

Norra stationsområdet och Linnérondellen - bakgrund och vägval

Detta dokument sammanfattar bakgrund, genomförda utredningar, utformningsförslag och kommunens ställningstaganden som succesivt har format utvecklingen av Växjö stationsområde, med särskilt fokus på Linnérondellen och angränsande Pär Lagerkvists plan (tidigare benämnt Norra Bantorget). Underlaget visar hur olika lösningar för trafik, stadsmiljö och kopplingar mellan platsens funktioner har prövats över tid, samt vilka centrala vägval som har gjorts innan och i uppstarten av aktuellt planarbetet.

Stadsutvecklingsprojekt, 2007

Runt år 2007 var flera projekt på gång i området runt dåvarande resecentrum och bangård som gjorde att ett helhetsgrepp behövdes tas för området. Det medförde att ett stadsutvecklingsprojekt startades hos kommunen. Projekten och förändringarna som låg till grund till detta beslut av följande:

- Peab ville bygga bostäder i sydvästra delen.
- Kärnhem hade fått en World Trade Center -lisens och letade efter en plats centralt i stan.
- Stationen ansågs vara en flaskhals på Kust till kust-banan och stationen var gammal, exempelvis gick människor fortfarande över järnvägen i plan.
- Kollektivtrafiken hade börjat ökat i samhället. Resecentrum (byggnaden) ansågs för liten även om den var förhållandevis ny. Anledningen var att den byggdes i en annan tid där behov enbart fanns för en bytesplats.
- Det fanns ett behov av bostäder i centrum.
- Det hade även blivit en förändring av godshantering på järnvägen där Växjö station hanterade väldigt lite godstransporter och gods (lite vägsalt och olja). Därför beslutade Växjö kommun, utifrån genomförda utredningar i EU-projektet Balti-Link, att tillsammans med Alvesta kommun flytta befintlig godshantering från Växjö till Alvesta för att utveckla en regional godsterminal i Alvesta.

Ett planprogram hade även tagits fram för Södra stationsområde (antaget av kommunstyrelsen 2006-02-02 § 39) med mål att Södra Stationsområdet skulle upplevas "... som en naturlig fortsättning på stadens historiska rutnätsstruktur. Centrum får en naturlig utbredning samtidigt som en attraktiv entré till staden skapas för resande med tåg. Områdets väl genomtänkta arkitektur bidrar till att stärka Växjös profil som regioncentrum, handels- och utbildningsstad." Bakgrunden till planprogrammet var främst att Växjö kommun inlett samtal med Banverket om godsbangården roll i Växjö centrum. (Planprogram Södra stationsområdet, Växjö centrum)

Planprogram Växjö Stationsområde, 2009

Planprogrammet berörde främst norra stationsområdet samt nuvarande WTC-tomt med omgivande allmän plats söder om järnvägen. Programmet hade sin utgångspunkt i det idéarbetet som gjorts kring stationsområdets innehåll där tre parallellskisser genomförts av Tengboms arkitektkontor, White arkitekter och Schmidt Hammer Lassen arkitektkontor. Önskemål om att stärka förutsättningarna för ett ökat kollektivt resande, bygga färdigt rutnätsstaden mot järnvägsområdet och lokalisera en central tomt för World Trade Center nämns som mål och följande målsättningar för projektet lyftes upp:

- Att skapa en attraktiv entré till staden, särskilt för resande med tåg och buss, vidga centrum och stärka dess konkurrenskraft
- Att skapa en tydlig målpunkt i centrum och stärka utvecklingsmöjligheterna för kollektivt resande.
- Att i WTC skapa en mötesplats för regionala och internationella näringslivskontakter och handel.

