

Fagrabäck's trafikplats

Är det en vettig lösning

Föredrag på Palladium 1 november 2023

Pål Karlsson

Som alla vet är vi mitt inne i en **mycket** allvarlig miljö- och klimatkris. "Vi rusar mot en katastrof med vidöppna ögon" och "vi har nått en era av global kokning", sa FNs generalsekreterare nyligen. Om alla skulle leva som vi i Sverige skulle det behövas fyra jordklot. Redan efter ett kvartal har vi förbrukat det som borde vara vår årliga tilldelning av naturresurser. Enligt Naturvårdsverket måste vi minska koldioxidutsläppen från dagens 8 ton per person och år till max 1 ton år 2050. Men trots alla larmrapporter, klimattoppmöten och vackra mål verkar det som vi inte fattar det vi vet.



Växjö kommun stoltserar med att vara en miljökommun. I den deklaration som inleder Växjö kommuns hållbarhetsprogram *Hållbara Växjö 2030* lovar kommunen att "Vi som lever, bor och verkar i Växjö år 2030 orsakar som samhälle ingen negativ påverkan på klimatet".

Enligt den utvärdering av hållbarhetsprogrammet *Fördjupad analys av Hållbara Växjö 2030*, som kom i våras, står transporter och arbetsmaskiner för 95 % av de fossila koldioxidutsläppen i vår kommun, 95 %.

Alla klutar borde alltså läggas på att minska utsläppen från just vägtrafiken om vi ska bli klimatneutrala.

Det fixar vi genom att gå över till elbilar, tänker och hoppas många. Nej, säger forskarna. Det räcker inte. Stålet i bilarna orsakar stora koldioxidutsläpp när det tillverkas och än dröjer det mycket länge innan allt stål i världen kan tillverkas utan kol till samma kostnad. Bilar bullrar, river upp hälsoskadliga partiklar och orsakar olyckor. Batteritillverkningen till elbilar är långt ifrån miljövänlig. Och bilar tar plats. Det finns ungefär 50 kvadratmeter parkeringsyta per invånare i Sverige. Den genomsnittliga boytan per person är 42 kvadratmeter.

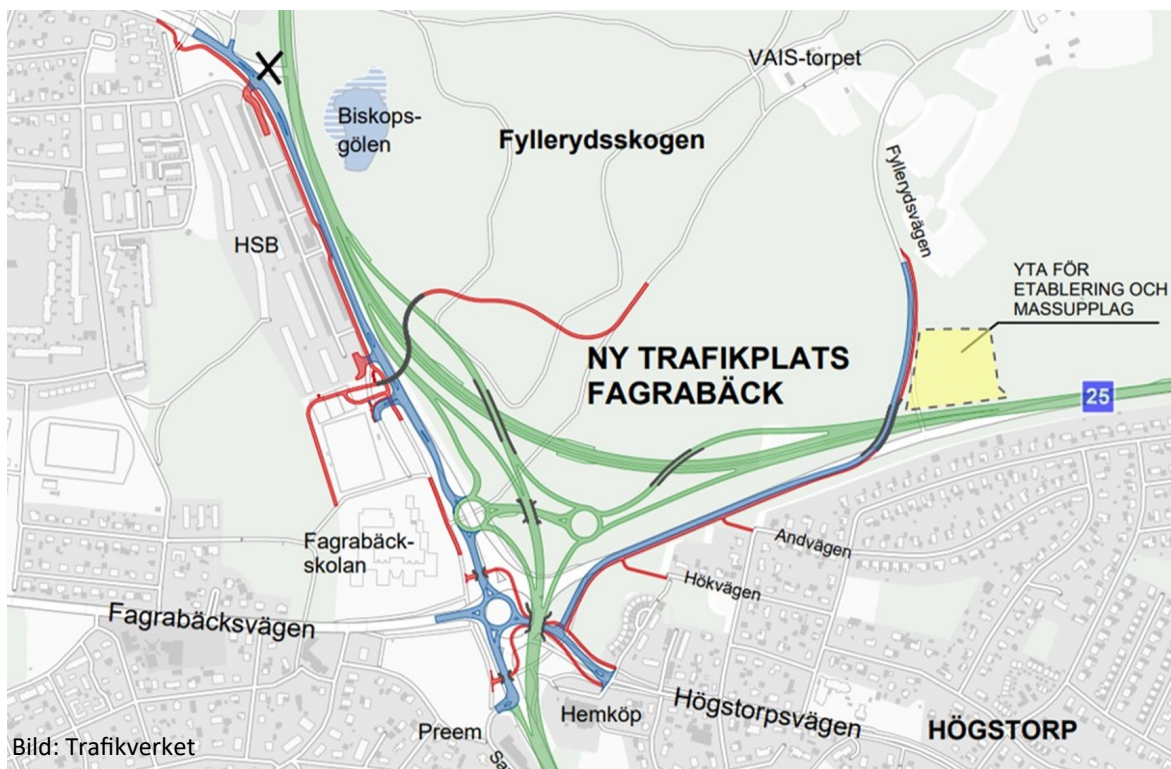
Biltrafiken måste minska kraftigt i absoluta tal! Eller som kommunen själv säger i den fördjupade analysen: "Samhällsbyggandet måste ske på ett sätt som inte underlättar för bil, oavsett om alla bilar drivs med el eller gas."



