

Trafiken i Växjö stad



Kjell Johansson

0730-49 21 46

kjelvis@telia.com

INNEHÅLL

KORTVERSIONEN	3
BAKGRUND	4
HUR VAR DET FÖRR?	4
OCH IDAG?	4
GRÖNA VÄXJÖ	5
DAGENS TRAFIKSITUATION – ETT VÄGVAL	5
FJORTON GENERELLA FÖRSLAG PÅ LÖSNING -så kan man visst göra	7
OM DET MÅSTE BYGGAS	8
KOMMENTERAT PRESSMEDDELANDE FRÅN 2014	9
FAGRABÄCKSPROJEKTET (som jag har uppfattat det)	11
UNDERSÖKNING I FAGRABÄCKSRONDELEN	12
GRÖNXJÖS NYA VÄGAR	18
INSÄNDARE 1 SmP KURT MAGNUSSON	20
INSÄNDARE 2 SmP KURT MAGNUSSON	21

Framsidesfotot: *Fagrabäcksrondellen som den ser ut under 20 av dygnets timmar samt helger. Den är stor, ger bilisterna en utmärkt överblick och är troligen Växjös bäst konstruerade rondell.*



Kurt Magnusson beredd i min Dacia, undersökningsbilen.

KORTVERSIONEN

Växjö har nått en punkt då eftertanke krävs vad det gäller trafiken. Det bör göras en större undersökning av trafikflödet för att kunna sätta in rätt åtgärder. En stor trafikplats av ett slag vi inte sett i Växjö tidigare önskar Trafikverket skapa runt Fagrabäcksrondellen. Ingen flödes- eller destinationsundersökning har gjorts i samband med detta utan man har litat på rykten och åsikter som

- ”det är ”halvtimmes långa körer i Fagrabäcksrondellen”
- ”det är stora trafiksäkerhetsproblem där”
- ”oskyddade trafikanter måste skyddas”

Några kamrater och jag har i en undersökning visat att det första ryktet är felaktigt och att väntetiderna är maximalt 12 minuter. Rondellen fungerar på ett utmärkt och trafiksäkert sätt för alla som trafikerar den. Under 20 av dygnets timmar och på helgerna sväljer den trafiken utan några väntetider. Korta väntetider, i stil med sådana vi uppmätt bör accepteras. Antalet oskyddade trafikanter i rondellen är försvinnande få och dessa är lika bra skyddade som i andra korsningar.

Trafikverket har satsat på en skönmålade kampanj för att få med sig Växjös politiska partier och allmänhet. Detta har lyckats.

Jag anser att vi bör satsa på generella trafikbegränsande åtgärder istället för att försöka bygga bort det man anser vara problem korsning för korsning, något som ändå inte fungerar i centrala Växjö. Där hindras detta av den gamla rutnätsstadens struktur. Med tanke på det kända ekonomiska läget är en nedläggning av projektet Fagrabäcksrondellen motiverad.

Detta blir än mer motiverat eftersom säkert underlag verkar saknas för den stora ombyggnaden kostnadsberäknad till 280 miljoner.

BAKGRUND

Växjö har under lång tid ökat sitt invånarantal och ökningstakten är numera relativt hög. Det planeras nya bostadsområden, det byggs villor och hyreshus. Det öppnas nya affärer och nya företag etablerar sig. Växjö växer. Det är positivt och en utveckling man inte ska försöka hindra.

Det är många gemensamma samhällsfunktioner som får ökad belastning till följd av en snabb befolkningsökning. Det gäller till exempel sjukvård, skola, äldreomsorg, polis, socialtjänst, arbetsförmedling och flyktmottagande. Jag ska i denna idéskiss koncentrera mig enbart på kommunikationer.

Växjö har en ambition att bli en storstad och är redan på väg. Småstadsandan, det positiva med vänlighet, hjälpsamhet och att hälsa när man kommer i en affär, finns fortfarande kvar. Jag hade varit utomlands och skulle avsluta min resa med buss 5 till Teleborg. Jag hade inga svenska pengar och inget plastkort. Jag var pank. Jag började förklara för bussföraren, som bara log och viftade in mig i sin buss. Det är Växjö för mig. Behöver du ett handtag, så får du det.

HUR VAR DET FÖRR?

Om vi tar oss ett halvsekel tillbaka bodde människor i Växjö och övriga landet nära sina arbeten och skolor. Anställda kunde gå eller cykla till jobbet och skolbarnen kunde göra detsamma. Man var elev i den skola som låg närmast. Några körde bil eller åkte buss till arbetet men inga föräldrar körde sina barn till skolan, några till dagis. På landet, i samhällena och i städerna syntes inga problem förknippade med människors dagliga förflyttningar

OCH IDAG?

Idag är läget annorlunda. Avståndet till jobbet är i genomsnitt klart längre och inte alla barn väljer den skola som finns i just det området. Cykeln är inte det naturliga förstavalet när det gäller fortskaffningsmedel. De vuxnas cyklar samlar damm i garaget och de två bilar familjen äger står utanför. Att ha dubbla bilar ger de vuxna större frihet och båda kan ta sig till arbetet med bil. Logistiken med hämtning och lämning av barn i skolor och på förskolor underlättas. Hur stor procent av familjerna i Växjö som har en bil och två bilar är svårt att säga, men antalet verkar stiga.

Den allt tätare biltrafiken i Växjö beror således på

- ökat invånarantal
- längre resor morgon och eftermiddag till jobben
- ökat antal bilar i familjerna (och fler ensamstående som har bil, förstås)

I detta nu finns ytterligare några faktorer som påverkar och den ena är högkonjunkturen som gör att antalet "entreprenörbilar" på vägarna är stort. Hantverkare är fullt sysselsatta och kör mellan sina många olika projekt på dagarna. Den andra är det trafikflöde som uppstår då folk som ska handla i bil kör från det ena handelsområdet till det andra. Det är både människor från Växjö och sådana som kommer från närområdet.

