

TRAFIKEN I VÄXJÖ IDAG OCH I FRAMTIDEN



Bilköerna har ökat i hela Växjö.
I "Fagrabäcksrondellen" är köerna idag längre
än tidigare.
Kollektivtrafikens bussar fastnar.

En busschaufför/privatbilist i P4 Kronoberg.

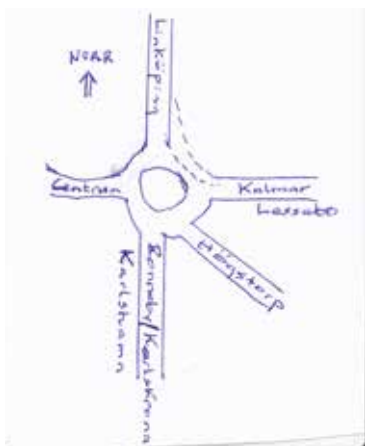
Fagrabäcksrondellen

För att kontrollera sanningshalten i påståenden på förra sidan har jag undersökt trafikflödet i Fagrabäcksrondellen under ett antal morgnar/eftermiddag i november och december 2021. Jag har även studerat kommunala dokument rörande trafiken i Växjö som helhet eftersom Fagrabäcksrondellen bara är en av många belastade korsningar i Växjö.

Trafikräkningsmetoderna var desamma som i Kurt Magnussons och min undersökning av Fagrabäcksrondellen 2017:

- Genom bilkörning i rondellen mäta väntetiden från det att min bil anslöt till kön tills vi kom in i rondellen.
- Räkna fordonen som ansluter till kön i tre av fem påfarter.

Till min hjälp hade jag denna gång ett par bekanta som åkte med mig i bilen och skötte tidtagningen.



(Mycket) schematisk skiss av Fagrabäcksrondellen, Växjö. På Gula sidorna finns zoombar karta som bättre visar vägnätet i Växjö.

Generellt sett fungerar Fagrabäcksrondellen fortfarande lika bra som den gjorde år 2017 och är i långa stycken ett mönster för hur en rondell ska vara byggd.

Generellt sett fungerar Fagrabäcksrondellen fortfarande lika bra som den gjorde år 2017

- Den är tillräckligt stor för att ge bilisterna god överblick.
- Infarterna är något svängda åt höger, vilket gör risken för allvarliga krockar liten
- Inga fotgängare eller cyklister finns.
- Den är ytterst trafiksäker. Under många timmars körning och vistelse vid rondellen har jag inte sett antydning till en kollision, inte en enda bilist har chansat att ta sig in i en för liten lucka.
- Om kanske bilister är osäkra rondellförare, märks inte detta. Man kör bestämt in i rätt läge, håller farten i rondellen och ökar ibland lite ut ur den när vägen är fri.

En av dussinnet

Eftersom de storskaliga planerna för ombyggnad av denna rondell är ett viktigt vägval, ett felaktigt och dåligt underbyggt sådant enligt mig, så är det väl värt att studera hur rondellen fungerar. Det ger lösningen till hur en hållbar trafiksituation kan skapas i och runt Växjö, något som inte åstadkoms med den planerade ombyggnaden.

I Trafikplan 30 och Transportplan för Växjö kommun behandlas inte Fagrabäcksrondellen. Enbart denna fras hittas: "*Fagrabäcksrondellen (ombyggnad planerad)*". Hur kan detta komma sig när det för många invånare är en mycket angelägen

fråga?

Eftersom rondellen bara är en av omkring dussinet korsningar som idag enligt Trafikplan 30 har *"höga belastningsgrader (över 90% för maxtimmen)"* återstår många korsningar att åtgärda. I Växjö kommuns

Fagrabäcksrondellen är en av omkring dussinet korsningar som idag enligt Trafikplan 30 har *"höga belastningsgrader (över 90% för maxtimmen)"*

trafikplaner finns ett uttalat motstånd mot "kapacitetshöjande åtgärder" för biltrafiken och kanske finns där förklaringen till att man väljer att inte ta upp frågan om Fagrabäcksrondellen.

Att åtgärda kvarvarande nära-max-belastade korsningar likadant (=kapacitetshöjande) som Fagrabäcksrondellen går emot den linje kommunen driver.

Fagrabäcksrondellen är enligt kommunen Trafikverkets anläggning

Varför Växjö kommun glömmer sin berömdvärda strävan och gömmer sig bakom Trafikverket ifråga om Fagrabäcksrondellen förstår jag inte. Man låtsas att rondellen inte är kommunens sak.

"I övrigt hänvisar vi till Trafikverket avseende övriga analyser och flödesberäkningar i Fagrabäcksrondellen etc. då detta är deras anläggning." Trafikplaneringschef Per-Olof Löfgren, mail.

Denna taktik är underlig för rondellen finns inne i Växjö och felbeslutet att bygga om den kommer inte bara att drabba Fagrabäcksområdet utan även påverka den lokala trafiken.