Och ändå ska det byggas en enorm trafikplats vid Fagrabäck som likt alla andra sådana infrastrukturinvesteringar sannolikt kommer att medföra ökad biltrafik och därmed också mer trafikstockningar på andra platser i stan. Fagrabäck är inte enda stället där det är köer under rusningstid.

Köerna uppstår under någon timme i rusningstid på vardagar. 95 procent av veckans timmar flyter trafiken fint utan köer. När jag har åkt på Österleden vid halv fem-femtiden på eftermiddagen har det tagit mig mellan 5 och 12 minuter från änden av kön till man är framme vid rondellen. Är det så farligt?

Men, det är klart, nu när Länstrafiken kraftigt höjer biljettpriserna så kanske biltrafiken ökar igen.



Här en annan bild av samma trafikplats. De gröna linjerna är Trafikverkets vägar, de blå kommunens gator och de röda cykelvägar.

Trafikverkets krav för att investera i Fagrabäck har varit att trafiken på riksväg 25 ska vara skild från lokalgatorna och kunna köra i 100 km/tim, eftersom 25:an är en s.k. nationell stamväg. Och då blir det med nödvändighet en sådan här megalösning, hävdar Trafikverket. Även 27:an blir planskild och ska gå på pelare över rondellerna med 100 km/tim.

Fyrstegsprincipen



Riksrevisionen: "Åtgärderna provas inte alltid stegvis i den meningen att man först provar om en mindre kostsam åtgärd kan tillgodose behovet innan dyrare åtgärder provas."

Trafikverket ska tillämpa den s.k. fyrstegsprincipen inför beslut om nya infrastruktursatsningar. Det finns det riksdagsbeslut på. Den säger att val av åtgärd för att lösa ett trafikproblem ska utredas i stegvis.

Först ska man överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och valet av transportsätt, i det här fallet sådant som minskar trafiken i rusningstid så att nuvarande rondell kan behållas som den är. I det andra steget prövas åtgärder som ger ett mer effektivt utnyttjande av rondellen. Om inte det funkar prövas det tredje steget som innebär mindre ombyggnationer. Skulle kunna vara att utvidga till tvåfilig rondell. Först om man kan konstatera att inte heller det löser problemet blir det fråga om att bygga nytt.

Så har man inte gått tillväga här. Trafikverket och kommunen hävdar att man tillämpat fyrstegsprincipen i den åtgärdsvalstudie (ÅVS) för hela trafiksystemet i Växjö stad som gjordes 2015. Men där har man enbart klassat vilket steg var och en av de olika åtgärder som föreslås runt om i staden tillhör. Och Fagrabäck trafikplats finns inte ens med i den studien.

