området består till stor del av skogsbruksmark, varav en hög andel är produktionsskog. Det förekommer flera sankpartier, mossar i området norra del och några inventerade sumpskogsområden i områdets södra delar. Genom området löper Mebacken i nord-sydlig riktning.

Kulturhistorisk miljö

Fornlämningen Dalaskog utgör en värdefull kulturmiljö med ett minnesmärke över uppodling och nyttjande av utmarken, öster om byn Hjälshammar. I övrigt finns enstaka fornlämningar och även övriga kulturhistoriska lämningar registrerade i de östra delarna.

Infrastruktur/kommunikation/kopplingar

En mindre enskild väg löper genom området från Hjälshammar i väst mot Ulås och Stigshult i öst. I väster gränsar delar av området till E4 och i öster omfattas en del av väg 27.

Den eventuella järnvägens framtid är osäker, varför planering och bebyggelse i och i anslutning till området sker i ett längre perspektiv.

Risker

- Det föreligger risk för buller från järnvägen samt E4 och väg 27.
- Den eventuella nya järnvägen innebär ytterligare risker för buller i området.
- Verksamheter i Bredasten i det i nordväst angränsande området kan utgöra en risk.

Övriga allmänna intressen och regleringar, markägoförhållande

E4:an är av riksintresse.

UTVECKLING

Möjlig utveckling/bevarande

- Den eventuella nya järnvägen kommer att löpa genom området i nord-sydlig riktning, vilket innebär att vissa natur- och kulturvärden kan gå förlorade,

samt påverkar möjligheter till exploatering. Den eventuella järnvägens framtid är osäker, varför planering och bebyggelse i och i anslutning till området sker i ett längre perspektiv.



Husgrunder och stenmurar i området Östra Hjälshammar.

Miljökonsekvensbeskrivning



INLEDNING

INLEDNING, LÄSANVISNING

Översiktsplaner och fördjupade översiktsplaner bedöms enligt miljöbalken alltid innebära en betydande miljöpåverkan vilket medför att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättas. Syftet med en miljökonsekvensbeskrivning är att identifiera och beskriva de effekter som kan uppstå av en åtgärd och beskriva vilka konsekvenser som åtgärden kan leda till för människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö, samt hushållning med mark och vatten och annan hushållning med material, råvaror och energi. Värnamo kommun har valt att konsekvensbeskriva även andra effekter än miljökonsekvenser i detta dokument för att ge en helhetsbild över översiktsplanens konsekvenser.

Eftersom alla översiktsplaner till sin karaktär är strategiska och visar på önskvärda utvecklingsriktningar och inte på konkreta förslag för en specifik plats är också konsekvensbeskrivningen resonerade och beskriver tänkbara effekter och konsekvenser som kan uppstå av planens genomförande, snarare än konkreta effekter.

Miljökonsekvensbeskrivningen har lagts upp utifrån de fem stadsbyggnadsprinciper som har formulerats i Stadsbyggnadsvision för Värnamo stad, antagen av Kommunfullmäktige 2019-02-28. Stadsbyggnadsvisionen är tänkt att fungera som ett vägledande dokument i framtagandet av den fördjupade översiktsplanen och visa vilken typ av stadsmiljö vi vill uppnå. Det är därför lämpligt att bedöma fördjupningens konsekvenser mot stadsbyggnadsprinciperna för att avgöra om utvecklingen är på rätt väg.

AVGRÄNSNING

Geografisk avgränsning

Den geografiska avgränsningen följer avgränsningen av den fördjupade översiktsplanen, se bild. I stora drag ingår tätortsområdet för Värnamo stad som ett visst intilliggande omland. Avgränsningen är en avvägning mellan exploateringstryck och bevarandebestånd kring tätorten.

Tidsmässig avgränsning

Tidshorizonten för den fördjupade översiktsplanen är densamma som för den kommunövergripande översiktsplanen, det vill säga år 2035. Dessutom finns det utblickar mot år 2050. Miljökonsekvensbeskrivningen följer den tidsmässiga avgränsningen av fördjupningen av översiktsplanen.

Betydande miljöpåverkan

Ett tidigt avgränsningssamaråd har hållits med Länsstyrelsen 2019-05-08. Efter detta har relevanta frågeställningar som kan medföra betydande miljöpåverkan och särskilt ska beläggas avgränsats till ianspråktagande av jordbruksmark och förorenad mark. Därutöver kommer frågor rörande riksintressen, klimatpåverkan, hushållning med naturresurser, natur- och kulturmiljö, rekreation och friluftsliv, miljö samt hälsa- och säkerhet att konsekvensbeskrivas.

Konsekvens	
	Positiva konsekvenser
	Måttligt positiva konsekvenser
	Neutralt
	Måttligt negativa konsekvenser
	Negativa konsekvenser

Alternativ

Tre rimliga utvecklingsalternativ för Värnamo stad har tidigt identifierats i projektet; Sammanhållna Värnamo, Villastaden Värnamo och Värnamo byar. Alternativen kommer att ligga till grund för planförslag, nollalternativ och jämförelsealternativ i miljökonsekvensbeskrivningen. Alternativen beskrivs under rubriken Alternativ nedan.

METODIK

Arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen är en strategisk miljöbedömning och sker integrerat med framtagandet av planförslaget. Avsikten är att arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen därmed ska kunna påverka planförslaget i positiv riktning. Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att tas fram parallellt med arbetet med program och planbeskrivning. I programskedet omfattas endast de inledande kapitlen och den egentliga konsekvensbeskrivningen kommer att tas fram i samrådsskedet då utvecklingsalternativ har valts.

För att olika konsekvenser ska vara jämförbara kommer både positiva och negativa konsekvenser bedömas enligt nedanstående skala:

Beskrivning

Tydligt positiva konsekvenser som sträcker sig över ett större område än en avgränsad plats.

Positiva konsekvenser men i begränsad omfattning och ofta lokala.

Varken positiva eller negativa konsekvenser.

Negativa konsekvenser men i begränsad omfattning och ofta lokala.

Tydligt negativa konsekvenser som sträcker sig över ett större område än en avgränsad plats.

ALTERNATIV

Under programsamrådet har tre alternativa utvecklingsscenarier varit utgångspunkt för stadens utveckling. Ett slutgiltigt scenario arbetas fram efter programsamrådet. Det slutgiltiga förslaget kommer att utgå ifrån ett av scenarierna, alternativt innehålla element från alla tre scenarier. De tre scenarierna är de tre alternativ som utgör utgångspunkt för planförslag, nollalternativ och jämförelsealternativ i miljökonsekvensbeskrivningen.

Sammanhållna Värnamo

Scenariot innebär att Värnamo stad förtätas, och blir en tät, blandad stad som genererar liv och rörelse. Stadens grönytor och mötesplatser bevaras i hög mån, men vissa ytor behöver bebyggas. Den täta staden gör det lätt för människor att förflytta sig inom staden – korta avstånd möjliggör för hållbart resande, för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Kringliggande mark kan i hög utsträckning bevaras.

Villastaden Värnamo

Scenariot innebär att Staden växer genom att nya villaområden byggs. Värnamo stad förtätas i viss mån, men den främsta utvecklingen sker utanför nuvarande tätortsutbredning. Viss tätortsnära natur samt jord- och skogsbruksmark bebyggs. En mer utbredd stad innebär för många längre avstånd till service, tjänster och handel. Småstadskarakteren bevaras och möjligheten till eget boende med trädgård är stor.

Värnamo byar

Bebyggelse och förtätning sker främst i kringliggande byar, medan Värnamo stad förtätas i mindre grad. Byarna utvecklas och befolkningen ökar, men service, tjänster och handel kräver resor in till Vär-

namo stad. Natur och friluftsliv blir mer tillgängligt för många, men viss jord- och skogsbruksmark behöver bebyggas.

SAMMANFATTANDE BEDÖMNING PLANFÖRSLAG – FÖRTÄTNING OCH VISS UT- BYGGNAD

Planförslaget ger förutsättningar för en mer varierad bebyggelsestruktur och skapar möjlighet för fler bostäder för flera olika grupper och i förlängningen till en mer blandad befolkning. En större befolkning samlad i stråk ger också bättre underlag för verksamheter i gatuplan och ett aktivt gatuliv. Den upplevda tryggheten ökar då fler lever och vistas i och utmed stråken, i synnerhet i de centrala delarna. En mer varierad boendestruktur är också positivt ur integrationssynpunkt. I och med att förslaget främst bygger på förtätning ökar befolkningsunderlaget i den befintliga stadsstrukturen och möjligheten till att fler får närmre till fler målpunkter ökar. Underlaget både för kommersiell och offentlig service förbättras. Underlaget för hållbara trafikslag ökar också med ökad befolkningstäthet. Då fler ytor tas i anspråk för bebyggelse minskar möjligheterna till bilparkering i de centrala delarna vilket också bör påverka bilinnehavet i centrum.

Det finns dock risk för att friyta försvinner i staden och bostäder kan komma att byggas i mindre lämpliga lägen med risk för bland annat bullerstörningar. Om inte tillkommande bostäder i förtätningsslagen blir tillräckligt attraktiva kommer sannolikt andra platser i periferin av staden vara mer konkurrenskraftiga. Det finns också risk för dyra klimatanpassningsåtgärder kan uppstå då svåra tomter bebyggs och ekosystemtjänster kan få stå tillbaka. Kommunen behöver rusta

för genomförandeskedet.

Planförslaget medför också en ökad potential för att fler människor rör sig i stadens offentliga rum. Detta medför i sin tur att fler platser och rum blir befolkade vilket ökar attraktiviteten i rummen i sig, men också att underlaget för olika urbana aktiviteter i rummen ökar. Det ökade befolkningsunderlaget ger också bättre förutsättningar för att upprätthålla både offentliga mötesplatser. Fler möjliga mötesplatser ger också bättre förutsättningar för integration på flera nivåer. Det finns dock en risk för att den förväntade befolkningsutvecklingen inte är tillräckligt stor för att några mer omfattande positiva effekter ska uppnås. Planförslagets stråktänk präglas även av grönstrukturen. Viktiga primära grönstråk finns utpekade och ska skyddas och utvecklas. Förtätningen ökar trycket på både befintliga och potentiella grönytor, varför det är mycket viktigt att ställningstaganden följs och förverkligas i kommande planering.

De utpekade utvecklingsstråken sammanfaller till stor del med mobilitetsstråk där framförallt gång-, cykel-, och kollektivtrafik är samlade. Genom att bebyggelsen koncentreras till stråken kommer även en stor del av den tillkommande befolkningen ha nära till hållbara transportslag vilket ökar sannolikheten för att de används vilket följaktligen ger positiva effekter. Förtätningen i de mest centrala delarna medför dock konkurrens om utrymmet vid vissa strategiska punkter.

Utifrån de fem temana; blandad stad, tätt och sammanhållet, attraktiva mötesplatser, grön-blå stad och hållbart resande bedöms planförslaget ge positiva eller måttligt positiva konsekvenser.

Planförslaget bedöms inte medföra några konsekvenser för riksintressena för naturvård eller kommunikationer, men bedöms medföra små positiva effekter för friluftslivet. Lanspråktagandet av mark i de centrala delarna av staden bedöms medföra en måttligt negativ påverkan på strandskyddet. Däremot bedöms inte MKN för Lagan eller MKN luft påverkas av planförslaget. Planförslaget bedöms medföra en måttligt positiv effekt på MKN för Vidöstern då förslaget ger förutsättningar för en bättre dagvattenhantering än idag.

Planförslaget bedöms bidra till att internationella och nationella miljömål kan uppnås. I stor utsträckning handlar det dock om att förslaget ger förutsättningar för att kunna nå målen och själva måluppfyllandet handlar om vilka åtgärder som faktiskt genomförs. Detsamma gäller för klimatanpassningsåtgärder. Planförslaget medför att viss stadsnära jordbruksmark tas i anspråk vilket bedöms ge måttligt negativa konsekvenser för intresset jordbruksmark.

Planförslaget bedöms medföra positiva effekter på människors hälsa generellt inom staden. En effekt av förtätningen är dock att på vissa platser kan måttligt negativa konsekvenser uppstå i form av till exempel mer bullriga miljöer. Det kan även uppstå kortvariga negativa konsekvenser i samband med marksanering där de långsiktiga vinsterna överväger den kortvariga olägenheten.

Konsekvenserna för kulturmiljövärdena bedöms vara måttligt negativa för staden i helhet. Vissa värdefulla byggnader bedöms komma att försvinna och vissa miljöer riskerar att förvanskas, men den samlade bedömningen är att det inte blir mer än lokal påverkan. Stadens kulturvärde som helhet bedöms däremot inte påverkas i någon nämnvärd utsträckning.

ALTERNATIV 1 – UTBYGGNAD I SATELLITER

En utbyggnad enligt jämförelsealternativ 1 – utbyggnad i satelliter – ger i stor utsträckning en förstärkning av befintlig boendestruktur och innebär ungefär samma sammansättning av boendeformer som idag med en tydlig tyngdpunkt på villabebyggelse i stadens utkanter. Negativa konsekvenser kan uppstå i och med att avstånden mellan bostad och målpunkter ökar i och med att bebyggelsestrukturen är mer uppdelad efter funktion och därmed ökar också transportarbetet.

Eftersom avstånden mellan målpunkter i större utsträckning än i planförslaget och nollalternativet tenderar att överstiga 5 km riskerar bilberoendet att öka. Alternativet medför en relativt ensidig typ av ny bostadsbebyggelse, men det är å andra sidan möjligt att utveckla olika typer av livsstilsboenden med närhet till natur och friluftsliv. Jordbruksmark tas i anspråk i större utsträckning än i de två andra alternativen.

Den täta och sammanhållna staden är svår att uppnå när staden främst byggs ut i satelliter bara med viss förtätning. Den förtätning som kommer att ske inom stadskärnan kommer troligen inte vara tillräckligt mycket för att uppnå några positiva effekter utan bara medföra lokala förtätningar utan samband i stråk.