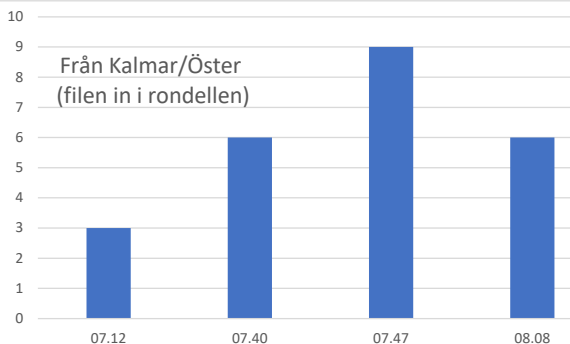
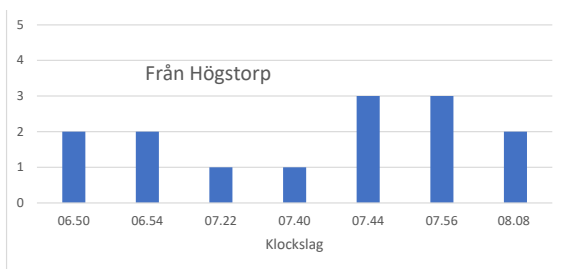
Väntetider runt rondellen

Under tjugo av dygnets timmar och under helger uppstår inga väntetider i rondellen. Från alla håll kan man köra rakt in efter att kanske ha väntat in tre bilar framför. I en del av ovannämnda dussinet korsningar med hög belastning är det väntetider även på andra tider än i rusningstid.

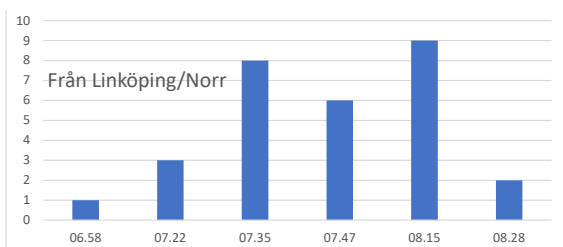
Morgnar

På morgnarna är tiden för belastningen i Fagrabäckrondellen en halvtimme kortare än under eftermiddagstid. Köer uppstår 07.20-08.20, med väntetider av varierande längd.

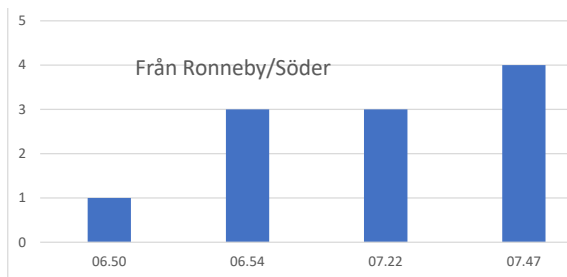
Från Högstorp (ett bostadsområde) är väntetiderna max 3 minuter, från Kalmar



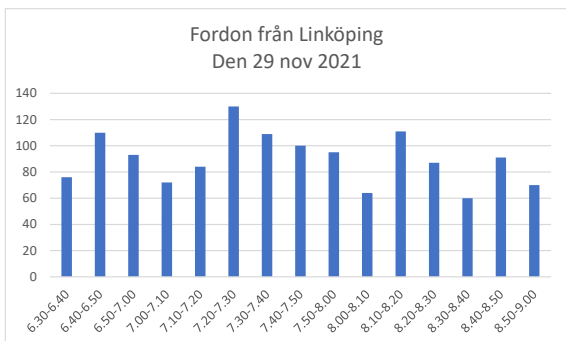
(väg 25) max 9 minuter och från Linköping (väg 25/27) max 10 minuter. Köerna minskar då och då men når inte högre nivåer. Från Ronneby (väg 27/29) är det korta köer och från centrum av Växjö inga köer.



Väntetid i minuter för min bil i olika påfarter tisdagen den 7 december. Vi mätte tiderna när vi upptäckte en kö, så mellan mättiderna kan det ha varit fritt från kö. Från Högstorp och Kalmar varierade väntetiderna mest. Det var "rullande" kö från Linköping och ibland från Ronneby (nästa sida).



Väntetider från Ronneby den 7 december.



Från norr rullade bilarna den 7 december hela perioden och från 7.40 till 08.20 var det en markerad kö, även denna sakta rullande. Totalt passerade 1352 fordon. Vi uppskattade antalet lastbilar, långtradare och entreprenörbilar till 40% av totala antalet.



Trafik från Linköping under tid med normal belastning. Personbilen står tillfälligt parkerad (som jag) och där finns ingen separat fil utanför rondellen in mot centrum. Kanske en god idé?

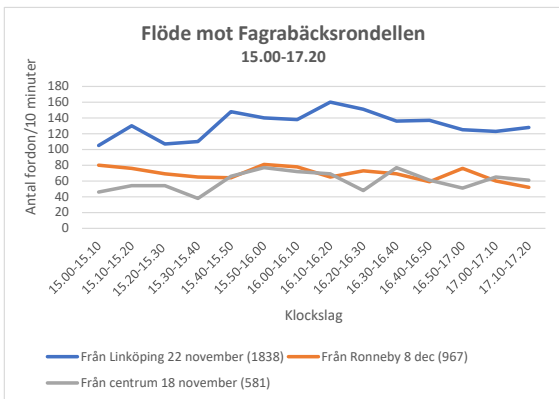
Eftermiddagar

På vardagseftermiddagar blir det köer 15.40-17.10.

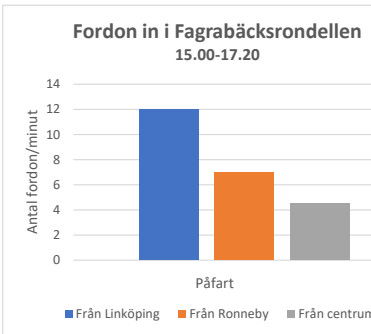
På vardagseftermiddagar blir det köer 15.40-17.10.