Man har gjort precis så som Riksrevisionen kritiserade Trafikverket för i den granskning av tillämpningen av fyrstegsprincipen som gjordes 2018. Riksrevisionen konstaterar där att Trafikverket ofta bara klassificerar åtgärder men inte prövar dem stegvis *"i den meningen att man först prövar om en mindre kostsam åtgärd kan tillgodose behovet, innan dyrare åtgärder prövas."* Riksrevisionens slutsats är att statsmakernas intentioner vad gäller den stegvisa prövningen inte uppfylls.



Växjö kommuns översiktsplan
del Växjö stad

Antagen av kommunfullmäktige 2012-02-28

"Staden växer och ska planeras för 100 000 invånare år 2030. För att Växjö då ska kunna vara hållbar, trivsamt och hälsosamt krävs att det blir en mer sammanhängande stadsstruktur med mera av tät och miljövänlig busstrafik och fler cykelstråk. En växande stad klarar inte en ökande biltrafik – tvärtom måste biltrafiken minska."

Kommunen säger i flera styrdokument att biltrafiken ska minska och gång-, cykel- och kollektivtrafik öka. I översiktsplanen för Växjö stad, som var ganska ny när trafikplatsen planerades, står *"Staden växer och ska planeras för 100 000 invånare år 2030. För att Växjö då ska kunna vara hållbar, trivsamt och hälsosamt krävs att det blir en mer sammanhängande stadsstruktur med mera av tät och miljövänlig busstrafik och fler cykelstråk. En växande stad klarar inte en ökande biltrafik – tvärtom måste biltrafiken minska."* Detta citeras i också ÅVS:en

Färdmedelsfördelning 2012

Stad	Bil	Buss	Cykel	Gång	Övrigt
Växjö	53 %	4 %	21 %	13 %	9 %
Kalmar	42 %	3 %	31 %	17 %	7 %
Örebro	40 %	7 %	34 %	17 %	2 %
Västerås	36 %	7 %	23 %	30 %	4 %
Uppsala	29 %	8 %	19 %	42 %	2 %

Åtgärdsvalstudie.
Det övergripande vägsystemet i och kring Växjö – ett långsiktigt förhållningssätt, TRV 2015/98602

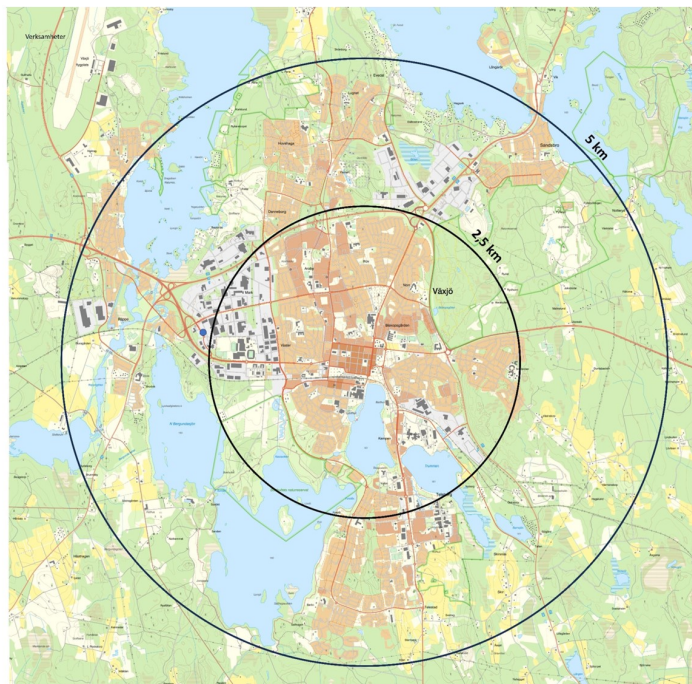
→ "Potentialen för att förändra färdmedelsfördelningen i Växjö förefaller vara god"

I ÅVS:en jämförs också Växjö med Kalmar, Örebro, Västerås och Uppsala när det gäller hur invånarna transporterar sig. Växjö sticker ut med ovanlig hög andel biltrafik 53 % jämfört med t.ex. Kalmars 42 % och Västerås 36 %. Visserligen har studien några år på nacken, men när planerna för Fagrabäcks trafikplats ritades upp var den ganska färsk. Och man drar slutsatsen att "potentialen för att förändra färdmedelsfördelningen i Växjö förefaller vara god".