Även trafiken bedöms medföra negativa effekter då en stor del av bebyggelsen kommer att vara utspridd där gång- och cykeltrafiken blir mindre attraktiva som transportmedel och underlaget för en fungerande kollektivtrafik blir troligen för litet. I kombination med viss förtätning i de centrala delarna bedöms den sammantagna effekten bli negativ med både ökad

biltrafik och en större andel av befolkningen som är utsatt för buller och risker.

Den mer utspridda befolkningsökningen ger varken förutsättningarna för fler mötesplatser eller positiva effekter för trygghet och integration. Då befolkningen blir mer utspridd riskerar tvärtom de centrala offentliga rummen att upplevas som mer otrygga och tomma på verksamheter och folk.

Den ökade befolkningen bedöms däremot ge samma förutsättningar för att upprätthålla både offentliga som privata mötesplatser i ungefär samma omfattning som i planförslaget.

Sammantaget bedöms jämförelsealternativet ge både negativa och positiva konsekvenser sett till attraktiva mötesplatser.

I jämförelsealternativet finns möjlighet att liksom i planförslaget säkra en sammanhängande grönstruktur där primära grönstråk kan skyddas och utvecklas. Den begränsade förtätningen i stadskärnan ökar trycket på grönytor i viss utsträckning men då endast viss bebyggelse förutsätts tillkomma finns möjligheter att säkra viktiga ytor.

Alternativet bedöms medföra positiva effekter för de grön-blå värdena eftersom det finns möjligheter att säkra den övergripande grönstrukturen samtidigt som förändringstrycket på befintliga och potentiella grönytor är begränsat.

Då stor del av den nya bebyggelsen sker i satelliterna finns små möjligheter att uppnå en god kollektivtrafik och det är sannolikt svårt att upprätthålla befintlig trafik. Det mest troliga är därmed att biltrafi-

ken gynnas i alternativet. Sammantaget ger jämförelsealternativet negativa konsekvenser för det hållbara resandet.

Liksom planförslaget bedöms inte heller jämförelsealternativet påverka riksintresset för naturvård i någon nämnvärd omfattning och riksintresset för friluftsliv bedöms få måttligt positiva konsekvenser. Eftersom mindre bebyggelse tillkommer i centrala staden bedöms inte heller strandskyddet påverkas. Inte heller riksintressena för kommunikation bedöms påverkas i någon nämnvärd utsträckning.

Utvecklingen av staden i nollalternativet är ur perspektivet MKN Lagan och MKN Vidöstern i allt väsentligt lika jämförelsealternativet. Varken MKN Lagan eller MKN Vidöstern bedöms påverkas i nollalternativet. Den mer spridda bebyggelsestrukturen som inte bidrar till en omställning till mer hållbara transportslag bedöms ge måttligt negativa konsekvenser för MKN luft. Av samma orsak bedöms inte utsläppen av klimatgaser att minska tillräckligt och därmed uppstår negativa konsekvenser i förhållande till globala och nationella miljömål.

Även vad gäller jordbruksmark blir konsekvenserna negativa i jämförelsealternativet då flera av satelliterna ligger inom jordbruksmark vilket leder till att fler jordbruksytor tas i anspråk.

De nyttillkommande bostäderna bedöms få goda ljudmiljöer i och med att de är perifert placerade samtidigt som befintliga bostäder får en generell sämre ljudmiljö. Sammantaget bedöms inga större konsekvenser uppstå för människors hälsa.

Sett till kulturmiljövärdena bedöms den samlade

effekten även i jämförelsealternativet bli måttligt negativ, men andra miljöer och objekt än i planförslaget riskerar att försvinna.

NOLLALTERNATIV – UTBYGGNAD OCH VISS FÖRTÄTNING

Nollalternativet har stora likheter med jämförelsealternativ 1 men skiljer sig på vissa punkter. Alternativet ger i stor utsträckning en förstärkning av befintlig boendestruktur och innebär ungefär samma sammansättning av boendeformer som idag med en tydlig tyngdpunkt på villabebyggelse i stadens utkanter. Negativa konsekvenser kan uppstå i och med att avstånden mellan bostad och målpunkter ökar. Bilberoendet bedöms öka och konkurrera ut både kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik på vissa sträckor. Liksom i jämförelsealternativet tillkommer en relativt ensidig typ av ny bostadsbebyggelse och det finns därmed risk för att segregation mellan grupper och områden. Eftersom utbyggnad i princip kommer att ske på befintlig infrastruktur finns risk för att flaskhalsar förvärras och olämpliga strukturer förstärks.

Även i nollalternativet bedöms viss förtätning ske i centrala lägen vilket i kombination med att merparten av ny bebyggelse blir spridd över staden bedöms medföra negativa konsekvenser med hänsyn till buller och risker liksom att ekosystemtjänster får stå tillbaka utan att några positiva effekter av förtätningen uppstår.

Nollalternativet ger i stort sett samma effekter på stadens mötesplatser som jämförelsealternativet med både negativa och positiva konsekvenser. Om förtätning sker kan visserligen något eller några offentliga rum få bättre förutsättningar för attraktiva mötesplatser, men då en övergripande strategi för förtätning

saknas riskerar denna potential inte att utnyttjas. I nollalternativet sker en mer slumpmässig förtätning fördelat av staden med tyngdpunkt i de perifera delarna. En övergripande grönstruktur säkerställs därmed inte i nollalternativet och det finns risk för att för grönstrukturen strategiska platser bebyggs och strategiska samband klipps av. Eftersom samband inte säkerställs är det möjligt att samband upprätthålls men eftersom den övergripande strukturen inte heller säkerställs bedöms risken för negativa effekter vara påtaglig.

Konsekvenserna för det hållbara resandet bedöms vara i princip lika för nollalternativet och jämförelsealternativet. Gång- och cykeltrafiken kan visserligen utvecklas i viss utsträckning men eftersom det finns risk för att kollektivtrafiken inte kan upprätthållas och biltrafiken gynnas bedöms de negativa konsekvenserna överväga.

Även om nollalternativet medför en mer spridd bebyggelse inom planområdet bedöms risken för att ny bebyggelse eller infrastruktur placeras så att riksintresset värden riskerar att skadas i någon större omfattning vara liten. Dock bedöms risken för en ökad privatisering av stränder vara större och bedöms därmed påverka både riksintresset för friluftsliv och strandskyddet måttligt negativt. Utvecklingen av staden i nollalternativet är ur perspektivet MKN Lagan och MKN Vidöstern i allt väsentligt lika jämförelsealternativet. Varken MKN Lagan eller MKN Vidöstern bedöms påverkas i nollalternativet. Eftersom bebyggelsestrukturen är utspridd över staden så bedöms även nollalternativet leda till en ökad privatbilism. Effekterna på MKN luft blir därför samma som i jämförelsealternativet och bedöms medföra måttligt negativa konsekvenser för MKN luft.

Gällande riksintresse för kommunikation bedöms nollalternativet vara i allt väsentligt lika den utveckling som föreslås i jämförelsealternativet. Avsaknaden av ett ställningstagande kring jordbruksmark i gällande fördjupning av översiktsplan skapar osäkerhet kring brukningsbarheten av jordbruksmark vilket bedöms medföra måttligt negativa konsekvenser för jordbruksmarken.

Den hårdgjorda ytan bedöms i nollalternativet öka i viss utsträckning vilket minskar möjligheterna till infiltration och hantering av rinnvägar. Sammantaget bedöms därför nollalternativet medföra negativa konsekvenser ur klimatsynpunkt, främst för att antalet ställningstaganden gällande klimat blir färre.

Sett till människors hälsa och säkerhet bedöms nollalternativet medföra mer negativa effekter. Främst för att risken för negativa konsekvenser förknippade med miljöfarliga verksamheter är större än de andra alternativen. Gällande buller, förorenad mark och farligt gods bedöms konsekvenserna vara måttligt negativa. Även i fråga om djurhållning bedöms måttligt negativa konsekvenser kunna uppstå då risk finns att enstaka bebyggelse placeras så att djurhållning påverkas.

Även om vissa ställningstaganden gällande kulturmiljön gäller även utan ny fördjupning av översiktsplan finns en större risk för att förtätningsprojekt behandlas som enskilda frågor och den samlade bilden över effekten för hela staden uteblir. Detta medför att gällande kulturmiljön görs bedömningen att nollalternativet medför negativa konsekvenser.

KONSEKVENSER RIKSINTRESSEN OCH SKYDDADE OMRÅDEN Riksintresse naturvård, Lagan nedströms Hörledammen

Riksintresset är utpekat uteslutande för dess geovetenskapliga värden, i första hand den landskapsbildande process som fortfarande pågår samt områdets betydelse för förståelsen av landskapsutvecklingen och processerna från isavsmältning till nutid. Sveriges geologiska undersökning (SGU) har (2019) utfört en uppdaterad kartering och bedömning av det geovetenskapliga riksvärdet som riksintresset representerar.

För att riksintressets geovetenskapliga värden inte ska utsättas för påtaglig skada är det centralt att de områden där pågående processer finns bibehålls i sitt naturliga tillstånd och lämnas opåverkade. SGU vill även belysa att helheten och det geologiska sammanhanget utgör en central del för riksintresset geovetenskapliga värde.

Konsekvenser Planförslag – förtätning och viss utbyggnad

Planförslaget föreslår inga mer omfattande förslag i närheten av Lagans lopp förutom i de mest centrala delarna. På denna sträcka är dock möjligheterna för den landskapsbildande processen mycket begränsade redan idag. Planförslaget bedöms därför inte medföra någon nämnvärd påverkan på riksintresset.

Alternativ 1 – utbyggnad i satelliter

Den bebyggelse och infrastruktur som kan tillkomma i jämförelsealternativet är främst lokaliserad till de

perifera delarna i runt nuvarande tätortsutbredning, men ingen bebyggelsegrupp är placerad i direkt anslutning till Lagans lopp. Inte heller jämförelsealternativet bedöms därför påverka riksintresset i någon nämnvärd omfattning.

Nollalternativ – utbyggnad och viss förtätning

Även om nollalternativet medför en mer spridd bebyggelse inom planområdet bedöms risken för att ny bebyggelse eller infrastruktur placeras så att riksintressets värden riskerar att skadas i någon större omfattning vara liten. Det är dock möjligt att mindre kompletteringar kan tillkomma i Lagans närhet som på sikt kan påverka riksintresset. Bedömningen är därför att nollalternativet medför en måttligt negativ påverkan på riksintresset.

Riksintresse friluftsliv, Vidöstern

Sjön Vidöstern med stränder är av riksintresse för friluftslivet. Området bedöms ha särskilt goda förutsättningar för berikande upplevelser i natur- och kulturmiljöer och för vattenanknutna friluftaktiviteter. Exempel på friluftaktiviteter är fritidsfiske, bad, båt-liv, upplevelse av kulturmiljö där Åminne bruk utgör ett exempel.

Verksamheter och åtgärder som bedöms inverka negativt på riksintresset är exempelvis sådana som försämrar vattenkvaliteten och på så sätt påverkar fisket eller badmöjligheterna negativt och exploateringar som begränsar allmänhetens tillträde till stränder och tillgänglighet till och i området.

Konsekvenser

Planförslag – förtätning och viss utbyggnad



Vidöstern och dess stränder är en stor attraktionskraft för staden. Av planförslaget framgår att kommunen ser en stor potential i områdena, men att en viss utveckling ändå är möjlig som är förenlig med riksintressets värden. För vissa avgränsade platser kan exploateringar och vissa verksamheter öka allmänhetens tillträde till stränder och tillgängligheten i området, vilket kommunen vill främja.

Att verka för att fler kommuninvånare och besökare kan få tillgång till Vidösterns stränder bedöms vara förenligt med riksintresset och medföra positiva effekter. Dock medför detta sannolikt att en del anläggningar behöver uppföras som t.ex. båt- eller kanotplatser som medför lokala privatiseringar av mindre sträckor. Då planförslaget omfattar en stor del av den tätortsnära strandsträckan kan ett helhetgrepp tas över vilka områden som ska lämnas orörda respektive vara möjliga för viss bebyggelse. Sammantaget bedöms därför planförslaget medföra positiva konsekvenser för riksintresset för friluftslivet.

Alternativ 1 – utbyggnad i satelliter



En utbyggnad i satelliter kan medföra en delvis liknande utveckling som i planförslaget. Närheten till Vidöstern är en attraktionskraft som kommer att vara aktuell även i jämförelsealternativet. Men möjligheten till att öka allmänhetens tillträde blir mer begränsad då satelliterna främst är lokaliserade till andra delar av staden och efterfrågan på fler allmänna funktioner vid sjön bedöms vara mindre än i planförslaget. Att bebyggelsen främst styrs till andra platser än vid Vidöstern är dock positivt för friluftslivet vid sjön.

Den samlade bedömningen är att jämförelsealternativet medför måttligt positiva konsekvenser för riksintresset.

Nollalternativ – utbyggnad och viss förtätning



Nollalternativets mer spridda bebyggelse bedöms medföra en ökad efterfrågan på tomter och avstyckningar i sjönära lägen längs Vidösterns stränder. Utvecklingen riskerar därmed att öka privatiseringen av stränderna. Efterfrågan på fler allmänna funktioner bedöms inte heller att öka vilket medför att sådana sannolikt inte kommer till stånd och sjön och dess stränder blir därmed tillgängligt för ungefär lika stor andel av invånarna som idag.

Eftersom privatiseringen av stränderna bedöms öka och tillgängliggörandet av vattnet och stränderna inte kommer till stånd bedöms nollalternativet vara negativt för riksintresset.