GRÖNA VÄXJÖ

Växjö är Europas grönaste stad och även om vi måhända sticker ut hakan med detta anser jag att ambitionen är vällovlig. I Växjö finns alla förutsättningar att förverkliga detta och hindren är få. De politiska partierna står eniga i ambitionen och de har sina väljare bakom sig. Befolkningen är ung och skatteunderlaget växande, så pengabrist borde inte behöva hindra detta. Linnéuniversitetet lockar ungdomar från Sverige och resten av världen. En del av dessa får arbete och väljer att stanna i Växjö. Trots storleken är fortfarande det som en gång var universitetsfilialen till Lund, där alla kände alla, ett lärosäte med mycket god stämning där det är nära mellan lärare och studenter.

Folk trivs på Campus och i Växjö.

När det gäller förflyttningar så bedriver kommunen ett hårt arbete för att höja statusen på cyklandet och få oss att ta till pedalkraft igen. Detta är absolut rätt, men frågan är hur detta biter. Dammas cyklarna av och låter vi andrabilen stå?

Antalet cykelhandlare är många och några av dessa satsar på att reparera och hyra ut cyklar. Många studenter ses därför cykla. Kapaciteten att tillhandahålla och serva cyklar är hög.

DAGENS TRAFIKSITUATION - ETT VÄGVAL

När det gäller kommunikationer tror jag att det är dags att Växjö först ordentligt undersöker hur läget är och därefter funderar på vilken väg man ska välja. Det finns två:

1. En successiv utbyggnad av vägnätet till motorväg/90-väg strax utanför rutstaden runt hela stan. Vägbanor och broar i olika nivåer.

Denna lösning är den idag rådande och är den rätta om man önskar förvandla Växjö till en "traditionell" storstad med ett kraftigt motorvägsliknande nät runt staden. Med denna lösning underlättas framkomligheten för förbipasserande trafik, hastigheterna höjs och utsläppen och bullret ökar. Mycket värdefull mark går åt till vägar. Metoden kan dock inte användas på rutstaden, centrum, där det är mycket trångt mellan husen och utrymme för stora vägar med på- och avfarter saknas. Runt järnvägsområdet/lasarettet är det redan nu mycket trångt och med de nya husen ökar trafiken. Parkeringsproblemen ökar trots byggande av garage. Centrala Växjö riskerar att under vissa tider bli igenkorkat och inte heller bussar kan komma fram.

2. Generella åtgärder som minskar antalet fordon som passerar centrum eller kör på genomfartsvägar. Smärre justeringar av de rådande korsningarna.

Under 20 timmar av vardagarna och på helgerna flyter trafiken – trots ett ökande trafikflöde – utan störningar runt staden. Inne i centrum är det under kanske under fem timmar köbildningar runt Resecentrum. Växjö kallades "Rondellernas huvudstad" och kritiken mot rondelllösningarna var kraftig, inte minst från pressen. Numera inser vi Växjöbor nog att det är tack vare rondellerna, där man sällan behöver stanna, som trafiken fungerar så relativt smärtfritt idag.

Under rusningstid uppstår en del väntetider i många korsningar i rutstaden och strax utanför den. Det gäller i såväl oreglerade, trafikljusreglerade som rondellkorsningar. Exempel är Fagrabäcksrondellen, Norremarksrondellen, korsningen Storgatan-Söderleden/Arabygatan. Växjösvägnät sväljer helt enkelt inte den fordonsmängd som passerar under dessa tider.

Kommentar [K1]: fler

Varför är det så? Var ligger huvudproblemet? Vilka biproblem finns? Jag anser att man borde sätta in noggranna undersökningar av

- antal bilar som passerar varje korsning per tidsenhet
- väntetider
- destinationen

1972 arbetade jag för Vägverket på Riksettan vid Stigamo 20 km söder om Jönköping. Vi var ett antal sommarjobbade språkstudenter som under en vecka intervjuade bilisterna som passerade. Bilarna vinkades in på en rastplats, vi presenterade oss på passande språk, förklarade ärendet och ställde några frågor

- varifrån, adress, hade resan startats?
- var skulle den sluta, adress?
- vad var syftet med resan, vad fanns vid resans slutmål (arbetsplats, släkting, en affär etc)?

Detta skulle ge ansvariga myndigheter underlag för det planerade motorvägsdragningen till och förbi Jönköping och även mot Värnamo. I Jönköping drogs sedan E4:an på, vad man då tyckte, behörigt avstånd från centrum. Idag hade man absolut önskat en mer östlig dragning då landets trafikpulsåder E4 löper alldeles för nära staden i numera fullt bebyggda områden.

En liknande undersökning borde göras i Växjö för att bättre *förstå* trafikflödet och anpassa de ofta mycket kostsamma åtgärderna därefter. Undersökning av ett "problemställe" räcker inte utan en total överblick bör skapas. Frågor som: Vad händer med trafiken i resten av staden och man bygger om en korsning? Uppstår då mer köer någon annanstans? För att kunna besvara dessa måste man känna till vart bilar i en speciell korsning är på väg. Kanske skulle man kunna länka bort enbart trafiken i en viss riktning och slippa göra en totalomläggning.

Jag anser att man bör välja metod 2, för jag tror inte att det är möjligt att bygga bort de väntetider man fruktar ska öka och möjlig stockning runt Resecentrum/lasarettet. Då borde man ta fram och testa ett antal kanske okonventionella åtgärder som inte inbegriper ombyggnationer. "Så kan man väl inte göra, Det var det dummaste jag hört", hörs ofta när sådant presenteras, men varför inte satsa?

FJORTON GENERELLA FÖRSLAG PÅ LÖSNING – så kan man visst göra

1 På pendelbussar och tåg finns eller kommer att finna wifi och en enkel lösning vore att förmå företag i Växjö att starta arbetstiden när den anställda i allmänna färdmedel loggar in, börjar jobba med att kanske börjat besvara sina mail. Det innebär kortare tid på arbetsplatsen och att den anställda kan ta samma buss hem något tidigare på eftermiddagen. Då loggar den anställda 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 e x 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 arbetspendling 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 t ex 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 några lockpriser 10-14 på vardagar och även efter 18.00.