Det borde alltså finnas stora möjligheter till att behålla Fagrabäcksrondellen som den är. Så, vad göra?



Ja, som kommunen säger i översiktsplanen handlar det alltså framför allt om att satsa ordentligt på gång- cykel och kollektivtrafik så att potentialen att förändra färdmedelsfördelningen blir verklighet.



Hur man kan göra för att öka cyklandet vet Växjö kommun. För fem år sedan lät man konsultfirman Trivector – i samarbete med Gehl Architects – utreda hur Växjö skulle kunna bli en framstående cykelstad. Kommunen ville få reda på vilka effektiva åtgärder som kan bidra till att fördubbla andelen cykelresor, till 40 procent. I Trivectors rapport finns många spännande idéer, och en del håller man på att förverkliga, exempelvis alla cykelöverfarter som nu byggs.

I rapporten konstateras att hälften av alla resor under 5 km görs med bil. 5 km cyklar de flesta på en kvart-20 min. Den inre cirkeln på kartan ovan har radien 2,5 km. Inom den når man alltså allt med cykel inom 20 min. Från den yttre cirkelns ytterkant når medelcyklisten stadskärnan på lika lång tid.

Att gå och cykla i stället för att åka bil gynnar inte bara klimat och miljö, utan också folkhälsan. Rapportförfattarna skriver att med regelbunden vardagsmotion – motsvarande ca 30 min cykling per dag – minskar risken för förtida död med 20-30 procent.

Här är några av förslagen i rapporten.



Norrgatan som cykelfartsgata. Gatan utformas på cyklisternas villkor.



Exempel ny GC-tunnel i förlängningen av Liedbergsgatan



Linnégatan är ett viktigt och centralt stråk där det bör finnas väl separerade cykelbanor av hög kvalitet. Här kan en vuxen kan cykla bredvid ett barn.



Prioritering av gång- och cykelytor vid Östergårds-skolan. Enkelriktat för biltrafik ger mer utrymme för gående och cyklister.

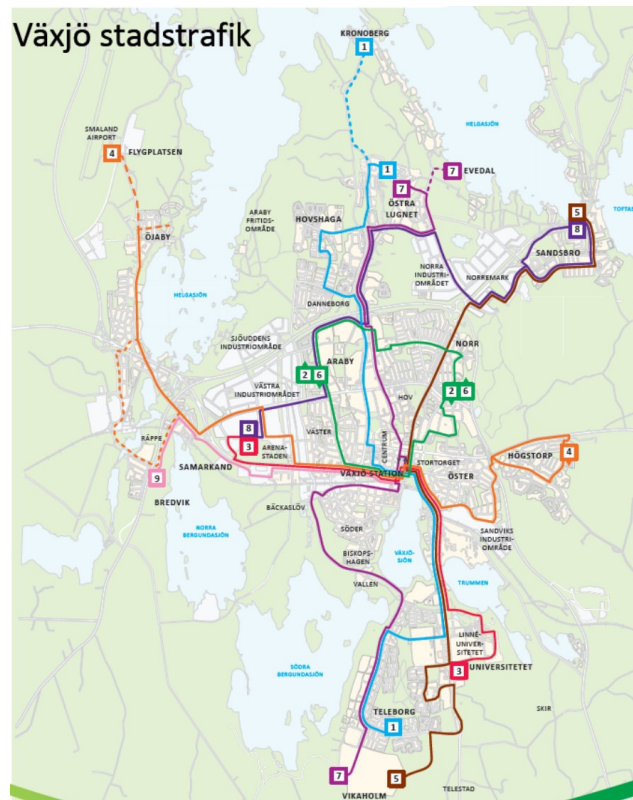
- Utforma gator i staden som "cykelfartsgator", illustrerat med Norrgatan.
- Förläng för bilen och förkorta för cyklister och gående, till exempel med en gång- och cykeltunnel under järnvägen i Liedbergsgatans förlängning. Kanske kan den utformas på sådant sätt att ambulansen kan köra där också vid uttryckning
- Ha väl separerade cykelbanor på de viktiga stråken, till exempel på Linnégatan. Jag läste förresten någon annanstans att vi borde lära av Danmark, där cykling ses "som ett eget trafikslag – till skillnad från hur det ofta är i Sverige, där cyklisterna alltför ofta får samsas med fotgängare".
- Prioritera gång och cykeltrafik vid skolor, och enkelrikta gator så man får plats med det.