Riksintresse för kommunikationer

Sex riksintressen för kommunikation berörs av planförslaget; väg E4, väg 27, järnvägarna kust-till-kustbanan och Vaggerydsbanan samt de båda stationerna Värnamo och Rörstorp. En utveckling som motverkar ett riksintresses syfte får generellt inte tillkomma. I fallet med de olika vägarna och järnvägen innebär detta förenklat att huvudändamålet att tillåta transporter av olika slag inte får inskränkas. Stationerna ska kunna användas för av- och påstigning på järnvägen.

Konsekvenser

Planförslag – förtätning och viss utbyggnad



Planförslaget medför förtätningar främst i närheten av kust-till-kustbanan och väg 27 med tyngdpunkter vid de båda stationslägena. Utbyggnader i dessa lägen behöver föregås av riskutredningar för att klarlägga vilka typer av skyddsåtgärder som kan bli aktuella för att möjliggöra den önskade utvecklingen. En ökad bebyggelse intill stationslägena gör att det kommer att finnas en större befolkning som potentiellt kan utnyttja stationerna vilket bör stärka dess funktioner som stationer.

De skyddsåtgärder som sannolikt kommer att föreslås i riskutredningar kommer inte bara skydda de framtida boende i områdena utan också säkerställa att riksintressenas funktion kan upprätthållas. En utveckling enligt planförslaget bedöms därför inte medföra några konsekvenser för riksintressena för kommunikation.

Alternativ 1 – utbyggnad i satelliter



Jämförelsealternativet föreslår en mer spridd bebyggelse över staden med koncentrationer i vissa satelliter i kombination med viss förtätning. Då de förtätningsslägen som finns i närheten av riksintressena generellt är förhållandevis komplicerande med tanke på risksituationen bedöms dessa platser inte vara aktuella för förtätning i jämförelsealternativet. Följaktligen bedöms inga konsekvenser uppstå för riksintressena för kommunikation.

Nollalternativ – utbyggnad och viss förtätning



En utveckling enligt nollalternativet bedöms vara i allt väsentligt lika den utveckling som föreslås i jämförelsealternativet. Inga konsekvenser bedöms uppstå för riksintressena för kommunikation.

Strandskydd

Strandskyddet är ett generellt skydd som gäller i hela landet och vid alla sjöar och vattendrag. Strandskyddet har två syften: att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Det skyddade området är normalt 100 meter från strandkanten, både på land och i vattenområdet. Lagan och följande vattendrag inom fördjupningen av översiktsplanen omfattas av det generella strandskyddet: Sörsjön, Prostsjön, dammarna vid fotbollsplanerna på Ljusseveka och Stampabäckens två vattendammar öster om E4:an. För Vidösterns norra stränder råder ett utökat strandskydd om 200 meter.

Allmänhetens tillgång till strandlinjen är särskilt viktig inom den fördjupade översiktsplanens område på grund av stadens många invånares behov av att kunna komma intill strandlinjen.

Konsekvenser

Planförslag – förtätning och viss utbyggnad



Kommunens generella ställning är att strandskyddet i de delar där staden med omland omfattas av strandskyddet ska beaktas för att upprätthålla strandskyddets syfte om bland annat allmänhetens tillgänglighet till strandlinjen. I planförslaget anges att förtätning av Värnamo stad är ett så viktigt allmänt intresse att

strandskyddet kan inskränkas till ett betydligt kortare avstånd inom den sammanhängande stadsbebyggelsen. Samtidigt anges även att allmänhetens tillgång till stränderna är av stort allmänt intresse men att det inom de tätbebyggda delarna bör gå att upprätthålla detta på med kortare avstånd.

Strandskyddets syfte att trygga allmänhetens tillgång till stränderna bedöms vara möjligt att säkerställa med planförslaget. Om en större del av stränderna läggs ut som allmänna platser ökar tillgängligheten för allmänheten. Påverkan på växt- och djurlivet är däremot svårare att bedöma. Om stränderna exploateras och hårdgörs kan växt- och djurlivet påverkas negativt. Om trädridåerna och de mjuka slänterna bevaras medför planförslaget sannolikt ingen eller mycket begränsad påverkan. På grund av osäkerheten bedöms därför planförslaget medföra en måttligt negativ påverkan på strandskyddet.

Alternativ 1 – utbyggnad i satelliter



Liksom för riksintresset för friluftsliv bedöms en utbyggnad i satelliter medföra en delvis liknande utveckling som i planförslaget. Att exploatera strandnära lägen kommer att vara en attraktion även i jämförelsealternativet men eftersom satelliterna främst är lokaliserade till andra delar av staden sker detta i mindre utsträckning än i planförslaget. Då exploateringsvolymen i de centrala delarna blir mindre bedöms skälen till att inskränka strandskyddet vara mindre. Bedömningen blir därför att nuvarande strandskydd kvarstår och ingen påverkan sker i jämförelsealternativet.

Nollalternativ – utbyggnad och viss förtätning



Den spridda bebyggelsen i nollalternativet medför att det intresse som finns idag inom strandskyddat område fortgår och sannolikt ökar. Den samlade bebyggelsevolymen är liksom i jämförelsealternativet för liten för att kunna motivera några inskränkningar i strandskyddet, men risken för en successiv försämring av strandskyddets status är trolig. Bedömningen blir därför att strandskyddet påverkas måttligt negativt i nollalternativet.

MILJÖKVALITETSNORMER

MKN, miljö kvalitetsnorm för vatten

Kommunen får inte planera eller fatta några beslut som kan inverka negativt på den MKN som utpekade vattenförekomster har getts. Huvudsaklig recipient för dagvatten från Värnamo stad är Lagan och Vidöstern. Båda är bedömda vattenförekomster och båda har i nuvarande förvaltningscykel 2017-2021 inte getts god ekologisk status. Vidöstern har getts en måttlig ekologisk status bland annat på grund av parametrarna fisk, växtplankton och bottenfauna. Dessa tyder på stigande näringsnivåer, övergödningssproblematik och förurning. Påverkanskällor är bland annat urban markanvändning, reningsverk, jordbruk och enskilda avlopp som alla ger en belastning av näringsämnen som kan leda till övergödning. Lagan bedöms ha måttlig ekologisk status. Bedömningen baseras på att vattenförekomsten är påverkad av konnektivitetsförändringar och flödesförändringar som kan inverka negativt på vattenlevande organismer.

Konsekvenser

Planförslag – förtätning och viss utbyggnad

Lagans dragning genom Värnamo stad innebär i sig vissa konnektivitets- och flödesförändringar såsom broar, upprätning och stensättning. Dessa åtgärder är nödvändiga för stadens funktion och inget som går att åtgärda och kommunen ser därav ingen möjlighet att i dessa fall bidra till att uppnå MKN. Kommunen menar att i de centrala delarna är skadan redan gjord på vattendragets naturliga dragning och här kommer stadsutveckling och invånarnas tillgänglighet till Lagan att prioriteras. Stadsutvecklingen och utvecklingen av Lagan kan betyda att fler broar och åtgärder för att öka tillgängligheten till vatten behöver göras. Vid dessa åtgärder är det dock viktigt att beakta Lagans naturliga dragning och att påverkan blir så liten som möjligt. I de södra och norra delarna av Lagan genom staden bedöms kommunens utvecklingstankar vara förenliga med MKN.

Gällande MKN i Vidöstern medför planförslaget att den urbana markanvändningen ökar vilket är en indikator på att MKN riskerar att inte uppnås. Det är därför viktigt i kommande planering att vara observant på MKN så att ingen negativ påverkan sker. Gällande påverkan från reningsverk och enskilda avlopp bedöms planförslaget medföra en positiv effekt då mer bebyggelse kommer att omfattas av VA-kollektivet. Jordbruksmarken inom planområdet kommer att minska något med planförslaget vilket medför en något positiv effekt på MKN.

Den samlade bedömningen är att MKN för Lagan bedöms inte påverkas av planförslaget. MKN för Vidöstern bedöms ge en måttligt positiv effekt om frågan beaktas i kommande planering.

Alternativ 1 – utbyggnad i satelliter

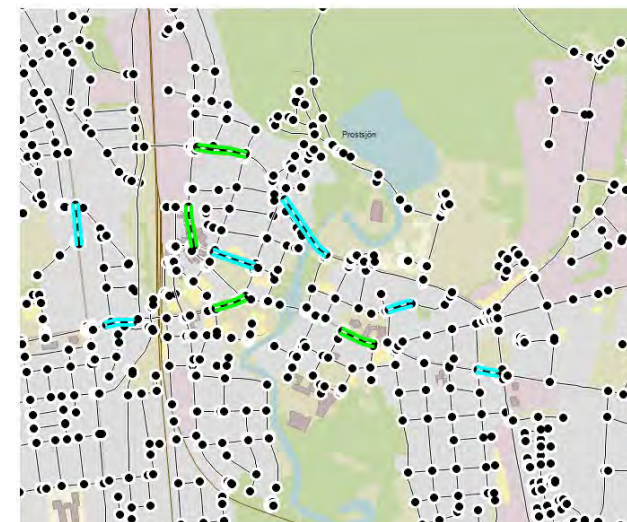
I jämförelsealternativet är stadsutvecklingen utmed Lagan mindre viktig och det är mindre sannolikt att nya broar och andra åtgärder kommer till stånd som påverkar vattendraget. MKN för Lagan bedöms därför inte heller i jämförelsealternativet påverkas. För MKN Vidöstern sker en viss ökning av urban markanvändning, dock i betydligt mindre omfattning än i planförslaget. Jordbruksmark som påverkar Vidösterns vattenkvalitet bedöms i all väsentlig omfattning vara kvar. Sammantaget bedöms därför jämförelsealternativet medföra en oförändrad påverkan på MKN Vidöstern.

Nollalternativ – utbyggnad och viss förtätning

Utvecklingen av staden i nollalternativet är ur perspektivet MKN Lagan och MKN Vidöstern i allt väsentligt lika jämförelsealternativet. Varken MKN Lagan eller MKN Vidöstern bedöms påverkas i nollalternativet.

MKN, Miljökvalitetsnormer för luft

Luftkvaliteten kan påverkas negativt av ett stort antal föroreningar som kan förekomma som gaser eller partiklar i luften. De vanligaste luftföroreningarna består av kväve- och svaveloxider, marknära ozon samt svävande partiklar av olika storlek, ålder och sammansättning. Luftföroreningarna uppstår framför allt vid förbränning, exempelvis från fossildriva motorfordon som även bidrar till ökad mängd luftburna partiklar från förslitning av bromsar, hjul och vägbanan.



Beräknade halter av MKN, kvävedioxid (NO_2) som årsmedelvärden i Värnamo 2018.

Rött: Överskrider MKN

Orange/gult: överskrider övre/nedre utvärderingströskel

Grönt (två nyanser): Halt under nedre utvärderingströskel

Blått (två nyanser) Halt långt under utvärderingströsklarna - god luftkvalitet avseende detta ämne och haltmått.

SWECO 2019

Generellt är luftkvalitetsituationen i Värnamo god. Fram till 2019 har regelbundna mätningar skett utefter några centralt belägna gator. Dessa mätningar visar generellt för kvävedioxid, bensen och partiklar att halterna är låga och överstiger inte MKN. Samtliga uppmätta punkter har halter som är under eller långt under den nedre utvärderingströskeln. Idag är småskalig vedeldning och trafik den största orsaken till dålig luftkvalité i Värnamo stad.

Konsekvenser

Planförslag – förtätning och viss utbyggnad



Planförslaget förespråkar framförallt att stadens ska utvecklas genom förtätning och omvandling. Utvecklingen kommer leda till att fler människor bor som bor på mindre yta, högre bebyggelse och närmre mellan byggnaderna. Utvecklingen riskerar att leda till trånga gaturum som i sin tur kan orsaka dålig luftgenomströmning och därmed höga föroreningshalter i luften. Störst möjlighet att påverka luftkvaliteten i positiv riktning bedömer kommunen är all planering och genomförande som bidrar till omställning mot ökad andel hållbara transporter.

Eftersom dagens nivåer på luftföroreningar är så låga så bedöms risken för att MKN ska överskridas genom förtätningar i enlighet med planförslaget vara försumbara. Planförslaget ger förutsättningar för en omställning till mer hållbara transportslag vilket i sig kan leda till en minskning av vissa luftföroreningar. Planförslaget bedöms därför inte medföra några samlade konsekvenser för MKN luft.

Alternativ 1 – utbyggnad i satelliter



I jämförelsealternativet är bebyggelsen mer koncentrerad till vissa bebyggelsegrupper. Troligtvis kommer dessa i stor utsträckning bestå av småhus och vara förhållandevis glesa. Några eventuella instängningseffekter som påverkar luftkvaliteten negativt bedöms därför inte uppstå.

Den spridda strukturen medför sämre förutsättningar för hållbara transportslag och bidrar troligen till en ökning av privatbilism i staden. Även om tekniksskiftet till renare teknik i bilar, t.ex. större andel elbilar,

sker i snabbare takt än idag kommer utsläppen av partiklar att öka med fler bilar. Detta leder till att jämförelsealternativet bedöms medföra måttligt negativa konsekvenser på MKN luft.

Nollalternativ – utbyggnad och viss förtätning



Liksom i jämförelsealternativet sker utbyggnad mer spritt över staden och stor andel av tillkommande bebyggelse bedöms vara förhållandevis glest placerade småhus. Några eventuella instängningseffekter som påverkar luftkvaliteten negativt bedöms därför inte uppstå.

Eftersom strukturen är utspridd över staden så bedöms även nollalternativet leda till en ökad privatbilism. Effekterna på MKN luft blir därför samma som i jämförelsealternativet och bedöms medföra måttligt negativa konsekvenser för MKN luft.

MILJÖMÅL

Det finns ett stort antal dokument, klimatmål och riktlinjer har på global, nationell och regional nivå som kommunen måste förhålla sig till i planeringen. För fördjupningen av översiktsplanen har följande bedömts vara relevanta:

- Globala hållbarhetsmålen och Agenda 2030
Världens länder har antagit en agenda för hållbar utveckling; Agenda 2030. Den består av 17 mål som syftar till att avskaffa av extrem fattigdom, minska ojämlikheter och orättvisor, främja fred och rättvisa och att lösa klimatkrisen. Sverige ska enligt regeringen vara ledande i genomförandet av Agenda 2030.