Från Linköping och centrum är det max 10 minuters kötid och från Ronneby 8 minuter. Kön från Ronneby varierar i längd medan köerna från Linköping och Centrum finns där konstant under tidsperioden.

Linköpingskön är "rullande" något som är viktigt att notera för detta är nyckeln till en lösning.



Antal fordon per tio minuter som kör in i rondellen. Inom parentes det totala antalet i resp. påfart under tidsperioden 15.00-17.20.



Belastningen per minut samma dagar som ovan.

Varför uppstår köerna?

Denna trafikräkning i all ära, men mer intressant är att undersökningen gav oss klara besked om vad problemet i korsningen verkligen är. Detta ser man tydligt i själva rondellen och resultatet av fordonsräkningen ger visar detsamma.

Undersökningens mål är inte att förringa det problem med väntetider som faktiskt finns. Vi Växjöbor är inte vana vid köer och bilister kan bli irriterade över detta. Intressant är istället att analysera anledning till köbildningarna.

Man kunde förmoda att det beror på alltför stor belastning från alla håll på rondellen, att den helt enkelt inte kan hantera antalet bilar. Så är inte fallet. I två av påfarterna, från centrum och från bostadsområdet Högstorp är antalet fordon lågt.

Det som skapar köerna och är boven i dramat är trafiken Linköping-Ronneby/Karlskrona. Denna trafik enbart "bär skulden" beroende på att de är

- betydligt fler än trafikanterna Centrum-Kalmar/Högstorp



En väntande bil från centrum (vänster) har under rusningstid väldigt svårt att komma in i rondellen beroende på en mycket tät ström av fordon norrifrån (Linköping), där den röda lastbilen befinner sig.

Avståndet från centruminfarten till infarten från Linköping är dessutom kort och detta gör det än svårare att hinna komma in. Under rusningstid kan bilister från centrum bara komma in när bilister i rondellen blinkar för avfart mot centrum. Då bildas den lucka som behövs.

Detta foto, liksom de övriga, är taget 14.00 då belastningen i rondellen är normal = låg. Därför kunde den väntande bilen enklare hitta luckan och ingen kö bildades från centrum.

- "gynnade" av rondellens konstruktion, som gör att de köer som uppstår i båda riktningarna Linköping-Ronneby, men mest från Linköping (norr) aldrig står still. Hastigheten i kön är 5-20 km/tim.

Att en kö rullar beror på att dessa bilister har lätt att ta sig in i rondellen på bekostnad av trafiken från Centrum och från Högstorp/Kalmar. I sistnämnda påfarter uppstår köbildningar morgon (Högstorp) och eftermiddag (Centrum) trots



NU! Den väntande bilisten från centrum ser att lastbilen blinkar höger för utfart mot centrum och en tillräckligt stor lucka bildas för entré i rondellen. Detta sker utanför rusningstid då det kan vara väldigt svårt att ta sig in.

att trafikmängden i sig är låg, väsentligt lägre än Linköping-Ronneby.

Trafikverkets grundtanke, att ta bort Linköping-Ronneby/Karlskrona-trafiken ur rondellen, är således klockren. Huvuddelen av denna trafik är troligen fjärrtrafik och totalt är uppskattningsvis 40% långtradare, lastbilar och entreprenörsfordon. Tas denna trafik bort kommer inga köer att uppstå i någon infart.

Tas Linköping-Ronneby-trafiken bort kommer inga köer att uppstå i någon infart.

Trafikverket (och kommunen) har (troligen) inte insett att det räcker att åtgärda nämnda trafik utan ser sig nödgade att lösa de köproblem som de tror finns kvar efter en bortledning. Därav den onödiga och invecklade konstruerandet av hela tre rondeller.

Här är lösningen

Jag har tillbringat ansevärd tid i rondellen och längs påfarterna för att räkna fordon och fundera ut hur rondellen fungerar. Sen har jag diskuterat med andra och tänkt. Inte bara jag utan de som har varit med mig ser snabbt ovannämnda orsak till de "problem" som uppstår under begränsad tid på dygnet och ser även den enkla lösningen. Den är att inte släppa in Linköping-Ronneby-trafiken i nuvarande rondell utan antingen

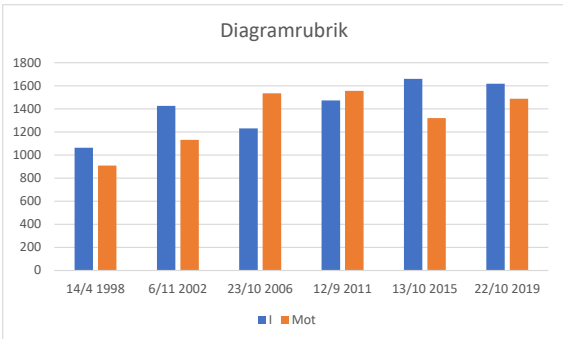
- bygga Norra länken
- eller göra en Y-tunnel in från Linköpingshället (norr) och ut dels på Ronnebyvägen och dels åt Kalmar. Ingen motsvarande tunnel behövs åt andra hållet för utan den täta södergående trafiken sväljer rondellen även trafiken i motsatta riktningen.

Vilket alternativ som än väljs behövs inga ytterligare justeringar i rondellen.

