

Minnesanteckningar från möte med boende i Bergsnäs, Växjö stad 2021-06-01

Mötets syfte:

Att diskutera konsekvenserna på trafiksituationen genom Bergsnäs idag och om ett nytt sjukhus byggs i Räfte. Inbjudan har gjorts till de Bergsnäs bor som skickat in synpunkter i samrådsskedet samt via telefon eller mejl kontaktat Växjö kommun under våren 2021 om trafiksituationen.

Närvarande:

Boende i Bergsnäs: Lena och Peter Bjur, Johan Ström, Alf Södergren, Mait Pettersson

Växjö kommun: Kristina Thorvaldsson, huvudprojektledare Nytt akutsjukhus, Per-Olof Löfberg, trafikplaneringschef, Stina Klyft, planhandläggare DP Rimfrost 1.

Region Kronoberg: Stefan Lundin, projektchef Nytt akutsjukhus, Daniel Malmkvist, samhällsplanerare, Patrik Tidåsen Trafikchef

Övriga: Jonas Andersson, Sweco

Till minnesanteckningar hör den presentation som visades på mötet.

Minnesanteckningarna nedan är uppdelad efter presentationens sidor.

Sid 2. Inledning:

Kristina Thorvaldsson inledde med att presentera dagordningen för mötet varefter närvarande fick presentera sig.

Sid. 3

Stefan Lundin berättade hur en övergripande tidplanen för Region Kronoberg ser ut. Just nu pågår förberedelser för att tillsammans med entreprenören Skanska kunna presentera ett beslutsunderlag till regionfullmäktige i början av 2022. Regionfullmäktige ska då fatta beslut om ett nytt sjukhus ska byggas i Räfte. Om regionfullmäktige säger

nej blir nästa steg att förbereda ett beslut att bygg om och till på befintlig tomt i centrum.

Sid. 4 Vad har hänt sedan samrådsskedet?

Kristina berättade om orsaken bakom att Växjö kommun valt att dela på detaljplanen inför granskningsskedet. Då frågeställningarna kring stationens placering och utformningen av korsningen mellan Stora Råppevägen och Kust-till kustbanan är många och komplexa behöver dessa utredas ytterligare. Genom att dela på planen kan den östra sidan, där sjukhuset planeras att byggas, gå vidare och inte riskera att försenas av den västra sidan. Förutom station och den planskilda korsningen med järnvägen så kommer den västra sidan även att innehålla de översvänningsåtgärder som krävs för att säkerställa en byggrätt på den västra tomten. Även placeringen av den nya gång- och cykelbron över Helige å ingår i detaljplanen för den västra sidan. Gång- och cykelbron och översvänningsåtgärderna kommer att prövas i en särskild tillståndsprövning för vattenverksamhet. Detaljplanen för den västra sidan beräknas att påbörjas i samband med regionfullmäktiges investeringsbeslut i början av 2022.

Sid 5. Vad "vet" vi idag?

Kristina berättade om den kunskap som vi har kring trafiksituationen idag i Bergsnäs och de övergripande trafikprognoser som tas fram för stadens som helhet och för projektet specifikt. Växjö kommun genomför kontinuerliga trafikmätningar på en mängd platser runt om i staden. I Bergsnäs finns ett 10-tal mätpunkter. Mätresultaten visar på trafiksiffror på 5800-6200 fordon/årsmedeldygn och en något högre siffra, 6400-7100 fordon/årsvardagsmedeldygn.

Kristina fortsatte att berätta om de övergripande trafikprognoserna som görs av kommunen baserat på den förväntade stadsutvecklingen till år 2040 och de verktyg som finns för att reglera och dämpa den förväntade trafikökningen.