- Parisavtalet
Avtalet, som trädde i kraft 2016 och ska börja gälla senast 2020 för alla världens länder, berör den globala temperaturökningen. Ökningen ska hållas långt under 2 grader, och helst stanna vid 1,5 grader.
- Sveriges miljömål
Det svenska miljömålssystemet består av 16 miljökvalitetsmål, exempelvis begränsad miljöpåverkan, ett rikt odlingslandskap och ett rikt växt- och djurliv. Utöver miljökvalitetsmålen tillkommer även ett generationsmål; den omställning som behöver ske inom en generation för att det ska gå att uppnå målen. Generationsmålet är vägledande för miljöarbetet på alla samhällsnivåer.
- Av de 16 mål som formulerats som Sveriges miljömål beräknas endast två kunna uppnås till år 2020. Trots ett flertal program och dokument, exempelvis Landsbygdsprogrammet, Klimatklivet och Stadsmiljöavtalen är ansträngningen inte nog. Vi riskerar att förlora många arter ekosystem och naturtyper. Under 2017 beslutade riksdagen om nya klimatmål och en ny klimatlag. De åtgärder och styrmedel som nu är på plats i Sverige räcker inte för att nå riksdagens mål. De globala växthusutsläppen fortsätter att öka, trots att kraftfulla utsläppsminskningar i stället skulle behövas.
- Region Jönköpings Läns mål
Regionen arbetar med tydliga hållbarhetsmål. Jönköpings län har som mål att senast 2050 bli ett plusenergilän, vilket innebär att länet ska pro-

ducera mer förnybar energi än det förbrukar. Klimatrådet i Jönköpings län är i arbetet med att nå målet om att bli ett plusenergilän en samordnande och pådrivande kraft. Fyra åtgärdsprogram har tagits fram av länsstyrelsen, som ansvarar för de regionala miljömålen. Dessa program är Vattnets miljömål, Hälsans miljömål, Minskad klimatpåverkan och Grön handlingsplan.

Utöver internationella, nationella och regionala mål är även hållbarhetsbegreppet centralt för arbetet med miljömål. Begreppet hållbarhet behandlar inte enbart ekologisk hållbarhet, utan även social och ekonomisk hållbarhet. För att Värnamo stad ska vara och förbli en hållbar stad krävs fokus på alla tre hållbarhetsaspekterna. Den ekologiska aspekten berör ekosystem och klimat. Vi måste hushålla med de resurser vi har och arbeta för att bevara ekosystem och biologisk mångfald för framtida generationer. För att en stad ska vara socialt hållbar krävs att dess invånare har lika möjligheter och tillgång till service, arbete och utbildning – hårda värden – men även mjuka värden som jämställdhet, rättvisa och integration. Den ekonomiska aspekten handlar om hushållning med resurser, såväl som varsam och hållbar tillväxt.

Jord- och skogsbruksmark

För fördjupningen av översiktsplanen är hanteringen av den stadsnära jord- och skogsbruksmarken relevant för miljömålen. Jord- och skogsbruksmarken i Värnamo stads omland har bland annat på grund av dess närhet till staden, förutom bruksvärdet en rad andra värden kopplade till sig såsom landskaps-, natur-, kultur och rekreativa värden. Det finns höga naturvärden kopplat till jordbruksmark men då framförallt till betesmark. Betesmark har generellt en

stor biodiversitet med många betydelsefulla biotoper såsom stenmurar, odlingsrösen, åkerholmar. Dessa omfattas av det generella biotopskyddet. Jordbruksmarkens värde ur ett livsmedelsproduktionsperspektiv har på senare tid uppmärksamats och betydelsen tros även bli större i framtiden bland annat i och med de klimatförändringar som världen ställs inför. Även skogsbruksmarken spås ha en betydelsefull roll i att tackla klimatförändringarna.

I Värnamo stads omland finns några områden med jordbruksmark med sammanhängande arealer av mycket högt bruksvärde. Det största jordbruksmarksområdet är Lagandalen-Mossleplatån och ner mot Helmershus. Därutöver finns ett antal mindre områden, bland annat utmed Vidösterns östra strand. Gemensamt för den mycket högt värderade jordbruksmarken är att arealerna är sammanhängande, att jordarten är sorterad och att fältstorleken är relativt stor. Jordbruksmark med bedömt högt bruksvärde föreligger mer spritt men med viss koncentration i nära anslutning till stadens södra delar samt i Torp, Hjalshammar och Alandsryd. I de tre sistnämnda jordbruksmarksområdena är fälten generellt något mindre och mer oregelbundna än de fält som föreligger strax söder om staden.

I Värnamo stads omland finns den bruksvärda skogsbruksmarken framförallt i de sydvästra delarna och söder om Bredasten. Det finns även skogsområden öster om E4:an och nordost om staden men dessa områden utgör till större andel av skog som har låg produktivitet. Det rör sig framförallt om områden med sumpskog och annan sankmark. Dessa områden kan i sin tur ha höga ekologiska värden. Skogsområden med särskilt höga rekreativa värden förekommer runt friluftslivsområdena Borgen, utmed

Lagan norr om stadsutbredningen, norr om Vitarörs verksamhetsområde och väster om Gröndalsleden samt runt Sörsjön.

Konsekvenser

Planförslag – förtätning och viss utbyggnad



För att klara en omställning som bidrar till att de globala, nationella och regionala miljömålen kan uppnås krävs kraftfulla åtgärder, både på nationell och på global nivå. Flera frågor är nära länkade till varandra och som framgår ovan saknas idag styrmedel på nationell nivå för att komma ner till tillräckliga nivåer. Översiktsplaneinstrumenten är ett av de viktigare styrmedel som kommunen har för att driva en utveckling som bidrar till omställning eftersom den fysiska planeringen och byggsektorn, tillsammans med trafiken har en stor påverkan på utsläpp av klimatgaser. En utgångspunkt för fördjupningen av översiktsplanen för Värnamo är också att det finns ett behov av omställning till hållbara trafikslag och förtätning för att bilberoendet ska minska.

Planförslagets utgångspunkt tar sig uttryck i en struktur där ny bebyggelse koncentreras till utvecklingsstråk som i stor utsträckning sammanfaller med de mobilitetsstråk där gång-, cykel- och kollektivtrafik samlas. Detta ger en kompakt struktur som ger bra förutsättningar för att minska bilberoendet och öka användningen av hållbara transportslag. Detta bedöms bidra till att klimatmålen kan uppnås. Det är dock först i genomförandefasen som de verkliga vinsterna för klimatet uppstår. Om till exempel inte gång- och cykelnätet byggs ut blir de positiva effekterna inte lika tydliga.

I planförslaget tas jordbruksmark i anspråk för bebyggelse i begränsad omfattning, samtidigt som ställningstaganden för att skydda resterande mark finns. Att jordbruksmark försvinner är en lokalt påtaglig negativ effekt. Ställningstagandet om att undanta större delen av jordbruksmarken uppväger delvis den negativa effekten då detta ger tydligare förutsättningar för att kunna fortsätta att bruka marken. Sammantaget bedöms planförslaget ge en måttligt negativ effekt på jordbruksmarken.

Alternativ 1 – utbyggnad i satelliter



Den mer spridda bebyggelsestrukturen i jämförelsealternativet skapar inte förutsättningar för en omställning till mer hållbara transportslag annat än i liten utsträckning i de centrala delarna. Istället främjar förslaget privatbilism vilket inom planperioden bedöms medföra att utsläppen av klimatgaser inte minskar tillräckligt för att nå klimatmålen. Konsekvenserna för miljömålen i jämförelsealternativet bedöms därför vara negativa.

Även vad gäller jordbruksmark blir konsekvenserna negativa i jämförelsealternativet då flera av satelliterna ligger inom jordbruksmark vilket leder till att fler jordbruksytor tas i anspråk. Eftersom andelen brukningsvärd jordbruksmark därmed minskar inom planområdet bedöms jämförelsealternativet ge negativa konsekvenser för jordbruksmarken.

Nollalternativ – utbyggnad och viss förtätning



Nollalternativet är i allt väsentligt lika jämförelsealternativet gällande miljömålen och bedöms därmed medföra negativa konsekvenser.

Gällande jordbruksmark är nollalternativet inte lika tydligt negativt som jämförelsealternativet då visserligen nyetableringar av bostäder kan ske på, eller i nära anslutning till, jordbruksmark men inte i samma omfattning som jämförelsealternativet. Avsaknaden av ett ställningstagande kring jordbruksmark skapar dock osäkerhet kring brukningsbarheten. Sammantaget bedöms därför nollalternativet ge måttligt negativa konsekvenser för jordbruksmarken.

KLIMAT

Klimatet förväntas i framtiden blir torrare och varmare på sommaren och mildare och regnigare på vintern i södra delen av Sverige. Med en ökad medeltemperatur förväntas kraftiga regn bli mer frekvent återkommande och risken för att extrema vädersituationer ska uppstå öka. För att hantera detta behöver kommunen arbeta med en planering som tar höjd för ett alltmer föränderligt klimat. För den fördjupade översiktsplanen bedöms främst stigande vattennivåer på grund av antingen översvämning eller skyfall, eller en kombination av båda, och värmeböljor vara de viktigaste frågorna att beakta.

Som underlag för arbetet med klimat finns både översvämnings- och stabilitetskarteringar över tätorten som tagits fram av MSB, Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap. Det pågår också ett arbete med skyfallshantering som beräknas vara klart till granskningshandlingen av fördjupningen av översiktsplanen. I och med att Lagan rinner genom staden utgör främst hanteringen av vatten i och kring Lagan den största faktorn, dels för att Lagandalen är den naturliga lågpunkten i staden med några få undantag, dels för att Lagans lutning genom tätorten är

låg så risken för höga flöden är påtaglig. Detta gäller både vid översvämning och skyfall.

Konsekvenser

Planförslag – förtätning och viss utbyggnad



Planförslaget har en rad ställningstaganden gällande översvämning, skyfall, ras, erosion och skred samt värmeböljor. I områden som hotas av 100-års flöden bör det i princip inte tillkomma någon bebyggelse förutom enkla komplementbyggnader om inte åtgärder görs. I områden som hotas av 200-års flöden kan viss byggnation uppföras enligt planförslaget, som byggnader av mer robust konstruktion samt enstaka villor och fritidshus. Bostadsområden med flerbostadshus eller kontor samt mindre industrier med obetydlig eller liten miljöpåverkan ska kunna uppföras om de lokaliseras så att möjligheter finns för kommunen att uppföra invallningar etc. Nedre våningsplan bör utföras så att de tål viss översvämning. Riskobjekt och samhällsfunktioner av betydande vikt bör lokaliseras i områden som inte hotas av så kallat beräknat högsta flöde (BHF). Det kan vara offentliga byggnader som till exempel sjukhus, vårdhem, skolor, infrastruktur av stor betydelse såsom riksvägar och andra vägar utan reella förbifartsmöjligheter, järnväg, VA/avfallsanläggningar, el-/teleanläggningar samt industrier med stor miljöpåverkan eller andra industriområden. Befintlig bebyggelse ska skyddas vid händelse av skyfall genom att på allmän plats begränsa störningar och skador där det är möjligt. Perioder med värmebölja beaktas och åtgärder vidtas för att lindra de negativa hälsoeffekterna. De ställningstaganden gällande klimat som planförslaget innehåller bedöms vara relevanta för frågan och medverka till en planering för ett mer robust samhälle. Den förtätade bebyggelsestrukturen

riskerar att påverka klimatanpassningen negativt med fler hårdgjorda ytor vilket leder till snabbare rinnvägar och mindre möjligheter till infiltration. Samtidigt så ger det utvecklade stråktänket möjlighet till parker och grönstråk på rätt platser för att dämpa värmeinstrålning och möjlighet att gestalta till exempel rinnvägar på ett bra sätt. För att uppväga de eventuellt negativa effekterna av förtätningen är det mycket viktigt att de ställningstaganden som finns i planen genomförs. Då förslaget är känsligt för att ställningstagande genomförs bedöms de samlade konsekvenserna ur klimathanteringsynpunkt vara måttligt negativa.

Alternativ 1 – utbyggnad i satelliter



Vid en utbyggnad enligt jämförelsealternativet förutsätts samma ställningstagande gällande klimat finnas som för planförslaget. Detta ger då bra redskap i planeringen för klimatarbetet samtidigt som den mer utspridda strukturen ger bra möjligheter för att hantera rinnvägar och infiltrationer. De ökade investeringarna i grönstruktur som bedöms vara möjliga i planförslaget sker dock inte. Sammanvägt bedöms dock jämförelsealternativet medföra måttligt positiva konsekvenser för klimathanteringen.

Nollalternativ – utbyggnad och viss förtätning



I nollalternativet är det osäkert vilka ställningstaganden kring klimat som kommer tillstånd som riktlinjer förutom gällande fördjupning av översiktsplan. Som referens antas därför att hälften av planförslagets ställningstaganden kommer till stånd genom andra styrdokument. Trots detta bedöms vissa ytor förtätas och tätortsutbredningen öka mer vilket ger sämre förutsättningar för att genomföra investering-

ar i grönstråk och andra klimathanteringsåtgärder. Den hårdgjorda ytan bedöms öka i viss utsträckning vilket liksom i planförslaget minskar möjligheterna till infiltration och hantering av rinnvägar. Sammantaget bedöms därför nollalternativet medföra negativa konsekvenser ur klimatsynpunkt, främst för att antalet ställningstaganden gällande klimat blir färre.

HÄLSA OCH SÄKERHET

För att säkerställa en god livsmiljö i Värnamo stad så behövs riskfaktorer tas hänsyn till vid planering och exploatering i staden. Trafikbuller och luft- och markföroreningar är några för Värnamo stads utveckling stora hälso- och säkerhetsfrågor.