Vilket alternativ som än väljs behövs inga ytterligare justeringar i rondellen. Den trafik från Linköping som ska mot Centrum kör som idag, liksom de som ska åt Högstorp. Inga gång- och cykelvägar behöver ändras och kommunen sparar på detta många miljoner.

Med denna enda åtgärd försvinner den rullande kön och hastigheten kan ökas till runt 60 km/tim. Den önskade 90-farten fungerar kanske inte i en något svängd tunnel.

Jag har inte exakt orkat mäta flödet i alla infarter men jag uppskattar att trafiken från Linköping kan utgöra 1/3 av den



Antalet fordon har ökat i båda riktningarna under de undersökta åren. Trafiken i riktning gggg har varit mest intensiv de flesta åren. De senaste tio åren har ökningen varit väldigt liten. Vår räkning i år gav 1582 fordon från Linköpingshållet.

totala trafiken i rondellen. Så många fler fordon kommer därifrån.

Trafikverket verkar inte ha haft trafikräkningar i alla påfarter i nuvarande rondell men har räknat fordon på vägen från Linköping under åren 2013-2019 (se ovan).

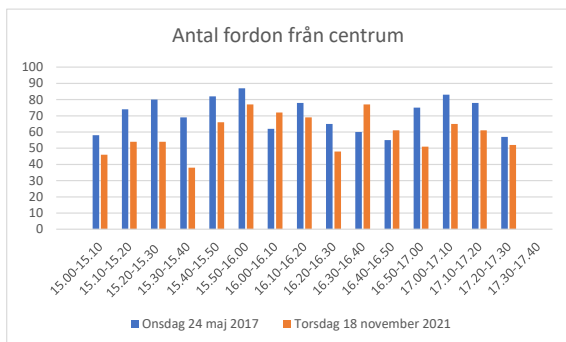
Fördelen med tunnel mot planskild korsning på höjden är att nuvarande rondell kan bibehållas intakt och man behöver inte sätta upp ett antal pelare som håller viadukterna och vägarna. Då kan området Fagrabäck och hela Fyllerydsskogen lämnas i stort sett orört.

Är Fagrabäcksrundellen ett problem?

Om vi backar bandet så kvarstår frågan om det verkligen är något allvarligt problem med dagens rondell. Den klart minskade trafiken från centrum på eftermiddagarna indikerar måhända att många även framöver kommer att arbeta hemifrån, välja andra tider att passera rondellen, kanske flexa etc.

Den begränsade ökningen av trafiken Linköping-Ronneby och vice versa bör också beaktas.

Är möjligen de nuvarande väntetiderna acceptabla om man som alternativ har en storskalig ombyggnad för i utgångsläget 600 miljoner?



De väldigt få bilarna från Centrum under 2,5 timmar under eftermiddags rusnings-tid var för mig oerhört överraskande. Jag hade trott att eftersom kön för att komma in i rondellen varierar i längd från 150-700 meter (till Katedralskolan) under relativt lång tid, så måste antalet bilar vara minst lika högt som 2017. Det är i själva verkat klart lägre.

Anledningen till den irriterande kön är som jag påvisat att trafiken från Linköping,

som ändå inte har ökat speciellt mycket de senaste åren, kan köra rakt in i rondellen mitt framför näsan på centrumbilister som länge måste vänta på en lucka.

Med corona har vi en ny och ovan situation i landet och detta gör att man borde ta ett omtag och fundera

Med corona har vi en ny och ovan situation i landet och detta gör att man borde ta ett omtag, fundera, undersöka trafikflödet med finare instrument (svävare) än jag har haft tillgång till och hitta en hållbar lösning.

Växjö aspirerar på att bli en storstad. I en sådan skulle trafikanterna inte bli alls upprörda över de korta väntetider vi har idag. I storstäder kan väntetiderna vara av den klassen som de felaktigt har påståtts om Fagrabäcksrondellen där "köerna är halvtimmeslånga".

Till Trafikverket



Söderleden. En förbifart som inte har så mycket bebyggelse runt sig som de övriga. Till höger går den nya snabbcykelvägen Teleborg-Arenastaden.

De allvarliga varningssignaler om att flera av de leder som idag hjälpligt fungerar som genomfarter är väldigt hårt belastade tas inte på allvar av Växjö kommun i de två trafikplaner jag studerat.

Så här beskrivs Norrleden, idag 90% belastad och med dagliga köer in i rondellen söder om stora Norremarksrondellen.

"Norrleden (väg 23/25/27) är en statlig väg med en funktion som regionalt stråk. Vägen är en viktig länk i östvästlig riktning som binder samman Halmstad och Kalmar samt orter däremellan. Vägen används även frekvent såväl av stadens invånare med både start och målpunkt i staden som av boende i omkringliggande orter. Norrleden är på sätt en mycket viktig väg för kommunen och trafiken i staden."

Därefter konstateras kallt följande utan någon uppföljning:

"Norrleden riskerar att i relativ närtid bli överbelastad och därmed få en försämrad funktion som regionalt stråk vilket även påverkar den kommunala trafiken."

Kommunen verkar mycket nöjd att slippa ta något ansvar. Följande svårbegripliga-sammanfattning hittas i Trafikplan 30.

"Följden av ställningstagandet ovan innebär att det inte ställs några krav på kommunen att skapa kapacitet på befintliga kommunala vägar eller bygga ett parallellt nät utmed de statliga vägarna för att avlasta Norrleden. Detta innebär exempelvis att Mörners väg inte behöver anpassas till ökad trafik..."