8. Bearbeta hantverkare att planera så att de besöker färre arbetsplatser (villor i huvudsak) varje dag. Att göra klart på ett ställe istället för att åka fram och tillbaka på kanske 5-7 varje dag. Nu har de ovanan att dra ut på varje arbete under lång tid för att kunna ta fler jobb. Det tillbringar mycket tid i bilen. Det blir dock samma antal om man planerar bättre – och nöjdare kunder.

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 kanske inom 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 tåg- (och kanske buss)resor 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.

OM DET MÅSTE BYGGAS

Om det ska byggas om, så är det rätta alternativet för framtiden att sluta försöka bygga bort de problem det påstås finnas nära stan och i centrum. Satsa istället på att dra nya 90 vägar långt från stan. Att få bort genomfartstrafiken från lokaltrafiken gör sig svårigen i Jönköping, men för Växjö del är det fortfarande fullt möjligt. Om nu Vägverket anser att våra trafikproblem är så stora. Halmstad-Kalmar trafiken borde då dras söder om Bergundasjön och Linköping-Kalmar/Ronneby klart mycket längre ut i skogen än i Fyllerydsskogen som bör behållas som en extralunga för gröna staden Växjö. Det skulle kanske helt bekostas av Vägverket, kanske. 80 sparade miljoner är bra även om även Vägverkets pengar är skattepengar.

Att bygga om befintlig rondell betydligt mindre, göra den tvåfilig är ett annat alternativ. Utrymme finns inuti och runt rondellen.

Med en del av de här generella åtgärderna och möjligen med ny/a vägdragningar långt från stan lättar trycket för Växjö.



På väg in i rondellen från Österleden, Linköpingshålllet. Här kan långa köer uppstå, men det är oftast en "rullande" kö något som begränsar väntetiderna. När man sitter i en bilkö upplevs det ta mycket längre tid än det i verkligheten gör. Detta kan förklara ryktet "halvtimmeslånga köer".

Trafiksituationen i Fagrabäcksrondellen under lupp

Pressmeddelande • Feb 04, 2014 07:30 CET **I rött mina kommentarer baserade på den situation som existerar idag och våra undersökningar.**

Minska restider för arbetspendling, långväga resor och godstransporter samt säkerställa att detta sker på ett trafiksäkert vägnät. Trafikverket planerar nya åtgärder för att komma till bukt med trafikproblemen vid Fagrabäcksrondellen i Växjö. För kort och lång arbetspendling kan minskningen av restiden med föreslagen utbyggnad (om i de nya rondellerna inga köer uppstår) kortas med vardagar upp till 12 minuter under fyra timmar under dygnet. Under 20 timmar och under helger kortas den kanske med en minut om man håller 100 km genom området.

- Riksväg 25 är en viktig nationell förbindelse som här sammanfaller med det lokala behovet av god tillgänglighet för Växjöborna och näringslivet. **Detta stämmer gott.** Vår avsikt är att tillgodose dessa behov för såväl långväga person- och godstrafik som för vardagens in- och utpendlare till Växjö, säger Lennart Andersson, regionchef på Trafikverkets Region Syd. **Behoven är redan tillgodosedda med nuvarande rondell.** - Oerhört välkomnande att processen kan dra igång. Det är viktigt att hänsyn tas till naturreservatet och tillgängligheten till detsamma samt att åtgärden på ett attraktivt sätt bidrar till staden, att det blir välkomnande, säger kommunalråd Bo Frank (M). Rondellen är idag bevuxen med buskar och blommor och är välkomnade. Mycket attraktiv mark tas i anspråk och intrång görs i Fyllerydsskogen. Det är idag väldigt lätt för Fagrabäcksborna att ta sig till området genom väl fungerande tunnlar. Bullret och utsläppen ökar.

Trafikproblematiken vid Fagrabäcksrondellen är välkänd. **Nej, så är det inte. Inga underlag som visar vilka problemen är och hur stora de är har gjorts 2014-2017. Det välkända är rykten.**

Riksvägarna 25 och 27 strålar här samman och dagens lösning innebär såväl trafiksäkerhets- som kapacitetsproblem. **De har vi under sex timmars körning i rondellen och på påfartsvägarna och under fyra timmars trafikundersökning på Fagrabäcksvägen inte sett. Ingen incident har vi noterat och rondellen sväljer enkelt trafikmängden 2017.**

Sträckorna är inte mötesseparerade och i Fagrabäcksrondellen samsas genomfartstrafiken med lokaltrafiken vilket skapar långa köer vid intensiv trafik. **De köerna har inte funnits när vi varit där. Troligen inte heller under dygnets resterande 20 timmar. Längsta väntetiderna, oftast i en sakta rullande kö, har varit 12 minuter. Det var under en trafikintensiv onsdag före klämdagshelgen vid Kristi Himmelsfärd. Tisdagen den 30 maj var väntetiderna aldrig över 8 minuter.**

Särskilt problematiskt är det för kollektivtrafiken och dess möjlighet att gynna arbetspendling. **Detta förstår vi inte för inte många bussar använder rondellen. Det gör buss 4 och bussarna till Lessebo/Hovmantorp och Kosta. Buss 4 gör nio turer under var och en av de perioder vi har undersökt. Några gånger behövde bussarna vänta precis som bilarna. Trots tidigare åtgärder med separat högersvängfält i rondellen kvarstår problemet och det förväntas öka. Problemet finns inte 2017 och det är tveksamt om det blir något. I högerfältet från Kalmar var det helt köfritt ett helt**

fredagspasset och korta väntetider för att komma in på utfartsvägen på måndagsmorgonen. Någon undersökning om trafiken i framtiden har jag inte hittat.

Ingen plankorsning

I den förenklade åtgärdsvalsstudien Är den verkligen enkel? Hur ser den invecklade studien ut? som Trafikverket och kommunen gemensamt tagit fram (känns mer som ett verk av Trafikverket) väljs alla former av plankorsningsalternativ bort då det inte anses kunna lösa varken dagens eller framtidens framkomlighetsbehov. Planskilda korsningar behövs inte idag och i en stad av Växjö storlek bör man acceptera mötesplatser, rondeller där trafiken går i ett plan och korta väntetider. Man skjuter över målet när man satsar på helt skilda korsningar rakt igenom.