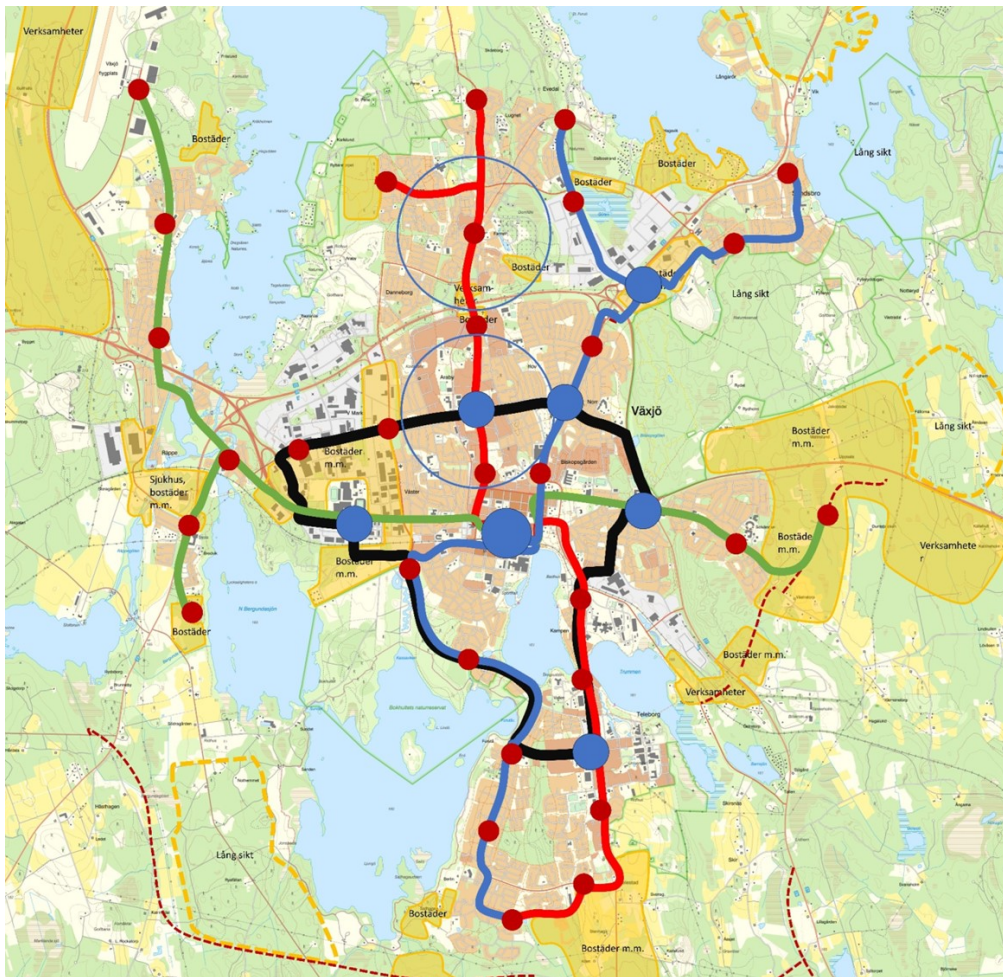
En cykel kan för övrigt se ut på många sätt. Cykeltrenden börjar nu komma även till bud-, flytt-och transportbranscherna. Och vi kanske ska planera staden även för skidåkning och skridskoåkning.



En sak som Trivector också för fram är att bättre kombinera cykel- och kollektivtrafik. Bland trafik- och samhällsplanerare har ordet mobilitetshubb – eller bara hubb – blivit modernt. Med det menas en knutpunkt i trafiksystemet anordnad för smidigt byte av färdmedel. En lite större busshållplats där man kan ställa sin cykel stödsäkert, eller låna/hyra en cykel eller ståmoped, eller där landsbygdsbor kan ställa bilen. Här kan också givetvis finnas fossilfria bilar att hyra för den som ska utanför stan.