Förbifarter saknas

En väg som är en förbifart bör leda förbi något. Det gör inte förbifarterna i Växjö. Växjö saknar därför egentliga förbifarter och ansvaret för detta ligger hos Trafikverket, men även hos kommunen. Detta gör att fjärrtrafiken leds/tvingas in alltför nära stadens centrum vilket tillsammans med den lokala trafiken skapar köer i många korsningar, inte enbart under rusningstid men hela dagen 06.30 -18.00.

De vägar som fordom fungerade som något av förbifarter har efter stadens expansion hamnat mitt i bostads- och handelsområden. Detta gäller Mörners väg, Norrleden, Sandsbro-Fagrabäck och i någon mån Söderleden.

Inga förbifarter har anlagts, men däremot tvåfiliga leder in mot Centrum. Detta gäller från väster, Öjaby-Vida Arena, från

norr, Sandsbro-Norremarksrondellen, från söder Teleborg-Simhallen.

För bilister som har Växjö som slutmål är förstås dessa infarter påkallade och vettiga, men att den trafik som passerar staden också tvingas välja centrumnära vägar är felaktigt och skapar onödig trängsel.

Inför de möjliga ökade trafikproblemen stadsnära har Växjö kommun tillsammans med Trafikverket valt att åtgärda *en* av de korsningar som anses överbelastade, Fagrabäcksrondellen. Detta kan leda till att trafikplats efter trafikplats på sikt behöver åtgärdas på ett liknande storskaligt sätt med planskilda korsningar och rondellösningar.

Jag tror inte att någon konsekvensutredning har gjorts, alltså vad som händer i trafiken efter Fagrabäcksrondellens ombyggnad

Jag tror inte att någon konsekvensutredning har gjorts, alltså vad som händer i trafiken efter Fagrabäcksrondellens ombyggnad. Hur påverkas övriga korsningar? Vilka är på tur att behöva byggas om?

En hållbar lösning

Den enkla och hållbara lösningen, som Trafikverket verkar skygga för och kommunen ignorerar är att bygga riktiga, helt nya förbifartsvägar på rejält avstånd från stadskärnan, så långt ut att stadens utbyggnad aldrig når dit.

Trafiken från söder (väg 23, Malmö), väster (väg 25, 25, E4 Ljungbyvägen) och norr (väg 30 Jönköping) som ska mot Kalmar, Ronneby och Karlskrona väljer Södra länken som viker av runt Marklanda.

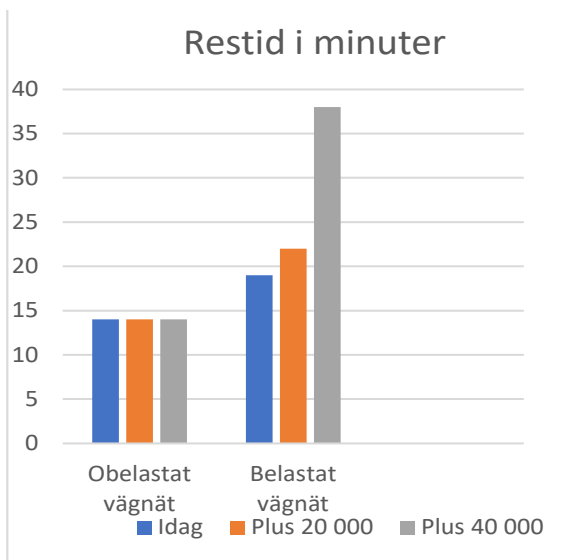
Trafiken från norr (Vetlanda, Linköping) som ska mot Kalmar, Ronneby, Karlskrona väljer Norra länken som viker av före Sandsbro.

Som denna trafikundersökning klart visar är problemet i Fagrabäcksrondellen att trafikmängden från norr (Linköping) "blockerar" infarten i rondellen för trafiken från Centrum, Ronneby och Högstorp. Genom att leda fjärrtrafiken via Norra länken minskar flödet från Linköping, luckor bildas så att övriga trafikanter enklare och snabbare kommer in i rondellen.

Genom anläggandet av dessa länkar minskar även belastningen kraftigt på det som idag är pressade förbifarter, Norrleden, Sandsbro-Österleden. Norrleden är redan idag en tickande bomb med stil-



Lastbilar som inte borde belasta de centrumnära vägarna.



Den förlängning av restiderna som redan idag är ett faktum förvärras om Växjö's befolkning ökar enligt kommunstyrelsens planer. Detta är baserat på en sträcka motsvarande Sandsbro-Samarkand.

lastående kö med bilar västerifrån.

Det är så mycket ovidkommande som behandlas i Trafikverkets reklamfilm för Fagrabäcksrondellen att den knappast kan tas på allvar. Jag saknar också trafikmätningar liknande de jag har gjort i området runt rondellen.

Det är så mycket ovidkommande som behandlas i Trafikverkets reklamfilm för Fagrabäcksrondellen

Jag tror heller inte att Trafikverket har gjort någon destinationsundersökning bland fordonsförare på väg in i rondellen. På det viset skulle man ha perfekt kontroll

på flödet, än bättre än vad mina begränsade undersökningar kunnat visa. Att veta vart trafikanter är på väg är viktigt så att rätt åtgärder sätts in.

Underlaget till ombyggnadsbeslutet är för dåligt.

Underlaget för beslutet till ombyggnad är således för dåligt.