Sid 6. Karta med trafikmätningar i Bergsnäs 1999-2020

När kartan med mätresultaten visades reagerade de närvarande Bergsnäsborna starkt. Man ansåg att siffrorna måste vara kraftigt i underkant jämfört med hur situationen ser ut i verkligheten. Man ifrågasatte mätmetoden och tillfället på året då mätningarna genomförs. Per-Olof Löfberg förklarade att mätningarna genomförs i regel i april eller oktober för att kunna få mätresultat som är kvalitetssäkrade och som kan representera en "normalsituation", dvs ej påverkad av t. ex snöväglag eller sommarledighet. Mätmetoden och hur resultatet redovisas följer den vedertagna modell som finns nationellt och som syftar till att skapa en jämförbarhet i statistiken. Det är inte önskvärt att skapa särskilda mätmetoder för specifika områden då jämförbarheten går förlorad. De boende uppmanade Växjö kommun att iaktta trafiksituationen ute på plats för att jämföra.

Sid 7. Karta med beräknade trafikförändringar om dagens lasarett skulle placeras i Räppe utan att några andra åtgärder vidtas,

Kristina beskrev den trafikberäkning som tagits fram genom att flytta dagens centrallasarett från Växjö centrum till Räppe. Trafikmodellen beräknar sedan det mest troliga transportsättet för gods, personal och besökare baserat på dagens situation såsom befintligt gång-och **cykelvägnät** och kollektivtrafikanslutningar. Trafikberäkningen indikerar en ökning av trafiken (röda siffror) och en minskning av trafiken (gröna siffror) runt om i staden. Den bildar grund för en fortsatta diskussion om eventuella trafikreglerande åtgärder.

Sid 8. Inkomna synpunkter

Kristina gick igenom de fem större synpunkter som inkommit i samrådet. En boende kommenterade behovet av att även diskutera planens miljökonsekvenser. Kristina berättade att planens miljökonsekvenser beskrivs i den miljökonsekvensbeskrivning som hör till detaljplanen och vars form regleras av miljöbalken. Frågan togs även upp senare under mötet, se bland annat under sid 14. Trafiksäkerhet för barn och unga

Sid 9. Varför ska det byggas ett sjukhus just här?

Kristina redogjorde för den lokaliseringsutredning som Region Kronoberg lät utföra inför sitt inriktningsbeslut i maj 2019. Växjö kommun har sedan, på uppmaning från länsstyrelsen, kompletterat denna med en analys av 3 av tomterna utifrån ett 20-tal olika planeringsdirektiv. Slutsatsen från denna analys är att Räfte är den tomt som bäst motsvarar de krav som Region Kronoberg satte upp för tomten men också ur ett stadsbyggnadsperspektiv. **De** främst motiven är allmänhetens tillgänglighet till tomten med bil, buss, tåg och gång- och cykel samt den befintliga tekniska infrastrukturen som i dag finns inom eller i tomtens direkta närhet avseende ledningar för vatten, spillvatten, fjärrvärme, el och fiber.

Sid 10. Ny anslutning från Bergsnäsvägen – varför behövs den?

Kristina redogjorde för de motiv som finns för att en ny anslutning från Bergsnäsvägen, under riksväg 23, till sjukhustomten behövs.

Boende: Hur säkerställs det att ingen smittrafik eller privat biltrafik tar denna väg för att komma till sjukhuset?

Kristina Thorvaldsson: Vägen ligger på kvartersmark och kan därmed stängas för **allmän** trafik. det är alltså Region kronoberg som styr vem och vilka som kan nyttja vägen. Hade vägen varit allmän platsmark, en gata som ägs av Växjö kommun så hade allmän trafik inte kunnat stängas ute från att använda den. **På** så sätt kan Region Kronoberg styra att det är godstrafik och busstrafik så kan ansluta till sjukhustomten via denna väg. Personal, patienter och besökare samt viss regional busstrafik ska komma via infarten från Stora Räftevägen.

Boende: Trafiken genom Bergsnäs har varit ett problem länge. Boende i Öjaby **och** Bredvik använder den som smitväg. Folk ändrar inte sitt beteende, de tänker inte om. Trafiken kommer ju att öka med 25-30%, varför tänker man inte placera sjukhuset på en plats som inte går igenom bostadsområdena?