Hur kollektivtrafiken kan prioriteras i den kommande trafiklösningen kommer att studeras särskilt i det fortsatta arbetet. Denna studie har väl inte presenterats? Under 20 av dygnets timmar kör bussarna, som bilarna, rakt igenom rondellen och under övriga tider är väntetiden maximalt 12 minuter – oftast 2-8 minuter. Detsamma gäller tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna. I rondellen rör sig inga oskyddade trafikanter idag. Vi såg ingen gå över eller cykla på någon påfartsväg heller. På Fagrabäcksvägen och Högstorpssvägen finns cykelbanor och övergångsställen. Tunnlarna fungerar fint. När värmen kom såg vi motorcyklar men inga incidenter inträffade

Tillgängligheten till natur- och fritidsområdet Fylleryd är högt prioriterat. Inte minst eftersom dagens situation inte på långt när är optimal. Man kommer nu enkelt gående och cyklande till Fylleryd från området runt rondellen via tunnlar.

- Boende i området Högstorp har behov av att nå Fyllerydsskogen. Man tar sig inte med promenad eller cykel den långa vägen till rondellens gång- och cykelvägar utan korsar istället riksvägen vilket bidrar till en osäker trafiksituation, berättar Bo Frank (M). Ja, enstaka Högstorpsbor kan korsa väg 23 vid östra infarten till Högstorp. Vi såg dock ingen göra det, men detta har inget med rondellen att göra. En del människor korsar Kalmarvägen på sträckningen Växjö-Kalmar. Ingen korsar Ronnebyvägen eller Österleden. I tunnlarna cyklas det och man går.

Målet med de åtgärder som planeras är en fullt fungerande trafikplats och ny mötesseparerad väg som anpassas till det övergripande vägnätet för Växjö och som samtidigt passar in i det nationella vägsystemet. Ja, detta är 2017 med ledning av det vi sett i våra undersökningar, uppnått utan åtgärder. Se vidare i vår undersökning. Trafikverket räknar med att kunna släppa på trafik under 2018. Det kan bli protester och överklaganden så detta är idag tveksamt. Kostnaderna lär komma att stiga och kommunen kan då inget göra förstås. Hur fördelas ev. kostnadssökningar?

För mer information kontakta:

Lennart Andersson, regionchef Trafikverket Region Syd, tel. 010-123 60 84

Bo Frank (M), kommunalråd, tel. 0470-413 90, 0705-84 13 90

Per-Olof Löfberg, trafikplaneringschef Växjö kommun, tel. 0470-415 74

FAGRABÄCKSPROJEKTET (som jag har uppfattat det)

Kort bakgrund

- Statliga Trafikverket kontaktade Växjö kommun och påpekade att det borde göras något åt trafiksituationen i Fagrabäcksrondellen. Det är en rad missförhållanden som tas upp. Verket påstår att biltrafiken dessutom kommer att öka. Detta gör insatser nödvändiga.
- Olika lösningsförslag ställs ut och debatteras. Ett av dem väljs ut.
- Vägverket producerar en film där man åkandes tar sig runt i rondellerna. [Se filmen](#) och läs om planerna. [Panoramavy](#).
- Växjö kommuns politiska partier ansluter sig till ovanstående med undantag för Vänsterpartiet som [argumenterar mot planerna](#) på en större ombyggnation.
- Kostaderna beräknas till 280 miljoner och Växjös del blir 80 miljoner. En vägplan är under arbete. Byggnationen kommer att starta 2018.
- WSP Environment Sverige gör en [bullermätning](#) i vilken jag har svårt att få fram bullernivåerna men med ledning av antalet skärmar som ska monteras bör det vara högt. Det framgår att det finns 10 sakägare som har rätt att yttra sig om vägplanen.
- Ett informationsmöte anordnas där (mest) Trafikverket presenterar utbyggnaden. Mötet tar tid och få frågor från åhörarna hinns med.
- [Några insändare emot](#) publiceras. Se även Kurt Magnussons på sid.



Fagrabäcksområdet är idag av småstadskaraktär, en lokal idyll.

VÅR UNDERSÖKNING

Mitt intresse för denna fråga vaknade tyvärr väldigt sent. Jag hade enbart hört om planerna i media och ingen i min bekantskapskrets hade talat om frågan. Det var tyst. Jag ringde min före detta arbetskamrat Kurt Magnusson med anledning av hans insändare i SmP den 11 april (sid. H?). Jag erbjöd mig att hjälpa till om det behövdes.

Kurt hade kontaktat en del personer angående detta och upptäckt att det inte finns några flödesundersökningar utan åsikten ”det är halvtimmeslånga köer i Fagrabäckrondellen” florerar.

Jag kontaktade Sofia Stynsberg (M) och Martin Edberg (S) för att sondera terängen bland partierna

”Vi har undersökt det hela, det är problem även i Norremarksrondellen, vi har inget intresse av ett besök av er där ni presenterade resultaten”.

Eftersom vi hörde samma sak från alla – ”det är halvtimmeslånga köer i rondellen” – och att allt verkade baseras på detta beslöt vi att undersöka om detta stämmer. Vi avverkade fem pass i rondellen under trafikintensiva tider och konstaterade att väntetiderna inte någon gång var över 12 minuter.

Metoder:

1. Jag körde in och ut ur rondellen medan Kurt Magnusson (och Dick Söderlund en gång) satt bredvid och antecknade vad vi såg och hur långa väntetiderna var varje gång från det vi anslöt oss till en kö tills vi kom in i rondellen. Sammanlagt tre pass.
2. Jag höll mig i köns bakersta del och rapporterade via SMS till Kurt när olika bilar passerade. Kurt antecknade sittande vid rondellen när de bilarna kom in i rondellen. Två pass med bevakning trafikflödet österut på Fagrabäcksvägen, centrum mot rondellen, där man sagt att problemen med väntetider är störst. Jag räknade också antalet passerande bilar med räknare, dels totalt och dels i perioder om tio minuter.