Buller

Buller är den miljöstörning som berör flest människor i Sverige, inte minst i Värnamo där stora vägar som E4 och väg 27 möts och där Kust-till kustbanan passerar. Buller är oönskat ljud som vi människor blir störda av. Buller är en stark bidragande orsak till ohälsa, exempelvis hjärt- och kärlsjukdomar och sömnproblem.

Trafikbuller i planeringen regleras genom en förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Av denna framgår att buller från spårtrafik och vägar inte bör överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. Därutöver finns vissa undantag och restriktioner för små lägenheter och vid ombyggnad.

Vägtrafikbuller i Värnamo modellerades 2006 och tågbuller 2007. Av dessa framgår att bullernivåerna

för vägtrafik övergår 60 dBA förutom utmed E4:an och väg 27 utmed de större infartsvägarna och centrala gator som Lagastigen, Jönköpingsvägen och Växjövägen/Storgatan. Tågbullernivåer över 60 dBA överskrids omkring 30 m från spårkant när ljudet kan spridas ohindrat. En sammanlagd modell över både vägtrafik- och tågbuller saknas.

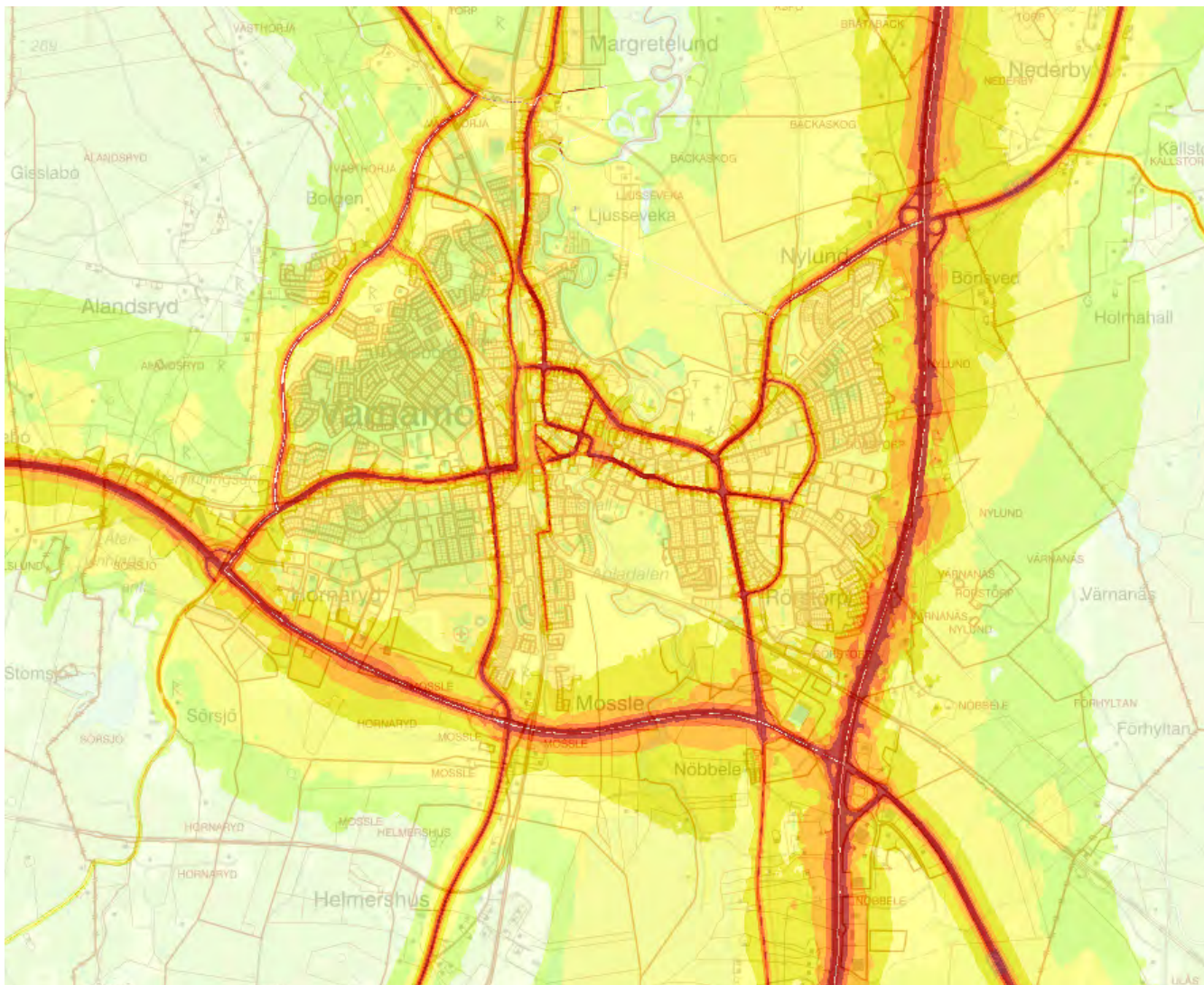
Konsekvenser

Planförslag – förtätning och viss utbyggnad



Planförslagets två huvudsakliga stadsbyggnadsprinciper är att utveckla staden innanför nuvarande tätortsutbredning och att uppnå en mer blandad tätortsbetyggelse. Förtätning och omvandling kommer innebära fler människor och ökade transporter på en mindre yta. En ökad andel blandad bebyggelse kommer också leda till fler transporter även på mindre vägar och gator. Genom förtätning kommer också bebyggelsen i stort vara tätare och skydda intilliggande bebyggelse mot buller. Befintlig bebyggelse kan därmed få en förbättrad ljudmiljö. Principen om att utveckla bebyggelsen i utvecklings- och mobilitetsstråk ger en balanserande effekt som i viss utsträckning kan minska behovet av bullrande transporter. En lyckad omställning till hållbara transporter kommer vara avgörande men buller kommer trots det vara en viktig faktor att beakta.

Ett rimligt antagande är att bebyggelseutvecklingen föregår omställningen till mer hållbara transporter. Förändringar av till exempel kollektivtrafiken är en långsam process som kan ta flera år att förverkliga. Bedömningen är därför att planförslaget medför måttligt negativa konsekvenser ur bullersynpunkt inom planperioden. Förslaget ger dock förutsättningar för att nå en bättre ljudmiljö på längre sikt.



Utdrag ur trafikbullerberäkning för Värnamo 2006. Gröna områden har bullernivåer under 45 dBA. Gula områden 45-55 dBA, orange 55-60 dBA och röda områden över 60 dBA.

Alternativ 1 – utbyggnad i satelliter

I jämförelsealternativet sker bebyggelseutvecklingen mer spritt och koncentrerat till bebyggelsegrupper i periferin av planområdet. Detta leder sannolikt till ökade persontransporter och skapar mindre förutsättningar för en omställning till hållbara transporter. De samlade bullernivåerna i staden bedöms därför att öka, både inom planperioden och på sikt. De ny-tillkommande bostäderna bedöms få goda ljudmiljöer i och med att de är perifert placerade samtidigt som befintliga bostäder får en generellt sämre ljudmiljö. Den samlade bedömningen blir därför att även nollalternativet leder till måttligt negativa konsekvenser för den samlade bullersituationen.

Nollalternativ – utbyggnad och viss förtätning

Ljudmiljön i nollalternativet är svårbedömd då tillkommande bebyggelse kommer att vara spridd över planområdet. Det är dock rimligt att anta att det i stort sett uppstår samma situation som i jämförelsealternativet då den spridda bebyggelsen bör leda till fler persontransporter. Även nollalternativet bedöms därför medföra måttligt negativa konsekvenser.

Förorenad mark

Markföroreningar som bedöms utgöra en risk ur miljö- eller hälsosynpunkt finns kartlagda. Det rör sig bland annat om föroreningar som riskerar att förorena vattenförekomster och särskilt stadens vattentäkt, föroreningar lokaliserade i närhet till befintlig bostadsbebyggelse eller föroreningar som är lokaliserad inom ett område som riskerar att översvämmas vid höga flöden eller vid skyfall.

Kommunen har ett riskobjektsregister över riskklassade markföroreningar. Riskklassning går från ett till fyra utifrån hur stor risk föroreningssituation innebär för människa och miljö.

- Riskklass 1 - mycket stor risk
- Riskklass 2 - stor
- Riskklass 3 - måttlig
- Riskklass 4 - liten

Kommunen arbetar utifrån en nationell arbetsmetod; MIFO-metodiken, som resulterar i den ovan beskrivna riskklassningen. Klassningen ligger sedan till grund för arbetet med att prioritera förorenade områden. Det är framförallt objekt/områden med riskklass 1 och 2 som utreds vidare med undersökningar och vid behov efterbehandling. I Värnamo finns endast en plats som har getts riskklass 1 och det är kv. Sarven. Markföroreningar som har klassats i riskklass två finns på flera platser i staden.

Konsekvenser

Planförslag – förtätning och viss utbyggnad



Planförslaget föreslår bebyggelse på några platser som är inventerade som riskobjekt, riskklass 2:

- Silkesvägens norra delar,
- Centralt bland annat kv. Tre liljor, kv. Pelikanen, kv. Snickaren
- I området kring Gummifabriken
- Utmed Expovägen södra delar.

Det finns några områden i staden som har en relativt hög koncentration av oklassade markföroreningar som också kan bli aktuella för bebyggelse:

- Fastigheter utmed Nydalavägen,
- Mellan Nydalavägen och Malmstensvägen

- Strax söder om Växjö-rondellen på kv. Linden och Tallen

Planförslaget anger att riskområden för markföroreningar som berörs av utvecklingsförslag ska förutom behandling som riskobjekt ut miljö- och hälsosynpunkt också ska vara grund för prioritering av vidare utredning och behov av sanering.

De aktuella platserna omfattar förhållandevis stora områden av staden och det är ur markförorenings-synpunkt positivt att öka kunskapsnivån om områdena. I de fall där sanering blir aktuellt kommer även detta medföra positiva effekter på mark- och vattenmiljön inom planområdet. I samband med sanering uppstår dock momentana risker både för personal och miljön som det är viktigt att beakta i arbetet. Den samlade bedömningen är dock att planförslaget medför positiva konsekvenser då markföroreningar åtgärdas.

Alternativ 1 – utbyggnad i satelliter



Eftersom jämförelsealternativet endast medför mindre förtätningar saknas incitament att åtgärda flertalet av de kända markföroreningarna. Eftersom flertalet byggprojekt också kan förutsättas vara mindre omfattande så kan även de ekonomiska förutsättningarna för att genomföra saneringar vara begränsade, vilket tillsammans leder till att kända markföroreningar i stor utsträckning inte kommer att åtgärdas. Konsekvenserna för den förorenade marken bedöms därmed vara oförändrad.

Nollalternativ – utbyggnad och viss förtätning



Efterfrågan på byggbar mark och de ekonomiska drivkrafterna bedöms vara i stort sett lika mellan jämförelsealternativet. Konsekvenserna för den förorenade marken bedöms därför också vara lika, det vill säga oförändrad.

Miljöfarlig verksamhet

Grundläggande för miljöfarliga verksamheter är att de styrs av miljöbalken och tillhörande förordningar samt föreskrifter. Några verksamheter kräver tillstånd eller anmälan på grund av dess omfattning och omgivningspåverkan. Beroende på verksamhetsslag och storlek så delas de tillståndspliktiga verksamheterna upp i A-B och C anläggningar. Inom FÖP:ns planområde finns idag ingen A-klassad verksamhet men 12 verksamheter med klassningen B-verksamhet. Det rör sig framförallt av större, plast och gummi-industri, verkstadsindustri, ytbehandling och avfallshantering.

Det finns betydligt fler (cirka 70) verksamheter som klassas som C-verksamheter inom planområdet. Lantbruk, fordonstvätt/drivmedelsstation, viss plast- och verkstadsindustri finns bland de C-klassade verksamheterna. Utöver dessa anläggningar finns även U-anläggningar vars verksamhet ger upphov till så liten miljöpåverkan att den inte kräver tillstånd eller anmälan.

Miljöfarliga verksamheter som kan innebära betydande omgivningsstörning (A och B-klass) och som genererar tunga, och farliga transporter ska placeras i särskilt utpekade verksamhetsområden med god koppling till vägnätet för farligt gods.

Konsekvenser

Planförslag – förtätning och viss utbyggnad



Planförslaget anger vilka industriområden som föreslås för nyetablering av olika miljöfarliga verksamheter. A- och B-etableringar föreslås till Södra Bredastens industriområde, Hornaryds industriområde söder om väg 27 och Sörsjöns industriområde. De mer västliga delarna av det senare föreslås som prioriterad lokalisering för eventuella A-klassade verksamheter. Mindre störande verksamheter B-C föreslås etableras till Vitarör industriområde, norra delarna av Bredastensindustriområde och Margaretelund industriområde. Det senare ligger inom vattenskyddsområdet för vattentäkten vid Ljusseveka vilket medför restriktioner.

Befintliga B- och C-anläggningar finns med några undantag belägna inom befintliga eller föreslagna verksamhetsområden i planförslaget. För verksamheter som är förenliga med bostadsändamål ska kommunen verka för att befintliga blir kvar och att nya verksamheter etableras framförallt till stadens utvecklingsstråk och till strategiska noder.

De verksamheter som kan medföra störst störning för omgivningen är i huvudsak lokaliserade till utpekade industriområden och de eventuella tillkommande verksamheterna föreslås samlokaliseras till dessa platser. Planförslaget medför därför små konsekvenser för möjligheterna att driva och etablera miljöfarliga verksamheter i staden. Genom att sträva efter samlokalisering i så stor grad som möjligt minimeras risker för boende i staden som är förknippade med verksamheterna. Planförslaget bedöms därför medföra en måttligt positiv effekt gällande miljöfarlig

verksamhet då riskerna minimeras i den mån det är praktiskt möjligt.