Planprogrammet kopplat till aktuellt planområde

Den grundläggande ambitionen med det planförslag som ingår i planprogrammet är "att göra det kollektiva resandet enklare och bekvämare samt att möjliggöra en exploatering av området som kan ge rutnätsstaden en vacker avslutning mot spårområdet". Linnérondellen föreslås användas som vändplats för bussarna. En gång- och cykelbro föreslås över Vilhelm Mobergs gata som gör att man kan ta sig direkt in i Linnéparken. Mellan gamla stationshuset och Linnérondellen föreslås ett byggnadskvarter innehållandes kontor, handel och bostäder samt parkering i ett källarplan.

I planprogrammet görs även en sammanfattning av utvärderingens ställningstagande till de tre parallella skisserna. Inget av förslagen bedömdes fullt ut lösa de krav som ställts gällande bussterminal, angöring till resecentrum, bilparkering och cykelparkering. Det visar på svårigheten att hitta en helhetslösning på platsen gällande de krav som finns kopplat till resenärens bekvämlighet och framkomlighet oavsett färdmedel (gång, cykel, buss, tåg, bil eller taxi).

Gällande Linnérondellen görs följande ställningstagande:

"Platsen mellan Linnégatan och Kronobergsgatan. De förslag som tagits fram baseras på en direkt infart till stationsområdet från cirkulationsplatsen vilket inte bedömdes som realistiska utifrån höjdskillnader och krav på en bra anslutning för en parallell bussgata närmst järnvägen. Platsen behöver fortsatt detaljstuderats."



Inzoomning på planförslaget från planprogrammet, sid 6

Ställningstagande som gjordes gällande planprogrammet

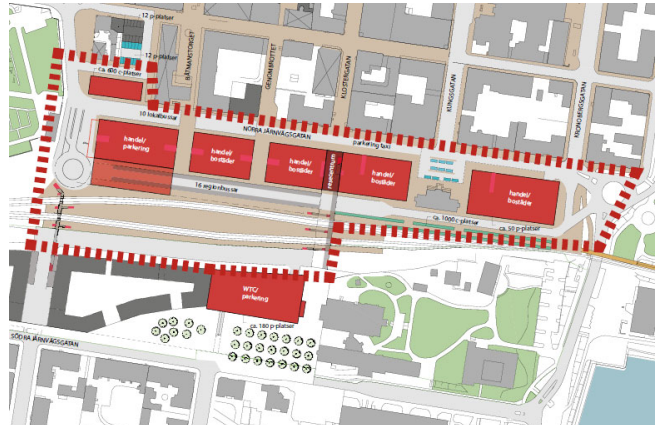
Den anslutning för kollektivtrafik som föreslogs i planprogrammet avfärdades redan under planprogramsskedet och har inte lyfts upp igen på grund av de anledningar som redovisades i planprogrammet.

Gång- och cykelbron som redovisades i planprogrammet diskuterades enbart övergripande och avfärdades ganska snabbt i detta läge då det skulle innebära en stor inverkan på Linnéparken och eventuellt även järnvägsbanken. En viss tveksamhet fanns även kring om höjder kunde klaras

gällande fri höjd för Vilhelm Mobergs gata då vägen snabbt stiger efter lågpunkten under järnvägen. Förslaget med gångcykelbro ansågs dock positivt utifrån angöring på rätt nivå mot stationsområdet.

Växjö stationsområde – en utvärdering av Norra Stationsområdet. White, 2010-10-18

White fick i uppdrag att utvärdera den plan som tagits fram för främst Norra stationsområdet (Planprogrammet från 2009). Fokus var att utifrån olika brukargrupper perspektiv undersöka hur området kommer upplevas att befinna sig i (gå, arbeta, resa, bo). Utifrån frågor så som "Blir det ett attraktivt område som uppfyller de krav som vi idag ställer på ett nytt resecentrum och stadsförtätning i en expanderande stad som Växjö?" analyserade White programmet och hittade potentiella styrkor och svagheter samt eventuella risker.