Rondellen var under undersökningarna som vanligt med följande undantag

- Utfarten ur rondellen mot Högstorp var stängd så den trafik som skulle till Högstorp fick köra ut åt Kalmarhållet. Utfarten från Högstorp var dock öppen. Detta gjorde att det blev färre luckor för bilarna från Högstorp att ta sig in i rondellen. Det berodde på att inga bilar vek in på Högstorpshållet och därigenom skapades färre luckor. Avstängningen påverkade inte resten av flödet utan bara trafiken från Högstorp. Vi valde att inte alls undersöka denna utfart eftersom inte vanliga förhållanden rådde.

De fem passen

Dag 1 fredag 12 maj 15.00- 16.30, kontroll 17.00 (metod 1)

Vår bedömning: En normal fredag, troligen med högre belastning än en annan vardag.

”Ruschen” börjar och slutar då något tidigare än andra vardagar.

Vi körde in i rondellen från olika håll för att studera trafikflödet och upptäcka eventuella köer och andra problem. Flödet var ganska jämnt och ingen direkt markerad topp kunde skönjas. När vi slutade var det betydligt färre bilar på väg in och rusningen var över. Inga väntande bilar någonstans när vi passerade igen 17.00.

Från Kalmarhållet var det helt fritt hela undersökningsperioden och bilarna kunde både utnyttja förbifarten mot Österleden och komma in i rondellen utan några väntetider alls.

På Österleden var det ett jämnt flöde bilar som höll 10-30 km i timmen utan att bilarna behövde stanna. Bilarna höll bra avstånd till framförvarande och det stannande sällan upp. Det berodde på att det kom få bilar från vänster i rondellen och man kunde med skaplig hastighet rulla in i rondellen.

Detta påverkade i sin tur trafiken på Fagrabäcksvägen, från centrum, som inte så ofta fick en lucka att utnyttja.

Från Ronneby var det ganska konstant under perioden med runt 15 bilar i en stillastående eller långsamt rullande kö.

Väntetider :

Kalmar	0
Österleden/Linköping	oftast 0 för vi rullade rätt fort. Annars 1 minut
Fagrabäcksvägen/Centrum	2-6 minuter (enbart en passage 6 minuter)
Ronneby	2-4 minuter
Högstorp	1-3 minuter konstant

Antalet bilar som under perioden kom från resp. infart kunde vi inte räkna, men det behöver inte vara så att de korta väntetider som uppstår i några infarten beror på fler bilar där. Längst kö där flest bilar kommer är alltså tveksamt. Hur man kan ta sig in i rondellen avgör kölängden mer än vi trodde. Trafikanterna var oerhört vänliga och släppte in bilar i kön på Fagrabäcksvägen. Alla höll rätt avstånd, ingen irritation märktes, ingen använde signalhornet. Ingen snäv inkörning i rondellen skedde. Några bilar använde inte blinkers.

Tio bussar och 15 lastbilar såg vi passera rondellen. Dessa passerade genom rondelen lika enkelt som bilarna och "störde" inte bilarna alls.

Sammanfattning

Det saknades riktiga köer under hela perioden och de korta väntetider som uppstod skapade inga problem eller olägenheter. Den sammanlagda tiden vi stod helt still var begränsad och vid de flesta passager rullade vi rakt igenom utan stopp mer än vad som behövdes för att få koll på läget och avvakta en lämplig lucka.

Dag 2 måndagen den 15 maj 07.00 -09.00 (metod 1)

Vår bedömning: En normal måndag, då trafiken kan vara något mer intensiv än tisdag-torsdag

Väntetider :

Kalmar	0 -5
Österleden/Linköping	1-2 minuter rullande
Fagrabäcksvägen/Centrum	0-1 minut
Ronneby, Karlskrona	3-6

Dag 3 Torsdag den 18 maj (metod 1)

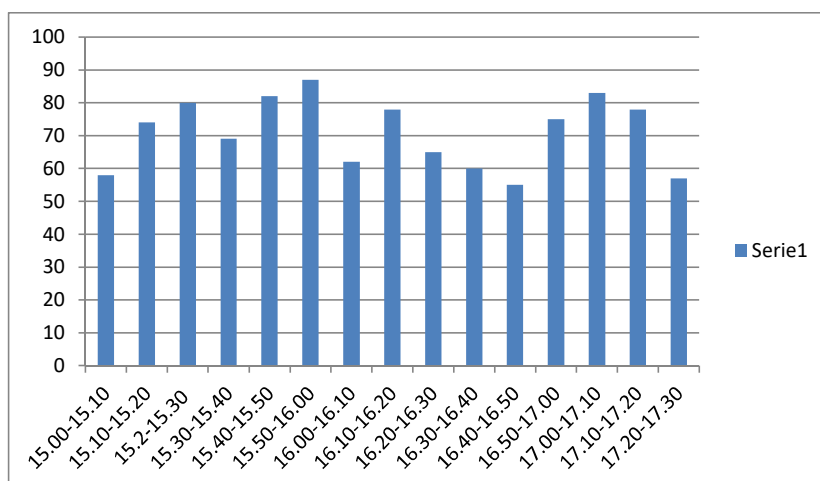
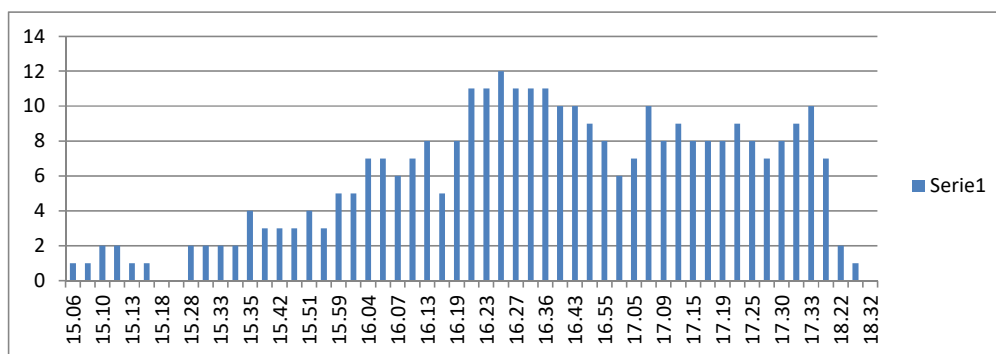
Vår bedömning: En normal morgon.