Alternativ 1 – utbyggnad i satelliter



I jämförelsealternativet förutsätts att nyetableringar av miljöfarliga verksamheter samlokaliseras till utpekade på industriområden på samma sätt som i planförslaget. Den begränsning av omgivningsstörning och risker för boende som sker i planförslaget sker då även i jämförelsealternativet. Därmed bedöms även jämförelsealternativet medföra en måttligt positiv effekt gällande miljöfarliga verksamheter.

Nollalternativ – utbyggnad och viss förtätning



I gällande fördjupning av översiktsplan saknas ställningstaganden eller riktlinjer gällande miljöfarliga verksamheter vilket innebär att de i princip kan lokaliseras var som helst inom utpekade industriområden. Detta medför att kommunen har små medel att styra lokaliseringen inom den fysiska planeringen och risken för att omgivningsstörande verksamheter lokaliseras olämpligt med hänsyn till bostäder får anses vara större än i planförslaget, trots tillståndsprövningen enligt miljöbalken. Risken för att boende utsätts för störningar är därmed också större. Detta medför att nollalternativet bedöms medföra negativa konsekvenser gällande miljöfarlig verksamhet.

Farligt gods

Farligt gods är ett samlingsnamn för ämnen och föremål som har så farliga egenskaper att de kan orsaka skador på människor, miljö och egendom om de inte hanteras rätt vid transport. En olycka med farligt gods kan orsaka explosion, brand eller utsläpp av giftiga och frätande kemikalier. Värnamo stad be-

döms framförallt beröras av transporter med bensin och olja men även andra farliga ämnen och gaser. Vissa vägar och järnvägar har från nationellt håll beslutats ha sådana egenskaper ur trafiksäkerhetssynpunkt att de anses lämpliga för transport av farligt gods. Värnamo stad är berörd av följande farligt-godsleder; kust- till kustbanan, till viss del Nässjö-Halmstad järnvägen (HNJ-banan), motorväg E4, väg 127 och väg 27. I kommunens översiktsplan, Mitt Värnamo 2035 omnämns Gröndalsleden och Ljussevekaleden som potentiella sekundära farligt godsstråk.

Idag sker transporter av farligt gods på vägnätet i Värnamo stad. Det är inte tillåtet med genomfartstrafik av farligt gods men transporter får ske till målpunkter inom staden. Det bästa sättet är således att utlokalisera de verksamheter som genererar i farligt godstransporter på de lokala vägnäten till lokaliseringar invid lämpade vägar.

Vid planering av bebyggelse gäller generellt att inom 150 meter från led med farligt gods ska en riskanalys göras. Värnamo tillämpar ofta den så kallade Hallandsmodellen som tagits fram av Länsstyrelsen i Hallands län som en förenklad modell för att bedöma vilken typ av bebyggelse som kan tillåtas inom vilka avstånd från vissa transportleder.

Konsekvenser

Planförslag – förtätning och viss utbyggnad



I planförslaget föreslås förtätning på ett antal platser i närheten av transportvägar för farligt gods, främst i anslutning till kust-till kustbanan. Utveckling föreslås bland annat utmed Bangårdsgatan då rangeringsverksamheten utlokaliseras och antalet spår mins-

kas. Även i anslutning till Rörstorpsstationen föreslås stadsutveckling. För att minimera barriäreffekt och utnyttja redan ianspråktagen mark så effektivt som möjligt är det önskvärt att undvika breda skyddszoner i dessa lägen. Av planförslaget framgår att frågan kommer utredas vidare i kommande planering. Förtätning av stadsbebyggelse utmed järnvägar och farligt gods-leder är idag vanligt förekommande på olika platser i landet och det har utvecklats metoder för att hantera de risker som är förknippade med sådan utveckling. Bland annat i Växjö sker en kraftfull stadsutveckling i direkt närhet till stationsområdet. Under förutsättning att adekvata riskutredningar utförs och lämpliga skyddsåtgärder genomförs bedöms därför en utveckling enligt planförslaget inte medföra några konsekvenser för möjligheten att transportera farligt gods på de utpekade lederna.

Alternativ 1 – utbyggnad i satelliter



I jämförelsealternativet sker endast en begränsad förtätning. De i planförslaget aktuella förtätningarna vid stationsområdet och Rörstorpsstationen antas inte bli aktuella då de är alltför omfattande och resurskrävande omvandlingar för att kunna motiveras i den föreslagna bebyggelsestrukturen. Jämförelsealternativet bedöms därför inte medföra några konsekvenser för möjligheterna till transport av farligt gods.

Nollalternativ – utbyggnad och viss förtätning



Nollalternativet är i allt väsentligt lika jämförelsealternativet i fråga om farligt gods. Inte heller i nollalternativet bedöms några konsekvenser för möjligheterna till transport av farligt gods.

Djurhållning

Djurhållning i allmänhet medför olika typer av påverkan på omgivningen. Ofta blir påverkan större ju fler djur som finns inom ett område. De mest typiska störningarna, är lukt, flugbildning, höga ljud och skarpt ljus vid ridbanor några exempel. I fråga om hästar tillkommer en befarad hälsorisk; risken för spridning av allergen. Hästhållning sker, i motsats till annan djurhållning, inte längre traditionellt på landsbygden, utan i allt större utsträckning i eller i närheten av tätorter vilket även är fallet för Värnamo stad med omland.

Konsekvenser

Planförslag – förtätning och viss utbyggnad



Inom planområdet finns två mellanstora gårdar i Mossle utmed vägen till Åminne. I Nederby och i Hjälsammar finns två större verksamheter med köttdjur vars verksamheter har stor betydelse för det öppna landskapet och därav ska beaktas i planeringen. Byarna Torp, Hjälsammar och Alandsryd som är beläget i ett attraktivt, småskaligt kulturlandskap som upprätthålls i stor grad tack vare betande djur. För dessa byar är det därmed eftersträvarsvårt att all utveckling och komplettering av bebyggelse ska vara förenligt och stödja fortsatt djurhållning. Det förekommer ett flertal mindre hästgårdar i stadens omland med en viss koncentration till de ovan nämnda byarna.

Vid Sörsjön finns Sörsjö ridskola som har en stor betydelse för stadens utbud av fritid och rekreation och det är därav viktigt att anläggningen fortsatta drift och utvecklingspotential värnas i den vidare planeringen.

Planförslaget tar hänsyn till de ovan nämnda verksamheterna och i markanvändningskartan reserveras omgivande mark utanför den faktiska tätortsutbredningen för bland annat jordbruk och natur. Detta gör att verksamheterna kan som är viktiga för staden kan fortgå vilket är positivt trots att en förtätning av staden tar mer mark i anspråk. Planförslaget bedöms därför medföra måttligt positiva konsekvenser för djurhållningen.

Alternativ 1 – utbyggnad i satelliter



Jämförelsealternativet medför att bebyggelseutvecklingen koncentreras till satelliter där verksamheter som omfattar småskalig djurhållning kan utvecklas. Om planering för djurhållning tas med som en förutsättning för efterföljande planering finns möjligheter att placera bebyggelse så att risker för störningar minimeras. Mot bakgrund av detta bedöms jämförelsealternativet medföra positiva konsekvenser för djurhållningen.

Nollalternativ – utbyggnad och viss förtätning



I nollalternativet sker en spridd bebyggelse samtidigt som inga särskilda förhållningssätt till djurhållning finns i dagens fördjupning av översiktsplanen. Risken finns att enstaka bebyggelse i viss utsträckning placeras så att pågående djurhållning kommer att inskränkas på grund av möjliga störningar. Nollalternativet bedöms därför medföra måttligt negativa konsekvenser för djurhållningen.

Radon

Radongas finns naturligt i vissa grundvatten, jordlager och berggrund och om radongas kan tränga in i

en bostad så utgör den en risk för människors hälsa. Det finns ett nationellt miljömål om att alla bostäder ska ha en radonhalt som understiger 200Bq/m³ senast 2020. Stora delar av Värnamo stad är belägen på områden som SGU har bedömt ha särskilt hög radonrisk. På båda sidor av Lagan finns högriskområden, i stadens västra stadsdelar är det framför allt för de norra delarna bebyggelsen utmed järnvägen som föreligger inom riskområde. Söderut är även Egnahemsområdet, Doktorn, bebyggelse utmed Silkesvägen och delar av Hornaryd och sjukhusområdet berörda. I stadens östra stadsdelar är det framför allt ett område som berör Vråen-Rörstorp-Högalund och västra delarna av Bredasten som ligger inom högriskområde. I stadens omland förekommer det inga högriskområden för radon.

Konsekvenser

Planförslag – förtätning och viss utbyggnad

Ny bebyggelse kommer i planförslaget att placeras inom högriskområden för radon. Genom att radonsäkra konstruktioner är det möjligt att hantera riskerna med för höga radonhalter i inomhusluften. Eftersom i princip all föreslagen kommer att ske inom högriskområden kommer också en stor del av den kommande befolkningen att vara bosatt på riskområden. Den samlade bedömningen är dock att riskerna för negativa konsekvenser vara mycket liten.

Alternativ 1 – utbyggnad i satelliter

I jämförelsealternativet sker en större del av bebyggelseutvecklingen i stadens omland där inga högriskområden finns. Inga konsekvenser bedöms därför uppstå gällande radon.

Nollalternativ – utbyggnad och viss förtätning

Gällande riskerna förknippade med radon bedöms inte heller nollalternativet medföra några negativa konsekvenser. Bebyggelse förekommer visserligen inom högriskområden men liksom i planförslaget bedöms detta vara hanterbart samtidigt som en viss del av bebyggelsen kommer att tillkomma i områden där ingen risk finns.

KULTURMILJÖ

Kulturmiljöer och kulturarv utgör en viktig resurs i vårt samhälle. Den visar på en kontinuitet och ger en känsla av tillhörighet och samband för alla människor. Det ger värdefulla perspektiv och förståelse för samhällsutvecklingen och är även en viktig resurs för stads- och bebyggelseutveckling, rekreation, friluftsliv, turism- och besöksnäring.

Kulturmiljöerna i Värnamo stad med omland har en stor spännvidd, belägen i en gammal kulturbygd som är rik på fornlämningar och kulturhistoriska lämningar. De äldsta spåren utgörs av boplatser och gravar från stenåldern, bronsåldern och järnåldern. På landsbygden finns även välbevarade äldre strukturer av byar, byggnader och vägar med rötter i det äldre agrara kulturlandskapet. Här finns ett välbevarat kulturlandskap med hagmark och odlingsmark samt kulturhistoriskt intressanta bebyggelsemiljöer och kommunikationsleder. Inom tätortsutbredningen visas kontinuiteten i stadsbilden genom bevarade byggnader och bebyggelsemiljöer från 1800-talets handels- och järnvägsorter, tingsplatser och sockencentra. Här finns även ett kulturarv med byggnader och kvarter i modernism och funktionalistisk stil med en hög kulturhistorisk och arkitektonisk kvalitet.

Konsekvenser

Planförslag – förtätning och viss utbyggnad

I planförslaget listas både sammanhängande kulturmiljöer och kvarter såväl som enskilda byggnader med höga kulturvärden. Värderingen baseras på en inventering som genomförts för över planområdet under hösten/vintern 2019-2020 där bebyggelse har graderats från Byggnadsminnen, särskilt värdefull bebyggelse, värdefull bebyggelse och övrig bebyggelse. Av planförslaget framgår att det är viktigt att skydda, vårda, informera och stärka tillgängligheten till våra kulturmiljöer, så att nutida och kommande generationer kan förstå och uppleva det historiska kulturarvet. Därmed har vi ett gemensamt ansvar för kulturmiljön, att bevara och informera till kommande generationer. Därtill finns för vissa kvarter riktlinjer för vilken hänsyn som bör tas vid eventuell förtätning eller annan byggnation. För områden med bystruktur bör hänsyn tas till den äldre vägsträckningen i respektive område, samt äldre bebyggelse, hagmark och odlingsmark med fornlämningar, gravfält samt övriga kulturhistoriska lämningar såsom stenmurar och odlingsrösen. I flera av stadens ytterområden är förekomsten av fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar inte helt utredd. Vid eventuell exploatering bör därmed en inventering genomföras.

Vidare framgår att i Värnamo stad med omland finns ett rikt antal kulturlämningar från olika tidsperioder. Fornlämningar, som gravfält, boplatser och milstenar samt övriga kulturhistoriska lämningar som husgrunder, stenmurar och odlingsrösen. Fornminnen finns i hög koncentration framförallt i de nordvästra delarna.

Inventeringen och karteringen av värdefulla kulturmiljöer och fornminnen är ett bra kunskapsunderlag

som ger en bra bild över vilka värden som finns i staden. De ställningstaganden som finns gör att kompletteringar kan ske utan att kulturvärdena påverkas negativt. Den förtätning som planförslaget innebär medför sannolikt att vissa enskilda byggnader och miljöer kommer att påverkas genom rivning eller förändrad omgivning. Liksom i flera andra frågor beror påverkan på hur stor hänsyn tas till de ställningstaganden som finns i fördjupningen av översiktsplanen. Eftersom en stor del av tillkommande bebyggelse kommer att ske genom förtätning görs dock antagandet att vissa värdefulla byggnader kommer att försvinna och vissa miljöer kommer att förvanskas. Samtidigt görs dock bedömningen att kulturmiljön som helhet i staden inte påverkas mer än lokalt. Sammantaget görs därför bedömningen att planförslaget medför måttligt negativa konsekvenser för kulturmiljön.

Alternativ 1 – utbyggnad i satelliter

I jämförelsealternativet sker en större del av bebyggelseutvecklingen i stadens omland i kombination med viss förtätning. För kulturmiljön bedöms detta medföra delas att risken för förvanskning eller rivning är i centrala staden är mindre än i planförslaget, dels att risken för förvanskning eller borttagande av kulturmiljöer och fornminnen i stadens periferi ökar. Bedömningen är att den samlade effekten även i jämförelsealternativet därför blir måttligt negativ, men andra miljöer och objekt än i planförslaget riskerar att försvinna.