Så Trafikverket: Välj en hållbar trafiklösning istället för att lappa och laga. Led fjärrtrafiken på avstånd från Växjö. Detta borde ha gjorts för länge sedan men det går även att genomföra nu. Det blir en solid lösning för framtiden.

På köpet får Växjö kommun en mycket välkommen present i form av minskad belastning på de vägsträckor och i de korsningar som nu har väldigt hög belastning under delar av dagen.

Om förbifartlösningen bedöms vara omöjlig väljes lämpligen tunnelloösningen för trafiken från Linköping genom Fagrabäcksrondellen. Möjligen kan nya "smygfiler" i stil med den från Kalmar anläggas som ytterligare minskar belastningen i själva rondellen.

Genomför en större trafikundersökning med svävare och en destinationsundersökning som troligen kommer att visa att tunnelalternativet löser problemet.

Den lokala privatbilismen

Inte enbart fjärtrafiken belastar förstås Växjös väg- och gatunät. Kommunens invånare står för den största delen av trafiken inne i Växjö stad och där finns ett antal vägar och korsningar som redan är hårt belastade. Väntetider uppstår inte enbart i Fagrabäckrundellen utan på skilda platser i stan.

Jag har studerat Mörners väg, där köer uppstår på Mörners väg och i flera av de många gator som korsar vägen. Detta är värst i rusningstid men trafiken är tät egentligen hela dagen i området längs Mörners väg, en tidigare genomfartsled.

Det tar normalt fem minuter att ta sig från Liedbergsgatan till Samarkand på Mörners väg. I tider då belastningen är hård tar det 10 minuter. Med den ökande belastning som en ökning av Växjös befolkning ger upphov till kommer den tiden att öka.

I Trafikplan 30 finns en mer dramatisk beskrivning över förlängningen av restiden för bilister och kollektivtrafik om/när Växjös befolkning ökar med 20.000 resp. 40.000. Det är en sträcka i stan motsvarande mellan Sandsbro och Samarkand.

Växjö ska växa

En analys (i Trafikplan 30) visar att Växjö *"redan nu höga belastningsgrader (över 90 % för maxtimmen*) på Norrleden, Österleden, Sandsbrovägen, Linnégatan-Storgatan (mellan Vilhelm Mobergs gata och Teleborgsvägen), Teleborgsvägen (mellan Tingsrydsvägen och Alegatan), Storgatan öster om Smedjegatan, Mörners väg mellan Smedjegatan och Liedbergsgatan,*

Fagrabäcksvägen mellan Risingevägen



och Linnégatan, Östergårdsgatan mellan Norrtullsgatan och Staglabergsgatan samt delar av Söderleden intill Södra Alléondellen”.

Dessa vägsträckor är runt 5 km långa och innehåller omkring 12 korsningar. Antalet korsningar där vägar med 100% (= full) belastning passerar är runt 7. Fagrabäcksrondellen är en av dessa. Vid 100% belastning *”är gränsen nära att systemet inte längre fungerar”.*

”En belastningsgrad på 90 % innebär att systemet är påtagligt påverkat och att trängseln är tydlig med restidsförlängningar som följd. Effekterna uppkommer under dygnets maxtimmar vilket innebär att det däremellan kan vara avsevärt mindre trafik.

Med bibehållen färdmedelsfördelning skulle Växjös trafiksystem vara väldigt högt belastat, redan vid ytterligare 20 000 invånare. Med ökat invånarantal om 40 000 personer kommer trafiksystemet vara

så pass belastat, med nuvarande färdmedelsfördelning, att det skulle kollapsa”.

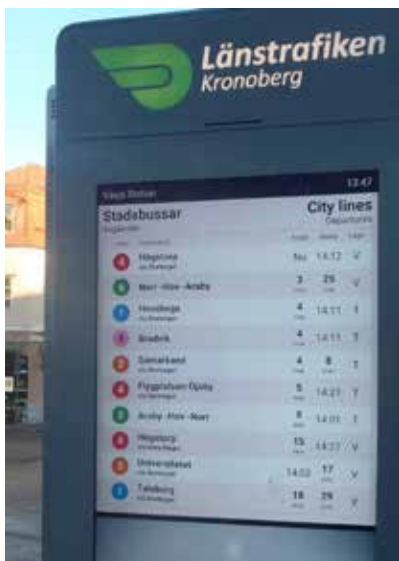
Jag kan inte förstå anledningen till den väldigt starka önskan att göra Växjö till en storstad, något som ökar trafikproblemen. Är det en allmän önskan? Inte min. Låt Växjö vara en helmysig välfungerande småstad, som den är idag.

Kommunstyrelsen har slagit fast att Växjö ska växa, *”från en småstad där man förväntas nå allt med bil, till en större och attraktivare stad med tydliga urbana kvaliteter och täta regionala förbindelser.”*

Om man med ”urbana kvaliteter” menar storskaliga trafiklösningar så finns det gott om korsningar och vägsträckor som man kan åtgärda med samma botemedel som i Fagrabäcksrondellen: Ökad hastighet, planskilda korsningar, ianspråktagande av mycket mark och förvandling av en fungerande stadsdel.

Cykling och kollektivtrafik

Jag har fått länkar till en del dokument angående cykling i kommunen mig tillsända av trafiksamordnare Pär Wallin och har även pratat cykling och kollektivtrafik med honom. Mitt allmänna intryck är att han och kommunen gör väldigt mycket för att underlätta och öka användandet av cykel. *”Växjö ska utvecklas så att gång, cykel och kollektivtrafik klarar huvuddelen av*



transportbehoven" (Trafikplan 30) Bilens andel av stadens trafikarbete ska inom 15 år minska från dagens cirka 65 % till 50 %.