Kristina Thorvaldsson: Smittrafik är svårt att reglera. Vi kan med trafikmätningarna som gjorts se att ungefär halva belastningen på Stora Vägen idag består av bilar från Öjaby. Men vi ska inte skylta till sjukhuset genom Bergsnäs utan via riksväg 23.

Boende: Hur mycket tunga fordon kommer det att bli? Varför ska dessa ha en egen infart?

Stefan Lindin: Cirka ca 90 fordon/dygn. Vi vill inte blanda trafikslagen inne på sjukhustomten så att de tunga transporterna blandas med biltrafik och gång- och cykeltransporter.

Boende: Hur många infarter krävs för att skapa en redundans?

Stefan Lundin/Per-Olof Löfberg: Det krävs minst två. I den lösning vi presenterar så finns två infarter från Stora Råppevägen, en för ambulans trafik och en för övrig trafik samt infarten från Bergsnäsvägen för gods och buss. Denna infart bli också reservväg i de fall som ambulansen inte kan ta sig in via Stora Råppevägen. På så sätt skapas en redundans för uttryckningstrafiken.

Boende: Det låter osannolikt att det blir stopp i söder, om det sker är ju katastrof. Man kan angöra via Bredviksvägen till sjukhuset för redundans. Här uppstod en viss förvirring för att förstå hur en sådan lösning skulle se ut och fungera. Lösningen kräver en avfart från riksväg 23 för norrgående trafik och därefter fortfarande en passage i tunnel eller bro under/över riksväg 23.

Sid 11. Alternativa lösningar för att skapa redundans till sjukhustomten

Kristina redogjorde för det förslag som vissa boende gjort som alternativ till anslutningen från Bergsnäsvägen. Det innebär att en direktavfart skapas från riksväg 23 direkt in på tomten. Argumenten mot detta förslag är att det inte är en trafiksäker transportväg för resande med stadsbusstrafiken. Stadsbussar tar stående i bussen utan bilbälte, dessa kan inte köra i 90 km/h av trafiksäkerhetsskäl. Därtill ger den vara delvis redundans för inkommande södergående trafik men erbjuder inte redundans för utgående trafik. Sedan

löser den, som tidigare nämnts, inte de behov som finns för stadsbusstrafikens tillgänglighet eller för de regionala busslinjerna som går genom sjukhustomten.

Boende: Varför kan man inte anlägga en busshållsplats längs med Bergsvägen, i höjd med befintlig gång- och cykeltunnel under riksväg 23. det blir inte så mycket längre väg för folk att gå.

Kristina Thorvaldsson: Detta löser varken behovet av reservväg för uttryckningstrafiken eller minimerar smittrafik genom Bergsnäs.

Sid 12. Genomfartstrafik genom Bergsnäs idag och med ett nytt sjukhus

Kristina inledde med att berätta att då Stora Vägen är en huvudgata i staden så är det inte eftersträvansvärt att stänga en sådan för genomfart. **Det** kommunala vägnätet är uppbyggt utifrån regionala huvudgator, stadshuvudgator och lokalgator och de fyller alla en särskild funktion. Att förbjuda genomfartstrafik är inte möjligt att övervaka. **Växjö** kommun håller på att successivt ta bort de återstående genomfartsförbud som finns kvar i staden, etc genom Biskorpshagen.

Boende: Man kan ju jobba genom poliskontroller, det borde inte **vara någon** skillnad jämfört med hastighetsbegränsningar och hastighetskontroller. Redan för 20 år sedan lovades mindre trafik. Kan inte se Att Stora Vägen är en huvudgata, det är ju en bostadsgata.

Boende: Förbudet mot tung trafik efterlevs till stor del med undantag från traktorerna från Kvälleberg. Men trafikmängderna ökar. För en massa år sedan fanns planer att förlänga Mörners väg över N Bergsnäsvägen. Borde genomföras nu, hade vi sluppit denna problematik i Bergsnäs.