Observerade väntetider, sakta rullande eller stillastående

Körning	Klockslag	Torsdag den 18 maj			
		Fagrabäcksvägen (Från centrum)	Ronneby	Kalmar	Österleden (Från Linköping)
1	06.40	0	0	0	0
2	06.42	0	0	0	0
3	06.47	0	0	0	20 sek
4	06.50	0	0	0	0
5	06.55	0	0	0	0
6	06.57	0	0	0	0
7	07.00	0	0	0	0
8	07.09	0	0	0	0
9	07.15	0	0	0	20 sek
10	07.20	0	0	0	1
11	07.25	0	0	1	1
12	07.30	0	0	0	0
13	07.32	0	1	1	3
14	07.40	0	0	30 sek	4.5
15	07.50	0	0	30 sek	4
16	07.58	0	0	0	5
17	08.06	0	0	0	4
18	08.10	0	0	0	0
19	08.13	0	0	0	0

Dag 4 Onsdagen den 24 maj (metod 2)

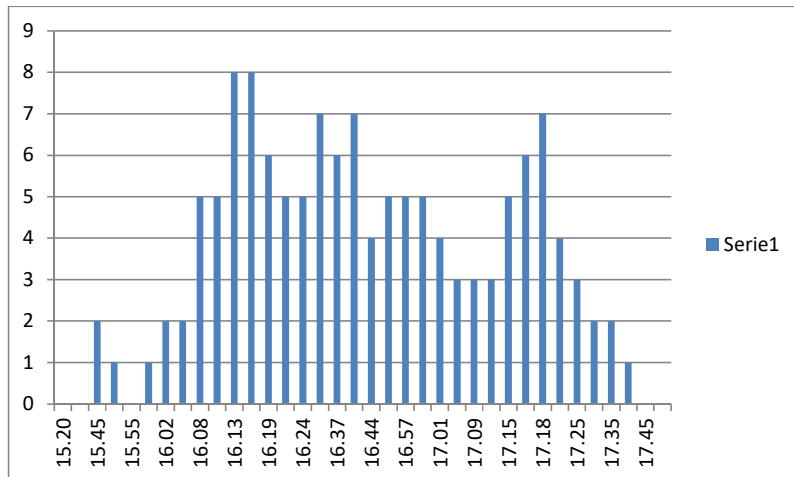
Vår bedömning: Eftersom det var dagen före en klämdagshelg var troligen detta en dag med maximal trafik i området.



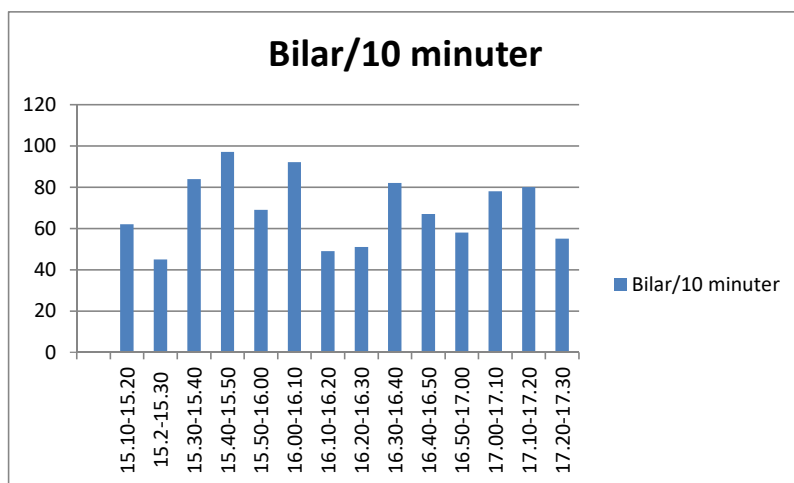
Trafikflödet. Antal bilar som anslöt sig till kön från centrum

Relativt jämnt flöde, i snitt 70 bilar/10 minuter

Dag 5 Tisdagen den 30 maj 15.00 – 17.45 (metod 2)



Tid (i minuter) från det att bilen anslöt sig till kön tills den kom in i rondellen



969 bilar totalt. Relativt jämnt flöde och exakt lika många bilar/10 minuter som den 24 maj = 70

Förslag: Baserat på detta anser vi att inget behöver göras. I och med att Växjö arbetar hårt för att minska bilismen kommer trafiken inte att öka och situationen inte att försämrats.

Känner man ändå att något måste göras kunde man skapa en speciell avfartsfil från Fagrabäcksvägen med utfart mot Ronneby och mot Högstorp till höger om nuvarande fil. Dessa bilister lämnar då företräde precis som de i Kalmarförbifarten idag gör. Detta kommer att minska antalet bilar som fastnar i kö från centrum – om nu detta upplevs som ett problem. Vi kände det inte alls så.

Alternativet vore att göra rondellen tvåfilig och kanske behålla Kalmarförbifarten. Rondellen är stor och halva filen för kunna klaras med utrymme i cirkeln och resten utanför.

Idén med att trafiken från Kalmar skulle kunna köra 90 km/timmen känns konstig. Idag var det hela tiden helt fritt in i rondellen och via avfarten. Inte kunde man hålla 90, men varför behövs detta? Räcker det inte med att trafikflödet är obehindrat därifrån?



Avstängningen mot Högstorp gör väntetiderna ut från Högstorp längre, men vi har valt att bortse från detta "onormala" förhållande. Det påverkar inte rondellen i stort.

GRÖNXJÖS NYA VÄGAR

Det var en gång en liten liten stad som hette Grönxjö. Invånarna i den lilla lilla staden hade det bra på alla vis och många andra ville också bo där. Staden växte och de tanter och farbröder man hade valt att bestämma i staden lät bygga fina hus, affärer och vägar som passade den lite större staden.