(Trafikplan 30)
 Detta ska på följande vis:

1. Minska behovet av resor och transporter.
2. Föra över resor från bil till gång, cykel och kollektivtrafik där alternativ finns.
3. Effektivisera kvarvarande bilresor och godstransporter.

Punkt 1 är viktig och pandemin har visat att det går att arbeta hemifrån och att man kan ha digitala möten och konferenser.

Ingenstans i Växjö kommuns planer talar om att järnvägen borde kunna ta hand om betydligt fler transporter och få ner antalet lastbilar och långtradare som passerar genom Växjö, inte minst på väg gg Linköping-Ronneby/Kalmar.

Så det borde stå minskade *vägtransporter* och inte enbart transporter. Att minska transporter generellt är inte enkelt i ett samhälle som konsumerar allt mer.

Punkt 2 är även den viktig. Det som för mig som amatör känns som huvudproblemet, och det behandlas ingenstans, är att allmänheten inte reagerar i önskad omfattning på de fysiska förändringarna i trafikmiljön, som gynnar cyklister. Tillräckligt många byter inte från bil till cykel och inte heller från bil till buss.

Den övergång från privatbil till cykel/ buss som Trafikplan 2030 förutspår och



Cykelräknare i solnedgången vid Växjö simhall, vid Växjösjön.

man redan verkar ha räknat in, har inte påbörjats och jag tvivlar på att den någonsin kommer. Hur får man en familj som har två bilar eller tre bilar att inte använda dessa till arbetet måndag-fredag utan välja annat färdmedel? Vad behöver göras för fler som har jobbet inom 3 km från bostaden inte tar bilen?

Det tål att fundera på för vanans makt är enorm. En linje Växjö kommun försöker följa är att kommunen *"åtminstone inte underlättar för biltrafiken vilket kan leda till att bilister väljer annat färdmedel"*.

Denna kloka strävan har man helt ignorerat ifråga om ombyggnationen av Fagrabäckrondellen. Där satsar (Trafikverket) på att höja hastigheten på vägarna norr-söder, skapa tre rondeller istället för nuvarande en. Detta enbart till fromma för biltrafiken.

Nu är det, som tjänstemännen flitigt påpekar inte Växjö kommun som bygger om. Kommunen bidrar med ombyggnation och omledning av nuvarande fint fungerande gång- och cykelvägar.

De 600 miljonerna som ombyggnation ska kosta (det lär bli mer och allt är våra skattepengar) bör istället användas till satsningar på de tre punkterna ovan. Att inte ombyggnationen ses som problematiskt för att den går tvärs emot kommunens linje är en mycket svag punkt i trafikplanerna.

Möjligtvis har man i punkt 3 tänkt lite på järnvägens möjligheter i "effektivera godstransporterna". Ensamåkande i privatbilar är mycket vanligt inte enbart i Växjö och kan man hitta incitament att få fler att samåka är mycket vunnet.



Buss 4 har släpps ut på Ronnebyvägen från Sandviksvägen.

Dessa punkter ska således minska bilåkandet och öka, gång-, cykel- och kollektivresandet”.

”För biltrafiken innebär en restriktiv syn på kapacitetshöjande åtgärder att det tidvis kan bli trångt på vissa gator och i vissa korsningar.” Detta citat från kapitlet ”Vilket trafiksystem vill vi ha?” går också stick i stäv med planerna för Fagrabäcksrondellen, som enligt reklamen och löftena är en mycket omfattande ”kapacitetshöjande åtgärd”.

I Växjö finns sex mätstationer som registrerar passerade cyklar. Under åren 2013-2018 var antalet passager konstant (runt 1 200 000). För åren 2019 och 2020 registrerades en ökning till 1 400 000. Alla mätpunkter räknas passager från båda håll. Om detta är låga eller höga siffror är svårt att säga. Likaså om kommunen kan känna sig nöjd med ökningen de två senaste åren.

Mitt intryck är att detta ingalunda räcker för att det ska göra någon större skillnad vad gäller resandevanorna. Den önskade målet att cyklandets del i totala antalet personresor som var 19% år 2012, till 24% år 2020, har troligen inte uppfyllts.

Jag ser heller inte hur man ska uppnå det mer långsiktiga målet för cykling och kollektivtrafik på 37%.

Om målen uppnås är det jättebra och en stor framgång, men räcker det till att bota den belastning som finns på trafikinätet som helhet och kraftiga belastning i delar av staden?

Jag kom visst bort från de inledande påståendena och jag har inte helt säkra svar på allt. Jag har en känsla av att bilköerna har ökat generellt i Växjö, men jag är osäker. I Fagrabäckrondellen är likheterna (väntetiderna) stora med den undersökning jag gjorde 2017. Köerna är ungefär lika långa som då.

Trafikmängden in i rondellen har nog inte ökat. Antalet bilar från centrum in i rondellen har minskat kraftigt. På vägen Linköping-Ronneby är ökningen som påvisats begränsad de senaste åren.

Det tredje påstående är felaktigt eller överdrivet. Den enda stadslinjen för bussar som går genom rondellen är buss 4 (Högstorp) och den bussen kör obehindrat in i rondellen större delen av dagen.