Området analyserades med en metod som utgått från åtta olika egenskaper som delats i två grupper. De strukturerande egenskaperna (Lokaliserad, Effektiv, Integrerad, Tillgänglig) utgår från rätt funktion på rätt plats och kan ses som grundpelare för en god stadsutveckling, med övergripande mål och visioner, medan de identitetsskapande egenskaperna (Orienterbar, Levande, Attraktiv, Flexibel) representerar upplevelser och intryck, med brukarperspektivet i fokus, och handlar mer om individuella komponenter och deras egenskaper. Tillsammans ska de säkra en god stadsmiljö och en god resandemiljö.

Whites analys resulterade i en prioriteringslista kring det som ansågs viktigast att bearbeta.

- Det första gällde resecentrum som inte bedömdes få den yta eller dignitet i placering som det behöver för att fungera som ett samlande resecentrum som möjliggör effektiva byten mellan färdmedel. Det ansågs inte heller ta höjd för förändringar i samhället, exempelvis ökat kollektivt resande och eller ändrad ekonomisk situation eller sociala förhållande i staden. Vidare utredning av vilket resecentrum Växjö behöver och förtjänar föreslogs.
- Det andra gällde regionbussarna vars placering och orientering ansågs skapa många problem utan att vara en optimal lösning för vare sig bussarna eller de andra brukarna. Området ansågs upplevas osäkert/obehagligt men att fotgängare ändå kommer röra sig i området pga att det utgör den genaste vägen mellan olika målpunkter och byten. Studie av alternativa placeringar föreslogs att genomföras. Exempelvis en placering längre österut för att integrera region- och stadsbussar med resecentrum och tåg för en större komfort för resenärerna.
- Det tredje gällde gränssnitten öst, väst och söder som bedömdes bli baksidor mot viktiga stråk och offentliga rum på grund av de många komplexa funktioner så som in- och utfarter, inlastning för handel samt in- och utfarter för bussar som samlats mot dessa sidor. Följden blir att mötet mellan nytt och gammal i dessa väderstreck varken blir attraktiva, integrerade eller trafiksäkra. Det föreslås att en närmare studie görs för att se över in- och utflöden och vilka alternativa lösningar som finns för både inlastning och in- och utfarter.

Whites utvärdering kopplat till aktuellt planområdet

Av förslagen kring det fortsatta arbetet berörs aktuellt planområdet av att gränssnittet österut bedöms bli en framtida baksida som är otillgänglig och otrygg. White föreslog att i det fortsatta

arbete framåt att "en publik yta vid den östra gaveln skulle kunna vara en attraktiv lösning som kopplar samman stationsområdet med Växjösjön och Linnéparken som har en annan karaktär. En publik yta, som inte behöver vara stor till ytan, kan fungera som en länk mellan olika karaktärområden."

Ställningstagande som gjordes gällande utvärderingen

Utvärderingen beställdes av projektledning av stadsutvecklingsprojektet för att se om kommunen var på rätt väg och få input på hur kommunens planer. Området är en väldigt viktig målpunkt och projekt i staden där behov av en utomstående input ansågs behövas för att få till de bästa lösningarna i området.

Efter utvärderingen såg kommunen över utformningen av området. Detaljplanearbete påbörjades parallellt som diskussion med Banverket, och därefter Trafikverket och Jernhusen, fördes om områdets utveckling och möjligheten att skapa så bra förutsättningar för kollektivt resande som möjligt.