En dag kom brevbäraren cyklande med ett jättestort paket från Bilkörningsverket. Det var ett rött paket och inuti låg ett fint papper med ett härligt erbjudande. Bilkörningsverket ville hjälpa den lite större staden att bygga det vackraste Bilsnurrumråde man kunde tänka sig i östra kanten av staden. De styrande gladde sig verkligen över presenten, men undrade lite försiktigt varför Verket vill bygga detta.

”De som vill åka in i er stad och de som vill åka ur den måste vänta länge länge länge i Skönaåsnurren. Bussarna måste också vänta länge länge länge och alla människor i bussarna kommer försent till sina jobb. Snurren är också jätte jätte jättefarlig och många får blåmärken efter att ha åkt igenom den. Ni har jätte jätte jättestora problem med väntetiderna i den Snurren. Eftersom alla familjer som bor i Grönxjö snart köper minst en bil till, kommer de att få vänta ännu längre, bussarna bli ännu mer försenade och ännu fler få stora blåmärken när de kör där”.

”Oj då”, sa de styrande farbröderna och tanterna. ”Detta kom som en överraskning. Vi som alltid har varit så stolta över Skönaåsnurren och trott att den varit den bästa i hela landet. Vi vill ju alla att familjerna istället ska sälja minst en bil och börja cykla. Säger nu Verket att det är så allvarliga problem och att alla köper fler bilar, så är det säkerligen sant.”

För att få behålla paketet ville Verket att Grönxjöborna skulle betala en liten liten liten del av vad det skulle kosta att bygga Helsnurren. Då skulle de få nya vägar byggda uppe på varandra några nya småsnurrar, avfarter, påfarter, gångvägar, genomskinliga staket och vackra broar som det lyste ljus på under natten, nästan gratis. Allt detta skulle göra att de som körde till Grönxjö skulle känna sig välkomna. Det verkade de inte ha känt sig när Skönaåsnurren fanns.

”Vi står för 80%”, sa Verket och detta tog skruv. 80% är mycket pengar som inte går att tacka nej till. Verket ville inte riktigt förklara varifrån de 80% skulle tas, men de styrande trodde att Verket hade dem gömda i någon stor skattkista.

Det som slutligen gjorde att de styrande i Grönxjö tackade och tog emot var de jättebra, spännande och härliga filmer som Verkets personal hade gjort och lagt på Nätet, så att alla *gratis* kunde se dem. På filmerna får man åka med i en bil på de nya breda vägarna och dessutom lära sig hur man ska ta sig igenom de olika snurrarna.

Om man bodde nära Helsnurren kunde man till och med få se sitt hus passera förbi och en bit från vägarna skymtade naturen och miljön som Verket heligt lovade att skydda. Skönaåsnurren var ungefär 100 x 100 meter men Helsnurren skulle behöva runt 500 x 500 meter. Den marken skulle man ta från Helylleskogen, som man lovade inte skulle skadas alls. På två av de nya breda vägarna skulle bilarna kunna köra förbi Grönxjö i hisnande fart. Det tyckte både Verket och de styrande lät positivt.

Verket längtade verkligen till den dag de skulle kunna säga till Grönxjöborna:

”Varsågod! Här är vägarna! Här är broarna! Här är snurrarna!”

Lilla Linnéa, som bodde i ett rött hus i området Lågstorp nära Skönaåsnurren, fick varje morgon åka med sin snälla mamma eller pappa till farfar som bodde på andra sidan Skönaåsnurren. Ibland cyklade de och ibland åkte de bil. När de åkte bil kunde pappa eller mamma köra bilen rakt genom Snurren eller fick de vänta en pytteliten stund, precis så länge så de hann sjunga ”I ett hus vid skogens slut” tre gånger. Ofta såg då Linnéa haren som skuttade i gräset vid snurren.

Från farfars hus gick de till Linnéas förskola och när den var slut hämtade farfar henne där. Då gick de tillbaka och åt bullar och byggde vägar och broar i Lego. Farfar läste alltid för Linnéa. Hon älskade sagan ”Kejsarens nya kläder”. Hon skrattade och klappade i sina små händer var gång pojken sa: ”Men kejsaren har ju inga kläder”. Sen dansade hon runt lite med farfar och strax knackade mamma eller pappa på dörren och hämtade henne. De åkte genom snurren en gång till eller cyklade de genom gångtunneln.

En dag berättade farfar en helt ny saga för Linnéa. Tre elaka troll hade bestämt att Skönaåsnurren var dålig och de skulle bygga något de kallade Helsnurren. Inte i Lego utan på riktigt. Linnéa lyssnade och var helt förundrad. Hon skrattade inte och klappade inte i sina små händer när farfar hade berättat färdigt. Farfar verkade inte danssugen.

Linnéa tänkte på Skönaåsnurren i två dagar och pratade med alla hon träffade om den. När hon på den tredje dagens morgon åkte i bilen med mamma ropade hon plötsligt: ”Men Skönaåsnurren fungerar ju”. Mamma viskade detta till farfar, han viskade det till förskolepersonalen och till sina grannar och de viskade det till alla de kände: ”Men Skönaåsnurren fungerar ju.”

Snart ropade alla på Lågstorp och alla som bodde i hus vid Skönaåsvägen detsamma. ”Men Skönaåsnurren fungerar ju” ekade snart i hela den lilla stora staden. Man skrattade och klappade i sina små och stora händer och dansade runt med en farfar eller med vem som de råkade få fatt i.

Det hördes rop genom de tredubbla fönstren i huset där de styrande satt och styrde. De styrande tanterna och farbröderna blev nyfikna, gläntade på fönstren och hörde ”Men Skönaåsnurren fungerar ju”. Nästa dag ropade de styrande detsamma, för när de verkligen tänkte efter hade de förstås vetat detta hela tiden. ”Skönaåsnurren fungerar ju”. Långdansen gick i Björnhuset.

De satte sig samma eftermiddag ner och skrev ett vänligt brev till Bilkörningsverket. Så här skrev de med sirlig handstil:

Hej Verket! Vi tackar så mycket för det fina paketet och för de spännande filmerna. Ni kan ge dem till någon annan liten stor stad för ”Skönaåsnurren fungerar ju”.