Idag går snirklar sig många av busslinjerna genom stadsdelarna. För att nå så många resenärer som möjligt där de bor och arbetar, med korta gångavstånd. Det ger relativt långa restider och är antagligen ganska kostnadskrävande.



Tänk om man skulle tänka om här också. Ett annat modernt tänkesätt bland trafikplanerare är "tänk spår – kör buss". Alltså gena busslinjer, helst med mycket tät trafik, så tät att man inte behöver bry sig om tidtabellen (5-minuterstrafik).

Kanske så som på kartbilden ovan, tre – fyra snabblinjer mellan ytterstadsdelarna via centrum och en ringlinje. Med större mobilitetshubbar (blå prickar) där linjerna korsar varandra, och småhubbar (röda prickar) på strategiska platser däremellan. Det skulle betyda att fler skulle få naturlig vardagsmotion genom en välbehövlig promenad eller cykeltur till och från bussen. De två cirklarna har en radie på en kilometer, som de flesta går på 10-15 minuter och cyklar på 5 min.

Och tänk om det skulle vara gratis eller mycket billigt att åka buss på dessa linjer, med en liten extraavgift för dem som väljer att vid hubbarna ta en av länstrafikens tillhandahållna cykel eller ståmoped.

Ett litet räknexempel som tankeexperiment: Idag är Länstrafikens kostnader för linjetrafiken på väg mot 700 Mkr. Policyn är att högst hälften av kostnaderna, alltså ca 350 Mkr, ska finansieras via skatten. Om man skulle tänka det otänkbara, nämligen en skatteköning med en krona, från 12 till 13, så ger det en intäktsökning till regionen på nära 420 Mkr. Det skulle med andra ord räcka för att införa avgiftsfri kollektivtrafik. För en person med medelinkomst skulle det innebära en skatteköning med cirka 230 kr/mån. Ett månadskort på stadstrafiken i Växjö kostar idag 569 kr och ska höjas rejält. För bussåkarna blir det alltså ren vinst. För bilköraren motsvarar den skatteköningen 6 dygns p-avgift i zon 2. Också det en vinst för den som då väljer att ta gratisbussen istället.

Och för regionen skulle det säkert innebära lägre vårdkostnader.



Bild från Gävle kommun

Vi i Växjö forum anser att det ännu inte är för sent att åtminstone pausa projekt Fagra-bäcks trafikplats. Sedan utredningarna gjordes och besluten fattades för sex-sju år sedan har allvaret i klimatfrågan skärpts betydligt. Det behöver därför funderas en vända till på vad som är den vettigaste lösningen, även fast skogen har avverkats.

Vi skrev i februari 2022 ett remissvar till regeringen angående förslaget till nationell infrastrukturplan där vi uppmanade regeringen och att riva upp beslutet om Fagra-bäcks trafikplats, eller att åtminstone lägga planerna i malpåse tills seriösa tänk om-alternativ prövats. Ordf Järda var en av undertecknarna i ett brev som uppmanade kommunen att stoppa avverkningarna nu i augusti, och vi var med som medarrangör på två demonstrationståg till kommunhuset den 19 och 26 augusti.

Men vi stod inte bakom de olagliga aktionerna ute i skogen där en ensam aktivist kedjade fast sig vid skogsmaskinen på ett sätt som kunde slutat riktigt illa. Sådana metoder tar vi avstånd ifrån. Det var inget vi visste skulle ske. Vi vill på laglig väg skapa en opinion som får Växjö kommun, Trafikverket och i slutändan regering och riksdag att göra som Region Kronoberg gjorde när det gäller sjukhuset. Demokratiskt fattade beslut kan ändras med ett annat demokratisk fattat beslut. I Wales har delstatsregeringen stoppat alla investeringar i nya vägprojekt av just klimatskäl . Det borde beslutsfattarna göra också här i Växjö och Sverige.