Detaljplan Norra stationsområdet. Laga kraft 2017-02-28

Ansökan från kommunstyrelsen 2009 och planuppdrag

Kommunstyrelsen gav byggnadsnämnden i uppdrag att ta fram ett förslag till detaljplan för stationsområdet norr om järnvägsspåren samt för området kring föreslaget World Trade Center söder om järnvägsspåren 2009-11-03. I uppdragskrivelsen till byggnadsnämnden stod följande:

I kommande detaljplaneförslag ska målsättningen också vara att:

- Lösa busstrafik och angöring vid det västra kvarteret så att den inte inkräktar på kyrkogårdsområdet
- Utforma och exploatera det östra kvarteret (nuvarande bilparkering) med hänsyn till utblick och koppling mot omgivande parker och Växjösjön samt att pröva bevarande av karaktärsskapande träd



I skrivelsen till byggnadsnämnden angav stadsbyggnadskontoret att etablering av World Trade Center (söder om järnvägen) hanteras i pågående detaljplan för Södra stationsområdet. I aktuell plan arbetas slutsatserna från programskedet för stationsområdet in i enighet med KS beslut 2009 11 03 § 339, dvs bangårdsområdet samt mark norr om det handläggs med ny detaljplan.

Ärendet avslutade några år senare, innan planförslaget skickades ut på samråd.

Ansökan från kommunstyrelsen 2015

Kommunstyrelsen inkom med en ny ansökan om detaljplan 2015-08-11. Syftet med detaljplanen var kortfattat att skapa nya bebyggelsekvarter för stadens utvidgning av centrum och stadskärnan, där det i de nya bebyggelsekvarteren skapas förutsättningar för bland annat ett större resecentrum, som ska möta stadens framtida behov samt att säkerställa en fungerande och attraktiv offentlig miljö, som allmän plats, och hur den ska användas. Det centrala läget och som en del i riksintresse för kulturmiljön är det oerhört viktigt hur de nya bebyggelsekvarteren ska möta offentliga ytor och närliggande bebyggelse, samt hur allt ska gestaltas.

Detaljplanen kopplat till aktuellt planområde

Planområdet omfattade inte Linnérondellen utan avslutades österut i Kronobergsgatans förlängning. Se detaljplanens utbredning på karta till höger, gulmarkerat område. Hur den nya bussgatan ska angöras mot Norra Järnväggsgatan redovisades dock i en skiss i planbeskrivningen där angöring sker väster om befintlig alm och en bussvändplats är utritad i Norra Bantorgets (nuvarande Pär Lagerkvists plan) östra del.

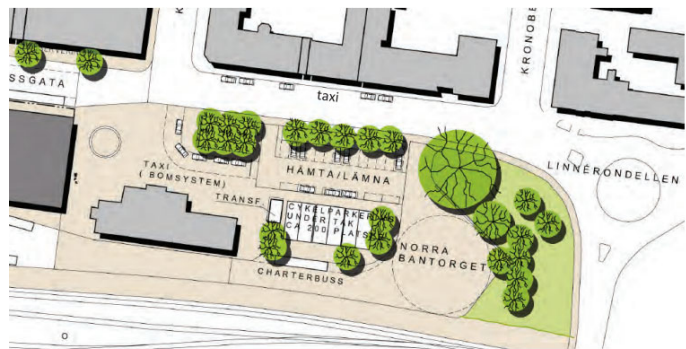
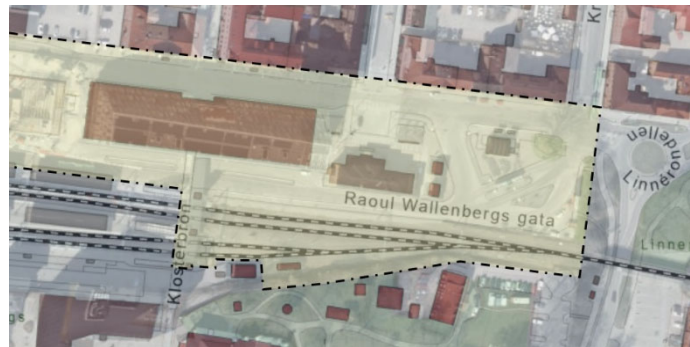
Plankartan säkerställer emellertid en annan lösning med en lokalgata som ansluter öster om almen. Lösningen medförde då att gatunätets struktur i rutnät säkerställdes genom placering av bussgatan i förlängningen av Kronobergsgatan.