INSÄNDARE 1 SmP KURT MAGNUSSON

Högstorsrondellen

Det finns åtskilliga politiska beslut som man förvånas över. Inte minst i Växjö. De senaste:

Beslutet att sätta upp Elinwänerstatyn med det minst sagt tveksamma namnet.

Utbyggnaden av högstorsrondellen för 280 miljoner kronor är ett annat.

(Den har stigit från 240 miljoner = den summa som angavs vid Växjö Kommuns/Vägverkets information i höstas.) Jag tar varje vardagsmorgon (8.00 - 8.15) emot en hund från Högstorp.

Jag får ett samtal från ägaren, när denne passerar Högstorpsskolan på väg mot rondellen. 5-6 minuter senare tar jag emot hunden vid min bostad på Norr. Väntetiden i rondellen är obetydlig!

Jag kör ofta tillbaka hunden mellan 16.00 - 17.00. Då det är som mest trafik. Då kan det vara kö upp till Katedralskolan och även kö från Sandsbrohåillet, men trafiken flyter på väldigt bra genom rondellen. Det rör sig om högst 5-6 minuters väntan. Vi har ofta tagit tiden.

Vid alla andra tider på dygnet är det sällan någon kö alls. Hur har kommun/vägverk kommit fram till att det är väldigt långa väntetider? Har man aldrig varit i Stockholm? Finns det någon rondell där det inte är lite kö i rusningstider?

Utbyggnaden av staden är tänkt mera västerut varför rondellbygget inte känns angeläget. Man frågar sig då:

Vilket är det stora skälet att lägga ned 280 miljoner kronor här?

Hur många tusen ton koldioxid kommer detta bygge att föra med sig?

Hur blir trafiksituationen under vägbygget? Knappast smärtfri för högstorsborna. Hur kommer det att gå för matbutiken och bensinstationen i Högstorp.

Enligt den information som gavs var tillgängligheten dit inte löst.

Är det verkligen klokt att bygga två helt nya rondeller med nya anslutningsvägar för att separera Kalmar/Karlskrona-trafiken? Man kommer att tillåta denna trafik passera Växjö med 100 km/h, delvis genom nuvarande Fyllerydskogen. Avgaser och buller ökar. Hur tänker man i Europas grönaste stad? Det går heller inte ersätta den gamla urskogen som måste tas ned i delar av Fyllerydsskogen.

Och hur tänker alla ni som bor i de mindre orterna runt Växjö och som man når på mindre och gropiga grusvägar. Tänk vad många mil sådana vägar, som hade kunnat få en bra beläggning och slippa groparna.

Till de kommunala politikerna: Hur tänker ni? Billigt? Växjö betalar "bara" 80 miljoner. Vägverket = skattepengar 200 miljoner. Det finns ingen "annan" som betalar! Lägg ned projektet!

Kurt Magnusson

INSÄNDARE 2 SmP KURT MAGNUSSON

FAGRABÄCKSRONDELLEN

“Trafikplats Fagrabäck har länge tampats med bilköer. Därför ska trafikplatsen nu byggas om”. Citat från Trafikverket.

Jag vände mig till Trafikverket och bad om att få ta del av deras analys av kötiderna. Döm om min förvåning! Det finns ingen sådan! Man tänker göra en ombyggnad av trafikplatsen utan att seriöst ha kollat upp behovet! Beslutet fattas på rykten!

Detsamma gäller då även politikerna i Växjö, som nyligen röstade ja till ombyggnaden. Kommunen behöver “bara” satsa 80 miljoner. Vägverket betalar sedan resten, som beräknas bli 200 miljoner. Allt detta arbete håller på att förberedas med provborrningar och annat. Jag går dagligen i Fyllerydsskogen och ser den kuperade terrängen! Hur mycket koldioxid kommer denna ombyggnad att medföra i “Europas Grönaste Stad”?

Detta blir resultatet efter ombyggnaden:

Kalmartrafiken kan passera Växjö med 90 km/h (genom en del av fritidsområdet Fyllerydsskogen, som blir av med mycket mark). Högre fart ger mer utsläpp och buller!

Karlskronatrafiken får en “egen väg” och slipper Fagrabäcksrondellen, men man drabbas av en ny rondell om man ska till Växjö. Man får också köra en betydligt längre sträcka.

2 nya rondeller ska byggas för att klara den nya trafiksituationen, liksom en lång bro till Fyllerydsskogen för gående och cyklister. Över alla nya vägbanor.

Vägen förbi hyreshusen blir 4-filig (på Fyllerydsskogens bekostnad).

Att kompensera denna förlust genom att kalla ett redan grönt befintligt område för “naturreservat” är närmast löjligt.

De 2 nya rondellerna, som planeras, gör vägen från Kalmar och Karlskrona till Växjö krångligare och längre.

I fredags och måndags gjorde jag och en gode vän en körning i rondellen med klocka i handen.

Resultat:

Väntetider uppmätta fredagen den 12 maj 15.00 - 17.00 Från Kalmar mot Vetlanda: ingen kö alls.

Från Kalmar mot rondellen: 3,5 min som mest.

Från Karlskrona mot rondellen: 3-5 min.

Från centrum max 6 min.

Från Högstorp mot rondellen: 3 min (Beroende på att infarten mot Högstorp var avstängd).

Efter 17.00: I stort sett inga alls i några riktningar

Väntetider uppmätta måndagen den 15 maj kl 07.00 -09.00 Från Kalmar mot Vetlanda: ingen kö alls.

Från Kalmar mot rondellen: som mest 5 min kötid.

Från Karlskrona mot rondellen: 3-6 min.

Från centrum mot rondellen någon minuts kö Oftast ingen kö alls.

Från Högstorp mot rondellen: 5 min som mest.

Efter 09.00: Inga kötider alls.

Naturligtvis överstiger kötiderna ibland våra tider, men jag har aldrig köat mer än 10 min.

Vill man förbättra Fagrabäcksrondellen: gör den 2-filig! Den är så stor att det borde gå! Slutligen: Till Växjös politiker:

Har ni någon statistik på kötiderna? Det gäller ett 300-miljoners vägbygge!

Kurt Magnusson