Från Högstorp kan den få vänta i 3 minuter och från andra hållet kortare tid, i och med att vänliga bilister släpper in bussen om det är kö från Ronneby.

Lessebobussen (linjerna 217, 218, 219) kan fastna en stund i kön mot Växjö på morgonen och ut från Växjö på eftermiddagen. Över tio minuter är det dock aldrig eftersom längre väntetider saknas. Totalt är det få bussar i rondellen, så att bygga om den för kollektivtrafikens skull är inte motiverat.

Så Växjö kommun

Ta ert ansvar och ompröva beslutet att medverka till en ombyggnad av Fagrabäcksrondellen. Här är anledningarna igen:

- Trafikplatsen fungerar idag
- Köerna bör kunna accepteras nu när ni vet att de inte är "halvtimmeslånga".
- Kostnaden är orimligt hög och pengarna behövs till annat
- Trafikverket bör ta sitt ansvar och skapa nya, fungerande förbifarter alternativt använda Y-förslaget och/eller skapa fler smyfiler till höger i infarterna i lihet med från kalmar hållet.
- Fagrabäcksområdet och Fyllerydsskogen bör skonas.
- Ta larmrapporterna om belasade vägar och korsningar på allvar.
- Fortsätt arbetet med att minska bilismen och förmå oss att cykla och använda tåg och buss mer.
- Håll fast vid era riktlinjer, även ifråga om Fagrabäcksrondellen.

Mina 14 idéer från rapporten 2017

FJORTON GENERELLA FÖRSLAG PÅ LÖSNING ATT MINSKA TRAFIKEN I VÄXJÖ CENTRUM

1 På pendelbussar och tåg finns eller kommer att finna wifi och man kunde uppmana företag i Växjö att starta arbetstiden när den anställde i allmänna färdmedel loggar in, börjar jobba med att kanske börjat besvara sina mail. Det innebär kortare tid på arbetsplatsen och att den anställde kan ta samma buss hem något tidigare på eftermiddagen. Då loggar den anställde in igen och jobbar vidare. Många arbetar idag vid en dator och detta skulle kunna gälla för dem som har arbetsuppgifter man kan utföra med dator på t. ex. tåget.

2 Företag, med början för kommunanställda, ger cyklande anställda 15-30 minuters tidsbonus/dag.

3 Diskutera med företagen om man kunde låta anställda arbeta del av dag eller en dag i veckan hemifrån och hitta vägar för detta

Förslag 1-3

Positivt:

- Färre pendelbilister och kortare köer
- kortare arbetsdag
- nöjdare anställda.

Negativt:

- kortare tid på arbetsplatsen

4 Genomför förändringar i flextiden så att anställda kan börja så tidigt att de som måste köra bil är på jobbet när väntetiderna startar och ute ur stan före 15.30 då väntetiderna börjar. Placera om möjligt

arbetstiden för halvtidare så tiderna med väntetid undviks.

5. Starta grupper för gemensam arbetsspendling med bil från och till Alvesta, Moheda, Lammhult, Braås, Rottne, Hovmantorp, Lessebo, Ingelstad, etc på de stora företagen och i respektive ort. Även Tingsryd och andra orter längre bort. Fyll bilar och åk gemensamt.

6. Bearbeta boende på Teleborg, Öjaby, Sandsbro att damma av cyklarna. Att köra bil till stan för arbete därifrån är kostsamt och onödigt.

7. Uppmana affärer att ha lockpriser 10-14 på vardagar och även efter 18.00.

8. Bearbeta hantverkare att planera så att de besöker färre arbetsplatser varje dag. Att göra klart på ett ställe istället för att åka fram och tillbaka till kanske 5-7 arbetsplatser varje dag.

9. Få cykelhandlare att sälja "underhållskort" en gång per år (under lågsäsong) på cykeln.

10. Förlänga övergångstiden på bussarna så att man kan åka på samma biljett under fem timmar.

11. Resenärer med giltig tågbiljett samma dag åker gratis på stadsbussarna. Till och från Resecentrum.

12. Fri bussresa vid alla sjukhusbesök, inklusive vårdcentraler.

13. Fria tågresor mellan Växjö och Alvesta.

14. Fri resa, som i Stockholm, för resande med barnvagn.

Några av mina förslag är "inte alls rättvisa" i och med att alla inte kan utnyttja dem. Bortse vänligen från det, för förslaget gynnar oss alla. Att hitta förslag där

alla kan "vinna" lika mycket är knepigt.

Kommentarer 2021

- Punkt 3 med hemarbete har blivit en realitet i och med corona. Arbeta för att företag även i fortsättningen uppmuntrar till arbete i hemmet.
- Växjö kommun är av tradition kraftigt emot sänkta priser i kollektivtrafiken, men jag tycker man bör ompröva detta. Tesen att denna trafik ska bära sina egna kostnader eller generera vinst är diskutabel om man tänker på miljö och hållbarhet.
- För att få fler resande utanför rusningstiderna borde man ta upp frågan om gratis, eller kraftigt rabatterat pris för pensionärer, studerande, föräldrar med barnvagn etc.
- Placeringen av nya sjukhuset ger upphov till stora kostnader för vägsystemet i området. Detta känns helt fel då de medlen kunde ha gått till byggandet av Södra och Norra länkarna, den angelägnaste frågan anser jag.
- Risken att en storskalig storstadslösning välj runt sjukhuset är överhängande.