Ställningstagande kopplat till detaljplanen

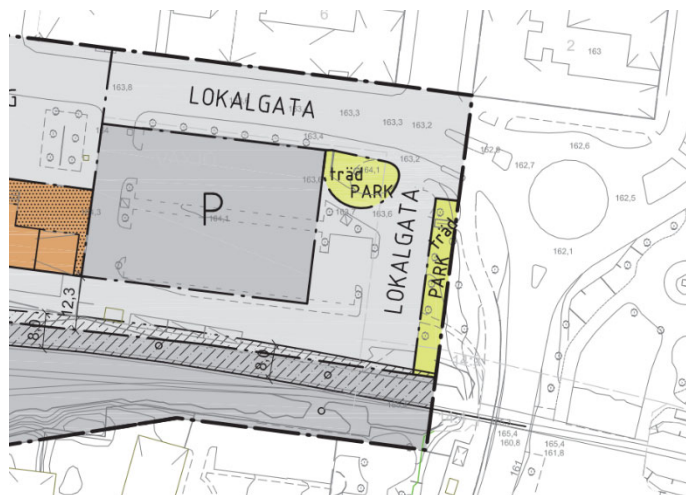
Det första uppdraget drog ut på tiden och att det sen avslutades var för att kommunen och Jernhusen hade olika syn på hur resecentrum och platsen skulle utvecklas. När Banverket delades, blev Jernhuset ansvarig för lokaler och hade inte längre ett ansvar för den bästa lösningen utifrån ett kollektivt resande. Jernhusen tyckte att befintlig byggnad var bra medan kommunen ansåg att befintligt resecentrum var för litet. En kompromiss nåddes dock till slut så att detaljplanearbetet kunde startas igen.

Under planarbetet har även många diskussioner förts med Länstrafiken som även de var nöjda med den lösningen som de hade, dvs en stor öppen asfalterad yta med hållplatser. Men sett utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv och effektivt markutnyttjande ansåg kommunen att en annan lösning behövdes. Flera olika lösningar undersöktes men kommunen landade i att försöka säkerställa så mycket plats som möjligt till bussarna. Det för att kunna skapa en flexibilitet för Länstrafiken Kronoberg och en robust stadsmiljö som tål olika lösningar för busstrafiken. Kollektivtrafiken förändras och busslinjer dras om, därav var det inte önskvärt att låsa fast planeringen vid en enskild lösning.

Under planarbetets gång togs en illustrationsplan fram där det östra kvarterets byggrätt tagits bort i jämförelse med planprogrammet. Ytan var nu avsatt för angöring, parkering och vändplats för bussarna. Anledningen var att kommunen kunde se ett ökat kollektivt resande i samhället vilket gick i linje med kommunens eget arbete med satsning på kollektivt resande (både tåg och buss) samt gång-



Angöring från öster (via Linnérondellen)



och cykeltrafikanter. Föreslaget byggnadskvarter togs därmed bort i öster för ytan bedömdes behövas för logistiken i område, både under ombyggnad och efter för att kunna prioritera gång, cykel och kollektivt resande. Kommunen frångick därmed sitt eget mål om fullföljning av rutnätet med bebyggelse till järnvägen i denna del. Det ansågs dock viktigare att detaljplanen säkerställde så mycket yta som möjligt till kollektivt resande (både tåg och buss) samt gång- och cykeltrafikanter så att en välfungerad bytesnod och stadsmiljö skulle kunna skapas i området.

Att det i planbeskrivningen illustreras en lösning och att en annan lösning regleras i plankartan visar på att det fanns många olika förslag på trafiklösningar för bussar, vändplatser, angöring, in-utfarter med mera. Det var viktigt att detaljplanen inte utformades efter en lösning utan skulle ge plats och säkra yta till flera olika lösningar.