Boende: Jag är rädd för smittrafiken från Teleborg via K-Rauta och Vaktvägen. **Detta** måste ses över.

P-O Löfberg: Vi har en ökad trafik i hela staden och jobbar med detta kontinuerligt. Vi har genomfartstrafik förbjuden på ett antal ställen vilket innebär många samtal från boende

att det inte efterföljs. **Det** blir en polisiär sak att övervaka och de resurserna finns inte idag och troligtvis inte framöver heller.

Sid 13. Trafiksäkerheten för barn och unga

Boende: Något måste göra för trafiken genom Bergsnäs. Räcker inte med att "vi hoppas att Öjabybo tar en annan väg, hoppas att Bredviksbon tar rv 23, hoppas att sjukhusbesökare/patienter/anställda via rv 23". Och mycket mer gods genom området. Hur möter vi upp trafiksäkerheten utifrån barn och unga?

Kristina Thorvaldsson: Längs med Stora Vägen och **Bergsnäsvägen** finns dubbelriktade gång- och cykelvägar med upphöjd betongkant. Vidare är sikten god. **Planförslaget** innebär en ombyggnad av överfarten mellan Nya Råppevallen och befintlig gång- och cykeltunnel under riksväg 23.

Boende: Det finns miljöaspekter också för barn och unga, tex luftpartiklar. Barn med astma behöver ju också tas i beaktande. Att lägga en idrottsplats så när en väg är helt fel.

Kristina Thorvaldsson: Vi har tagit fram en särskild utredning avseende partiklar i luften och denna visar att det vi ligger klart under både de nationella riktlinjer och mål som finns uppsatta.

Sid 14. Vad innebär granskningsförslaget?

Kristina redogjorde vad det nya granskningsförslaget innebär för främst trafiken i området.

Boende: Vi är väldigt berörda av väg 23 och ha stridit mot Trafikverket länge. Tycker det är helt riktigt att trafiken ska gå på rv 23 istället för genom Bergsnäs. **Trafikverket har** bytt bullerskydd nu men det är för lite. Mot Öjaby har man bullerskydd som är över 2 m. Nu **är det** hål i bron/vägen, lastbilar studsar och **det** kommer inte att åtgärdas förrän i höst. **Det måste** till ett ordentligt bullerskydd, inte 1,2 m. Det nya bullerskyddet ger inte någon effekt alls. Växjö kommun måste hjälpa oss gentemot Trafikverket.

Boende: Det är bra synpunkt att man ska se över utformningen av de olika anslutningarna till Bergsnäsvägen. Tycker man ska ta det på allvar i arbetet framåt, hur man kan utforma för att minimera/göra det besvärligt att välja vägen genom Bergsnäs för att leda trafik mot riksväg 23. Står även helt bakom att bullerskydd byggslängs med riksväg 23 som det gjorts på andra ställen, till exempel längs riksväg 23 vid Bredvik.

Sid 15. Fortsatt arbete

Kristina redogjorde för det arbete som pågår parallellt, bland annat pågående kollektivtrafikutredning. Förslaget just nu är att förlänga linje 3 och 8 till sjukhuset och införa en ny linje från Teleborg. På så sätt förbättras tillgängligheten för de norra, östra och södra delarna av staden. Regionbussarnas linjedragning ska studeras ytterligare under hösten. Särskilt de som måste förbi sjukhuset men som inte behöver gå via Bergsnäs.

Boende: **Det** är i alla fall positivt att personaltrafiken har tagits bort från infartsvägen.

Avslutning:

Kristina Thorvaldsson: Vi har försökt att ge er en så bred bild av hur vi jobbar med trafikfrågan. Trafikplanering är komplext och det finns ingen quick fix. Kommunen måste använda alla verktygen i lådan för att försöka dämpa trafikökningen och få så många som kan och har möjlighet att använda de hållbara transporterna eller att välja andra vägar till sjukhuset än genom Bergsnäs.

Växjö 2021-06-02

Sammanfattat av Kristina Thorvaldsson och Stina Klyft, Växjö kommun