Nollalternativ – utbyggnad och viss förtätning

Bebyggelseutvecklingen i nollalternativet bedöms vara förhållandevis likt jämförelsealternativet ur

kulturmiljösynpunkt. Även i nollalternativet är det inte samma kulturmiljöer som i planförslaget eller jämförelsealternativet som riskerar att försvinna. Även om vissa ställningstaganden gällande kulturmiljön gäller även utan ny fördjupning av översiktsplan finns en större risk för att förtätningsprojekt behandlas som enskilda frågor och den samlade bilden över effekten för hela staden uteblir. Detta medför att gällande kulturmiljön görs bedömningen att nollalternativet medför negativa konsekvenser.

TEMATISKA KONSEKVENSER

Blandad stad

Med blandad stad avses en stad som har många olika typer av värden och kvaliteter. Fördjupningen av översiktsplanen eftersträvar en blandning av funktioner och bostadstyper och verksamheter. Målet är stadsrum med en blandning av människor och variation i den byggda miljön. I planförslaget tar sig detta uttryck genom att komplettering av bebyggelsen i första hand föreslås i utpekade stråk där en större variation av både bostäder och målpunkter eftersträvas där bebyggelsen idag är homogen.

Konsekvenser

Planförslag – förtätning och viss utbyggnad

En utbyggnad enligt planförslaget ger flera positiva effekter utifrån aspekten blandad stad. En mer varierad bebyggelsestruktur skapar möjlighet för fler bostäder för flera olika grupper och i förlängningen till en mer blandad befolkning. Avstånd mellan bostad och målpunkter blir i flera fall kortare och stadsstrukturen blir effektiv ur kommunikationssynpunkt. En större befolkning samlad i stråk ger också

bättre underlag för verksamheter i gatuplan och ett aktivt gatuliv. Den upplevda tryggheten ökar då fler lever och vistas i och utmed stråken, i synnerhet i de centrala delarna. En mer varierad boendestruktur är också positivt ur integrationssynpunkt.

Alternativ 1 – utbyggnad i satelliter

En utbyggnad enligt jämförelsealternativ 1 – utbyggnad i satelliter – ger i stor utsträckning en förstärkning av befintlig boendestruktur och innebär ungefär samma sammansättning av boendeformer som idag med en tydlig tyngdpunkt på villabebyggelse i stadens utkanter. Negativa konsekvenser kan uppstå i och med att avstånden mellan bostad och målpunkter ökar i och med att bebyggelsestrukturen är mer uppdelad efter funktion och därmed ökar också transportarbetet. Eftersom avstånden mellan målpunkter i större utsträckning än i planförslaget och nollalternativet tenderar att överstiga 5 km riskerar bilberoendet att öka och konkurrera ut både kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik på vissa sträckor. Mer externa handelslägen blir mer attraktiva då de är mer tillgängliga ur bilsynpunkt vilket på sikt kan utarma centrum. Ur trygghetssynpunkt blir konsekvenserna olika för olika delar av staden. I de enskilda bostadsområdena ökar troligen den sociala kontrollen medan det i centrum och i arbetsområden blir mer otryggt under delar av dygnet. Eftersom alternativet medför en relativt ensidig typ av ny bostadsbebyggelse finns risk för att segregation mellan gruppen och områden uppstår som tydligt negativ konsekvens. Det är å andra sidan möjligt att utveckla olika typer av livsstilsboenden med närhet till natur och friluftsliv. Ytterligare en tydligt negativ konsekvens av alternativet är att jordbruksmark tas i anspråk i större utsträckning än i de två andra alternativen.

Nollalternativ – utbyggnad och viss förtätning

Nollalternativet har stora likheter med jämförelsealternativ 1 och ger i stor utsträckning en förstärkning av befintlig boendestruktur och innebär ungefär samma sammansättning av boendeformer som idag med en tydlig tyngdpunkt på villabebyggelse i stadens utkanter. Negativa konsekvenser kan uppstå i och med att avstånden mellan bostad och målpunkter ökar i och med att bebyggelsestrukturen är mer uppdelad efter funktion och därmed ökar också transportarbetet. Eftersom avstånden mellan målpunkter i större utsträckning än i planförslaget och nollalternativet tenderar att överstiga 5 km riskerar bilberoendet att öka och konkurrera ut både kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik på vissa sträckor. Mer externa handelslägen blir mer attraktiva då de är mer tillgängliga ur bilsynpunkt vilket på sikt kan utarma centrum. Denna effekt kan dock uppvägas till viss del av förtätning i centrala lägen. Ur trygghetsynpunkt blir konsekvenserna olika för olika delar av staden. I de enskilda bostadsområdena ökar troligen den sociala kontrollen medan det i centrum och i arbetsområden blir mer otryggt under delar av dygnet. Liksom i jämförelsealternativet tillkommer en relativt ensidig typ av ny bostadsbebyggelse och det finns därmed risk för att segregation mellan gruppen och områden uppstår som tydligt negativ konsekvens. De möjligheter som finns till livsstilsboenden saknas dock då utbyggnadsområdena börjar ta slut då stöd i översiktsplan kommer att saknas. Det är å andra sidan möjligt att utveckla olika typer av livsstilsboenden med närhet till natur och friluftsliv. Jordbruksmark kan tas i anspråk i viss utsträckning men de negativa konsekvenserna bedöms vara mindre än i jämförelsealternativet. Eftersom utbyggnad i princip kommer att ske på befintlig infrastruktur finns risk

för att flaskhalsar förvärras och olämpliga strukturer förstärks.

Tätt och sammanhållet

Med tätt och sammanhållet menas en stadsutveckling som tar utgångspunkt i att utveckla den befintliga strukturen till en sammanhållen och mer upplevelserik stad. Framgångsfaktorer för att lyckas med detta är att bygga en stad där avstånden blir korta för alla så att ett större utbud av kommersiella och rekreativa målpunkter kan nås av fler. Genom att jobba med en utveckling i urbana stråk samordnas olika funktioner som är nödvändiga att nå enkelt. I den täta staden blir det än mer viktigt att staden inte bara förtätas med fler hur utan att behöver tillföras fler kvaliteter och funktioner i stadsrummen. Särskilt viktiga blir bottenplanen i husen som kan rumma butikslokaler eller andra publika funktioner, men också parker och andra mellanrum i bebyggelsen.

Konsekvenser

Planförslag – förtätning och viss utbyggnad

Planförslaget bidrar till en omställning till en tät och sammanhållen stadsstruktur. I och med att förslaget främst bygger på förtätning ökar befolkningsunderlaget i den befintliga stadsstrukturen och möjligheten till att fler får närmre till fler målpunkter ökar. Underlaget både för kommersiell och offentlig service förbättras. Underlaget för hållbara trafikslag ökar också med ökad befolkningstäthet. Då fler ytor tas i anspråk för bebyggelse minskar möjligheterna till bilparkering i de centrala delarna vilket också bör påverkar bilinnehavet i centrum.

Planförslaget medför dock att det finns risk för att friyta försvinner i staden och bostäder kan komma

att byggas i mindre lämpliga lägen med risk för bland annat bullerstörningar. Om inte tillkommande bostäder i förtätningens lägen blir tillräckligt attraktiva kommer sannolikt andra platser i periferin av staden vara mer konkurrenskraftiga. Det finns också risk för dyra klimatanpassningsåtgärder kan uppstå då svåra tomter bebyggs och ekosystemtjänster kan få stå tillbaka. Riskerna bedöms kunna hanteras om de behandlas i kommande detaljplaneprocesser.

Det finns också en risk för att det är svårt att genomföra förtätning då fler berörda av planprocesserna riskerar att leda till fler överklaganden och långa planprocesser. Kommunen behöver rusta för genomförandeskedet.

Alternativ 1 – utbyggnad i satelliter och viss förtätning

Den täta och sammanhållna staden är svår att uppnå när staden främst byggs ut i satelliter bara med viss förtätning. Den förtätning som kommer att ske inom stadskärnan kommer troligen inte vara tillräckligt mycket för att uppnå några positiva effekter utan bara medföra lokala förtätningar utan samband i stråk. Samma risker som i planförslaget finns för att friyta kan försvinna och mindre lämpliga lägen bebyggs. Eftersom de projekt som kommer byggas bedöms vara mindre finns troligen inte heller utrymme att kompensera eventuella risker så effekterna blir mer entydigt negativa. Detsamma gäller ekosystemtjänster.

Även trafiken bedöms medföra negativa effekter då en stor del av bebyggelsen kommer att vara utspridd där gång- och cykeltrafiken blir mindre attraktiva som transportmedel och underlaget för en fungerande

kollektivtrafik blir troligen för litet. I kombination med viss förtätning i de centrala delarna bedöms den sammantagna effekten bli negativ med både ökad biltrafik och en större andel av befolkningen som är utsatt för buller och risker.

Nollalternativ – utbyggnad och viss förtätning



Ur aspekten tätt och sammanhållet är konsekvenserna för nollalternativet mycket lika jämförelsealternativet. Även i nollalternativet bedöms viss förtätning ske i centrala lägen vilket i kombination med att merparten av ny bebyggelse blir spridd över staden bedöms medföra negativa konsekvenser med hänsyn till buller och risker liksom att ekosystemtjänster får stå tillbaka utan att några positiva effekter av förtätningen uppstår.

Attraktiva mötesplatser

Stadens attraktivitet är nära knuten till de offentliga rummen. Värnamos offentliga rum ska vara trygga, tillgängliga, tydliga och erbjuda en variation av upplevelser och aktiviteter. Värnamos strategiska styrdokument anger att samhällsplaneringen ska verka för en bredd av dynamiska mötesplatser där kulturer blandas, ung möter gammal, och historien möter framtiden.

Avgörande för hur attraktiva de offentliga rummen upplevs är att de är befolkade med människor. Förutsättningarna för att invånarna ska kunna vistas och röra sig i de offentliga rummen är därmed en av de viktigaste faktorerna för attraktivitet. Närvaron och människor i rummen bidrar också till en ökad trygghet, inte bara i de offentliga rummen, utan också för den intilliggande bebyggelsen.

Konsekvenser

Planförslag – förtätning och viss utbyggnad



Planförslaget medför en ökad potential för att fler människor rör sig i stadens offentliga rum. Detta medför i sin tur att fler platser och rum blir befolkade vilket ökar attraktiviteten i rummen i sig, men också att underlaget för olika urbana aktiviteter i rummen ökar. Förtätningen och den ökade befolkningen ger också underlag för en större mångfald av platser och att det är möjligt att bygga stråk med platser.

Det ökade befolkningsunderlaget ger också bättre förutsättningar för att upprätthålla både offentliga mötesplatser som bibliotek, vårdcentral och utbildning som privata mötesplatser som till exempel caféer och restauranger, gym och handel. Fler möjliga mötesplatser ger också bättre förutsättningar för integration på flera nivåer. Då fler människor bedöms röra sig i de offentliga rummen så bedöms också tryggheten öka i rummen. Kritiskt är dock att befolkningen blir tillräckligt stor på en förhållandevis begränsad yta för att positiva effekter ska uppnås. Det finns en risk för att den förväntade befolkningsutvecklingen inte är tillräckligt stor för att några mer omfattande positiva effekter ska uppnås. Planförslaget bedöms ändå vara tydligt positivt utifrån temat då det ger goda förutsättningar för mer attraktiva mötesplatser.

Alternativ 1 – utbyggnad i satelliter



I jämförelsealternativet sker en befolkningsökning som visserligen ger en ökning av befolkningsunderlaget men eftersom det sker mer utspjutt så uppstår

inte de tydligt positiva effekterna i de offentliga rummen. Varken förutsättningarna för fler och bättre mötesplatser uppstår, och inte heller de positiva effekterna för trygghet och integration. Då befolkningen blir mer utspjutt riskerar tvärtom de centrala offentliga rummen att upplevas som mer otrygga och tomma på verksamheter och folk.

Den ökade befolkningen bedöms däremot ge samma förutsättningar för att upprätthålla både offentliga som privata mötesplatser i ungefär samma omfattning som i planförslaget. Då befolkningsunderlaget är utspjutt över staden bedöms möjligheterna till att utveckla fler mötesplatser vara små.

Sammantaget bedöms jämförelsealternativet ge både negativa och positiva konsekvenser sett till attraktiva mötesplatser. Förslaget bedöms medföra något negativa konsekvenser för de offentliga rummen men samtidigt ge positiva konsekvenser för offentliga och privata mötesplatser.

Nollalternativ – utbyggnad och viss förtätning



Nollalternativet ger i stort sett samma effekter på stadens mötesplatser som jämförelsealternativet med både negativa och positiva konsekvenser. Om förtätning sker kan visserligen något eller några offentliga rum få bättre förutsättningar för attraktiva mötesplatser, men då en övergripande strategi för förtätning saknas riskerar denna potential inte att utnyttjas. De positiva effekterna riskerar därmed att utebli. Det ökade befolkningsunderlaget bedöms däremot ge vissa förutsättningar för att upprätthålla offentliga och privata mötesplatser, men liksom i jämförelsealternativet är möjligheterna till utveckling vara små.

Sammantaget bedöms därför förslaget liksom jämförelsealternativet medföra något negativa konsekvenser för de offentliga rummen men samtidigt ge positiva konsekvenser för offentliga och privata mötesplatser.

Grön-blå stad

Den grön-blå staden är ett sätt att beskriva att Värnamos grönstruktur består av både gröna värden och värden i vattnet. God naturtillgång är en viktig kvalitet för Värnamo, vilket ska tillvaratas och utvecklas. Parker, omgivande landskap och bebyggelse ska samspela och berika varandra och ge en större mångfunktionalitet. En sammanhängande grönstruktur ökar tillgängligheten och orienterbarheten till gröna och blå målpunkter samtidigt som den biologiska funktionaliteten stärkt. Samhällsplaneringen ska verka för att ekosystemtjänster och biodiversitet kan både vidmakthållas och utvecklas.