Linnérondellen togs inte med i detaljplanen för Norra Stationsområde då den vid tillfället inte var aktuell för förändring. Utan vid tidpunkten förväntades inga ändringar av cirkulationsplatsen som inte skulle rymmas i gällande planer.

Trafikutredning Linnérondellen, trevägskorsning. WSP, 2017-06-07

I samband med förändringarna som var på gång för Norra stationsområdet fick WSP i uppdrag att utreda förutsättningarna att bygga om befintlig Linnérondell till en trevägskorsning. Bakgrunden till uppdraget var att då Norra Järnvägsgatan föreslogs stängas av för allmän trafik började behovet av Linnérondellen ifrågasättas internt (rondellösning är beroende av relativt jämna flöden in i rondellen för att fungera optimalt). WSPs uppdrag var att utreda kapacitetsbehovet, möjligheterna för anslutning av bussgata samt ge förslag på framtida utformning. Gällande den framtida utformningen av korsningen vid Linnérondellen behövde följande mål uppfyllas:

- Busstrafiken från ny regionbussgata ska ha möjlighet att köra till Kronobergsgatan och till Linnégatan.
- Ett gent cykelstråk ska skapas från Linnéparken till stationsområdets östra del.
- Befintlig alm i stationsområdets nordöstra del ska bevaras.

Kapacitet

Beräkningar gjordes för en trevägskorsning där trafiken i nordsydlig riktning är genomgående och trafiken från Norra Järnvägsgatan ansluter med väjningsplikt då det har bedömts kunna inrymmas i befintlig korsning/cirkulationsplats. Beräkningar gjordes även med befintlig cirkulationsplats.

Beräkningar visar att befintlig Linnérondell ha kapacitet att klara dagens trafikflöden medan trevägskorsningen inte har kapacitet att klara nuläget (2016). Vid maxtimmen bildas köer som inte kan hanteras inom den korta sträckan mellan anslutningen till trevägskorsningen och nya regionbussgatan/Kronobergsgatan. Bedömning görs även att fortsatt genomfartstrafik på Norra Järnvägsgatan inte är förenligt med skapandet av den nya regionbussgatan utmed järnvägen om befintlig rondell ska byggas om till en trevägskorsning.

Beräkningar utifrån prognos 2025 visar på att befintlig Linnérondell ha kapacitet att hantera även de prognostiserade trafikflödena. Anslutning av en ny regionbussgata i en fyrvägs-korsning med Norra Järnvägsgatan/Kronobergsgatan bedöms inte möjligt med cirkulationsplatsens befintliga utformning då den nya anslutningen ligger för nära och en för snäv högersväng för bussarna. För trevägskorsningen visar beräkningarna att anslutningen från Norra Järnvägsgatan inte har kapacitet nog vid maxtimme (morgon). Det då 85 % av den svängande trafiken måste stanna före utfart till Linnégatan vilket medför att kö på 1-5 fordon (varav en stor andel bussar) uppstår i maxtimmen på Norra Järnvägsgatan i dess anslutning till Linnégatan. Det begränsade utrymmet mellan anslutningen

till Linnégatan och den nya regionbussgatans utfart till Norra Järnvägsgatan ger endast plats för 2 bussar (5 personbilar) i kömagasinet. Korsningen riskeras därmed att blockeras och bussarna från regionbussgatan kan få svårt att köra in och ut i maxtimmen, vilket även påverkar trafiken på Kronobergsgatan.

För att minska belastningen på Norra Järnvägsgatan och förbättra busstrafikens framkomlighet föreslår utredningen att en signalreglering med prioritet för busstrafiken bör utredas. Den höga belastningsgraden i den södra anslutningen från Vilhelm Mobergs gata beror på att vänstersvängande trafik stoppar upp trafiken som kör norrut. En bussprioritering kan i sin tur påverka kapaciteten för vänstersvängande fordon negativt som kommer söderifrån på Vilhelm Mobergs gata. En kombination av signalprioritering (buss) och ett vänstersvängfält föreslås därmed vid en trevägskorsning. Enbart ett vänstersvängfält utan signalprioritering från Norra Järnvägsgatan medför ytterligare ökad belastningsgrad på Norra Järnvägsgatan.

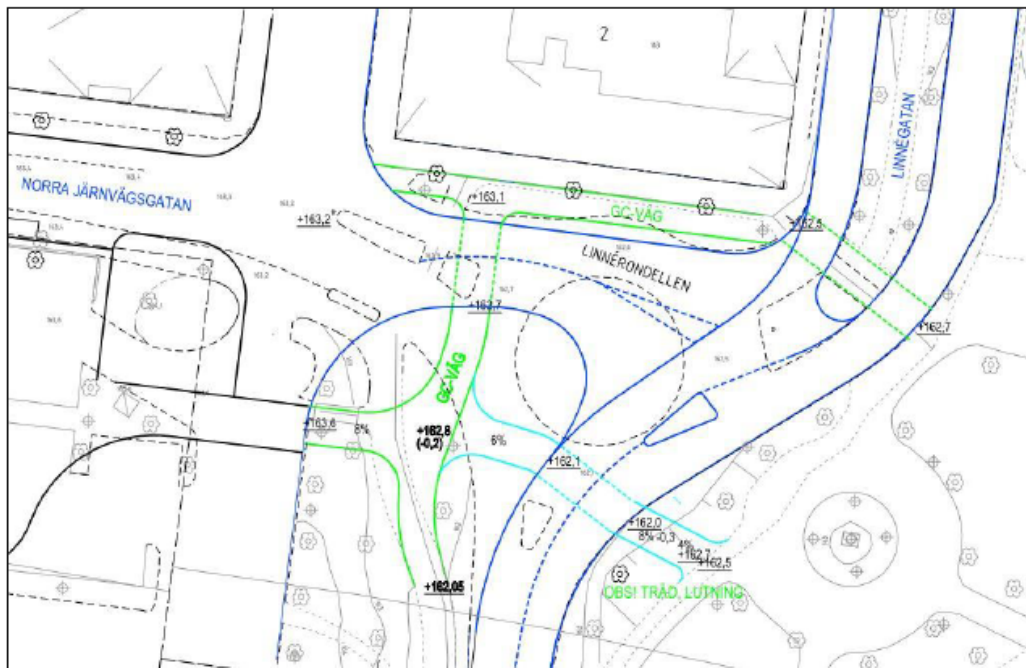
En kapacitetberäkning gjordes även för den nya fyrvägskorsningen mellan Norra Järnvägsgatan och Kronobergsgatan och nya regionbussgatan. Beräkningen visar på en låg belastningsgrad i korsningens samtliga anslutningar, där kölängden i Norra Järnvägsgatans östra anslutning inte beräknas överstiga 1 fordon. Genomförd beräkning indikerar därmed att risken för en negativ påverkan från korsningen för trafiken på Linnégatan är begränsad vid en trevägskorsning (även om magasinlängden mellan korsningen och Norra Järnvägsgatans anslutning till Linnégatan är kort (två bussar)). En negativ påverkan riskeras dock genom att köbildningen på Norra Järnvägsgatan i dess anslutning till Linnégatan medför blockering av in- och utfarten till regionbussgatan.

Utformning

Den nya regionbussgatan ansluter till Norra Järnvägsgatan i höjd med Kronobergsgatan och planeras att trafikeras i både riktningarna där busstrafiken ska kunna köra vidare både till Kronobergsgatan och till Linnégatan. Nuvarande utformningen av Linnérondellen möjliggör inte detta då den framtida anslutningen till Norra Järnvägsgatan skulle ligga för nära Linnérondellen och innebära en för snäv högersväng för busstrafiken. Om framtida regionbussgata ska ha en anslutning mittemot Kronobergsgatan behöver därmed Linnérondellen ha en annan utformning.