Konsekvenser

Planförslag – förtätning och viss utbyggnad

Planförslagets stråktänk präglas även av grönstrukturen. Viktiga primära grönstråk finns utpekade och ska skyddas och utvecklas. Förtätningen ökar trycket på både befintliga och potentiella grönytor, varför det är mycket viktigt att ställningstaganden följs och förverkligas i kommande planering. Den ökade förtätningen ger samtidigt möjlighet för större investeringar i den struktur som finns och möjliggör också för utveckling av kompletterande grönstruktur.

Då ställningstaganden för grönstruktur finns och ett övergripande system finns säkrat i plankartan bedöms planförslaget medföra positiva konsekvenser för temat. Men eftersom förtätningen även medför att

trycket ökar på grönytor och konkurrensen om utrymme kommer att skärpas finns risk för att grönstrukturen inte prioriteras tillräckligt högt. Sammantaget bedöms därför planförslaget medföra måttligt positiva konsekvenser för grönstrukturen.

Alternativ 1 – utbyggnad i satelliter

I jämförelsealternativet finns möjlighet att liksom i planförslaget säkra en sammanhängande grönstruktur där primära grönstråk kan skyddas och utvecklas. Den begränsade förtätningen i stadskärnan ökar trycket på grönytor i viss utsträckning men då endast viss bebyggelse förutsätts tillkomma finns möjligheter att säkra viktiga ytor. Den bebyggelse som tillkommer i satelliterna bedöms kunna genomföras utan att större konsekvenser för grönstrukturen som helhet uppstår trots att lokala effekter uppstår. Jämförelsealternativet bedöms medföra positiva effekter för de grön-blå värdena eftersom det finns möjligheter att säkra den övergripande grönstrukturen samtidigt som förändringstrycket på befintliga och potentiella grönytor är begränsat. Sammantaget bedöms därför konsekvenserna vara tydligt positiva.

Nollalternativ – utbyggnad och viss förtätning

I nollalternativet sker en mer slumpmässig förtätning fördelat av staden med tyngdpunkt i de perifera delarna. En övergripande grönstruktur säkerställs därmed inte i nollalternativet och det finns risk för att för grönstrukturen strategiska platser bebyggs och strategiska samband klipps av. Trots ett mer begränsat förändringstryck på strategiska ytor finns ändå risk för att de mest centrala delarna tas i anspråk för bebyggelse och därmed också de svagaste länkarna i grönstrukturen. Eftersom samband inte säkerställs

är det möjligt att samband upprätthålls men eftersom den övergripande strukturen inte heller säkerställs bedöms risken för negativa effekter vara påtaglig. Sammantaget bedöms därför nollalternativet medföra tydligt negativa konsekvenser för de grön-blå värdena.

Hållbart resande

Med hållbart resande avses ett resande inom staden som ger ett mindre klimatavtryck och sker i linje med övriga strategiska styrdokument förutom fördjupningen av översiktsplanen. Detta innebär att gång- och cykeltrafiken ska ges prioritet samtidigt som förutsättningar för en attraktiv central kollektivtrafik ska finnas. Biltrafik sker i staden men ska ha lägre prioritet än övriga trafikslag. I hållbart resande finns också en ny station öster om stadskärnan för snabbtåg.

Konsekvenser

Planförslag – förtätning och viss utbyggnad

Planförslaget bygger på att staden förtätas genom att ny bebyggelse koncentreras till utvecklingsstråk. Utvecklingsstråken sammanfaller till stor del med mobilitetsstråk där framförallt gång-, cykel-, och kollektivtrafik är samlade. I stora delar av staden är även biltrafik möjlig i mobilitetsstråken. Sett till hållbart resande bedöms denna struktur tydligt positiva effekter. Genom att bebyggelsen koncentreras till stråken kommer även en stor del av den tillkommande befolkningen ha nära till hållbara transportslag vilket ökar sannolikheten för att de används vilket följaktligen ger positiva effekter. Eftersom stor del av den tillkommande bebyggelsen är lokaliserad till stråken finns också goda möjligheter för investeringar i en effektiv och attraktiv infrastruktur i form av gena gång- och cykelvägar med god standard. Stråken

ger också förutsättningar för en väl fungerande kollektivtrafik då en stor del av befolkningen kan nås via korta och gena stråk.

Förtätningen i de mest centrala delarna medför dock konkurrens om utrymmet vid vissa strategiska punkter som till exempel vid stationen. Det finns en risk för konflikt mellan olika trafikslag i dessa punkter och om vissa länkar saknas eller inte uppnår tillräcklig kvalitet i stråken kan detta påverka hela systemet negativt. Detta utgör en sårbarhet som dock bedöms vara hanterbar under förutsättning att frågan beaktas i kommande planering och i utbyggnadsfasen.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra tydligt positiva konsekvenser för hållbart resande.

Alternativ 1 – utbyggnad i satelliter

I jämförelsealternativet sker en utspridd bebyggelse koncentrerad i satelliter samt viss förtätning. Gång- och cykeltrafiken kan gynnas i viss utsträckning av förtätningen men då det inte sker i några samlade stråk finns begränsade möjligheter för ny infrastruktur. Då stor del av den nya bebyggelsen sker i satelliterna finns små möjligheter att uppnå en god kollektivtrafik och det är sannolikt svårt att upprätthålla befintlig trafik. Det mest troliga är därmed att biltrafiken gynnas i alternativet.

Liksom i planförslaget finns risk för att konkurrens om utrymmet kan uppstå i de centrala delarna av staden och om länkar i gång- och cykelvägnätet saknas minskar attraktiviteten även i detta alternativ. Om frågan beaktas i kommande processer bedöms dock inga negativa konsekvenser uppstå.

Sammantaget ger jämförelsealternativet negativa konsekvenser för det hållbara resandet. Gång- och cykeltrafiken kan visserligen utvecklas i viss utsträckning men eftersom det finns risk för att kollektivtrafiken inte kan upprätthållas och biltrafiken gynnas bedöms de negativa konsekvenserna överväga.

Nollalternativ – utbyggnad och viss förtätning

Konsekvenserna för det hållbara resandet bedöms vara i princip lika för nollalternativet och jämförelsealternativet. Den begränsade förtätningen kan gynna gång- och cykeltrafiken i viss utsträckning, men eftersom huvuddelen av den nya bebyggelsen är utspridd i stadens periferi bedöms biltrafiken att gynnas i alternativet. Liksom i jämförelsealternativet gör den utspridda bebyggelsen att det är tveksamt om befintlig kollektivtrafik kan upprätthållas. Även risken och konsekvenserna av konkurrens mellan trafikslag i de centrala delarna är lika jämförelsealternativet. Sammantaget ger även nollalternativet negativa konsekvenser för det hållbara resandet. Gång- och cykeltrafiken kan visserligen utvecklas i viss utsträckning men eftersom det finns risk för att kollektivtrafiken inte kan upprätthållas och biltrafiken gynnas bedöms de negativa konsekvenserna överväga.



**Tyck till
om din stad!**

Avslutande samråd för

Fördjupning av översiktsplanen Värnamo stad

Värnamo växer och planerar även i fortsättningen att växa. Detta gör det oerhört viktigt att ha en aktuell plan för hur utvecklingen av bebyggelse och mark- och vattenområden ska äga rum. Värnamo kommuns gällande fördjupning för staden är från 2006 och har bedömts inte vara aktuell. Ett förslag till ny fördjupning har därför tagits fram.

Samrådstiden är satt mellan **2020-09-07 och 2020-11-09** och förslaget till ny fördjupning av översiktsplan, Värnamo stad kommer finnas på stadsbiblioteket, i stadshusets foajé, FIGY-gymnasium och på Värnamo simhall.

Förslaget hittar ni även på kommunens webb-plats, **kommun.varnamo.se/fordjupningvarnamostad** där det också kommer finnas en digital karttjänst hörande till planförslaget och generell information om kommunens översiktsplanering.

Värnamo kommun efterfrågar nu era synpunkter på planförslaget. Enklast är att lämna eventuella synpunkter skriftligen till, Värnamo kommun, Samhällsbyggnadsförvaltningen, 331 83 Värnamo. Det går även bra att lämna synpunkter via e-post till, samhallsbyggnad@varnamo.se

Om ni har frågor eller om ni önskar att vi kommer till er och håller ett möte kring planförslaget är ni välkomna att kontakta oss.

Med en vänlig hälsning!



Scanna QR-koden eller besök:
kommun.varnamo.se/fordjupningvarnamostad
för att läsa mer om arbetet med fördjupningen



Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 130-146**Tid:** 2020-10-23 kl. 08:30**Plats:** Regionens hus, sal B**§ 141****Cykelväg Vetlanda-Korsberga**

Diarienummer: RJL 2020/2187

Beslut

Presidiet föreslår nämnden

- Godkänna föreliggande förslag om att finansiera gång- och cykelväg Vetlanda-Korsberga ur regional transportplan.

Sammanfattning

Investeringen avser asfalterad gång- och cykelväg mellan Vetlanda och Korsberga på befintlig, nedlagd banvall. Beräknad kostnad ligger på ca 20 mnkr, medfinansieringen utgörs av kommunens övertagande av infrastrukturen. Åtgärden ligger utanför de prioriterade stråken för investeringar längs statlig väg, regionala cykelstråk, men investeringen kan genomföras kostnadseffektivt och snabbt, projekt kan komma i produktion tidigt och det ger en god spridning över länet. Det finns även utrymme i budgeten att genomföra den utan att de prioriterade stråken bedöms bli lidande.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2020-10-14

Yrkanden/förslag till beslut på sammanträde

En teknisk justering görs i skrivelsen under stycket prioriteringar.

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutets antal sidor

1

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Asfalterad GC-väg mellan Vetlanda och Korsberga

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Godkänner föreliggande förslag om att finansiera gång- och cykelväg Vetlanda-Korsberga ur regional transportplan.

Sammanfattning

Investeringen avser asfalterad gång- och cykelväg mellan Vetlanda och Korsberga på befintlig, nedlagd banvall. Beräknad kostnad ligger på ca 20 mnkr, medfinansieringen utgörs av kommunens övertagande av infrastrukturen. Åtgärden ligger utanför de prioriterade stråken för investeringar längs statlig väg, regionala cykelstråk, men investeringen kan genomföras kostnadseffektivt och snabbt, projekt kan komma i produktion tidigt och det ger en god spridning över länet. Det finns även utrymme i budgeten att genomföra den utan att de prioriterade stråken bedöms bli lidande.

Information i ärendet

Genomförande

Investeringen avser asfalterad gång- och cykelväg mellan Vetlanda och Korsberga. Det är en första etapp för att i framtiden kunna knyta samman cykelled till Åseda i Kronobergs län. GC-vägen kommer byggas på befintlig, nedlagd banvall vilket gör att det inte krävs en vägplan. Genomförande kan därför göras så snart pengar finns i Trafikverkets verksamhetsplan.

Efter färdigställande kommer Vetlanda kommun köpa befintlig järnvägsfastighet (inom kommunen) för en summa av 1 kr. GC-vägen blir då kommunal och Vetlanda kommun tar på sig alla framtida kostnader för drift, underhåll och förnyelse. Detta är möjligt då banvallen är statlig, men inte ligger i anslutning till annan statlig infrastruktur och den kan omvandlas från ett infranät till ett annat. Det ger en unik situation som möjliggör för kommunen att ta över. Denna typ av lösning för medfinansiering är inte möjlig för andra investeringar eftersom dessa oftast byggs i anslutning till annan statlig infrastruktur vilket kräver att Trafikverket är väghållare.

Kostnad och medfinansiering

Beräknad kostnad ligger på ca 20 mnkr (var av 17 mnkr produktion + 3 mnkr rivning slipers/räler). Resultatet är 14 km asfalterad gång- och cykelväg på befintlig, nedlagd banvall mellan Vetlanda och Korsberga.

Bedömningen är att det långsiktiga kommunala ägandet mer än väl motsvarar den rekommenderade kommunal medfinansiering på 33 % som generellt sett krävs för investeringar ur regional transportplan, potten för regional cykelinfrastruktur längs det statliga vägnätet.

Med det läge som många kommuner befinner sig i är det osäkert om budgeten kommer nyttjas fullt ut och risken är då att medel går förlorade. I dagsläget har bara en investering, Fursjö-Habo, kommit så långt att kommunen och Trafikverket skrivit avtal. Investeringen kommer belasta budgeten med ca 24 miljoner. Resterande 96 miljoner är fortfarande outnyttjade. Även om diskussioner med flera kommuner pågår så är osäkert hur mycket de olika investeringarna i respektive prioriterat stråk kommer ta i anspråk, även om dessa stråk inkluderas bör det finnas utrymme i budgeten för att kunna genomföra även detta projekt. Den nuvarande bedömningen är att kommunerna i de prioriterade stråken kan få ca 20 miljoner var ur regional transportplan.

Prioritering

Åtgärden ligger utanför de prioriterade stråken för investeringar längs statlig väg, regionala cykelstråk. Med anledning av att Mullsjö kommun avvaktar medfinansiering för investeringen cykelstråk Mullsjö-Fursjö frigör det tillfälligt plats i budget vilket kan användas för åtgärder som kan komma i produktion tidigt.

Investeringen syftar till att skapa infrastruktur som på ett kostnadseffektivt sätt möjliggör en ökad, säker cykling och knyter ihop tätorter och kommuner. Investeringen kan även genomföras kostnadseffektivt då befintlig banvall används, detta möjliggör även en snabb framdrift och projekt kan komma i produktion tidigt. Det ger även en god spridning över länet.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2020-10-14

Beslut skickas till

Regionledningskontoret - Regional utveckling

REGIONLEDNINGSKONTORET

Ulf Fransson
T.f. Regional utvecklingsdirektörErik Bromander
Sektionschef samhällsbyggnad och
tillgänglighet