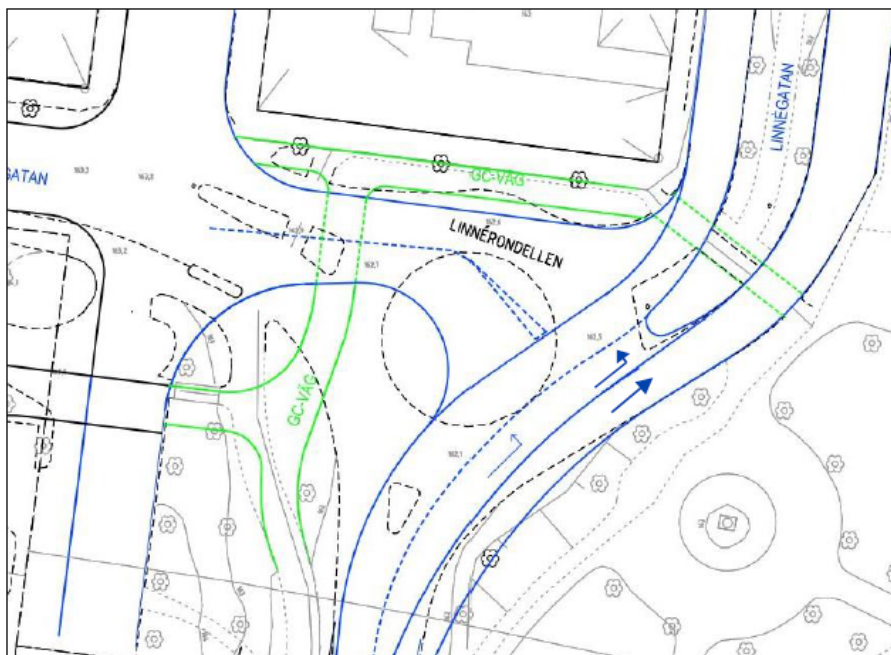
Trevägskorsning

WSP bedömde det möjligt att placera en trevägskorsning inom befintlig Linnérondells utbredning, se principskiss nedan. Detta så att regionbussarna kommande från den nya anslutningen fortsatt skulle kunna köra direkt till Linnégatan. Trevägskorsningen bedöms som ett möjligt alternativ då den anslutande trafiken från Norra Järnvägsgatan minskar samtidigt som en bättre framkomlighet skapas i nordsydlig riktning (för vilken trafiken bedöms fördubblas till 2025). WSP lyfter även att då bussar och lastbilar ska kunna svänga i alla riktningar till och från Norra Järnvägsgatan i korsningen måste denna anslutning göras bred. Anslutningen kommer därmed vara ytkrävande och upplevas som stor. Korsningen skulle kunna göras något smalare om ett förbud mot att svänga söderut för buss- och lastbilstrafik infördes (anslutningen av Norra Järnvägsgatans södra del rätas upp).



Principskiss utformning korsningen Linnégatan/Norra Järnvägsgatan.

I och med risk för framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken, föreslogs signalreglering med prioritet för busstrafiken i Norra Järnvägsgatans anslutning till Linnégatan. Det medför emellertid en försämrad framkomlighet för den genomgående trafiken på Linnégatan/Vilhelm Mobergs gata, främst norrgående trafik som även påverkas negativt av trafiken som ska svänga vänster till Norra Järnvägsgatan. Därav föreslås även anläggande av ett vänstersvängfält (norrgående trafik), se principskiss nedan. Vid anläggande av ett vänstersvängfält måste intrång göras i Linnéparken och ett antal träd behöver avverkas. Enligt WSP behöver det vägas emot möjligheten att kunna rätta upp korsningen och öka standarden som förbättrar framkomligheten för genomgående trafik.

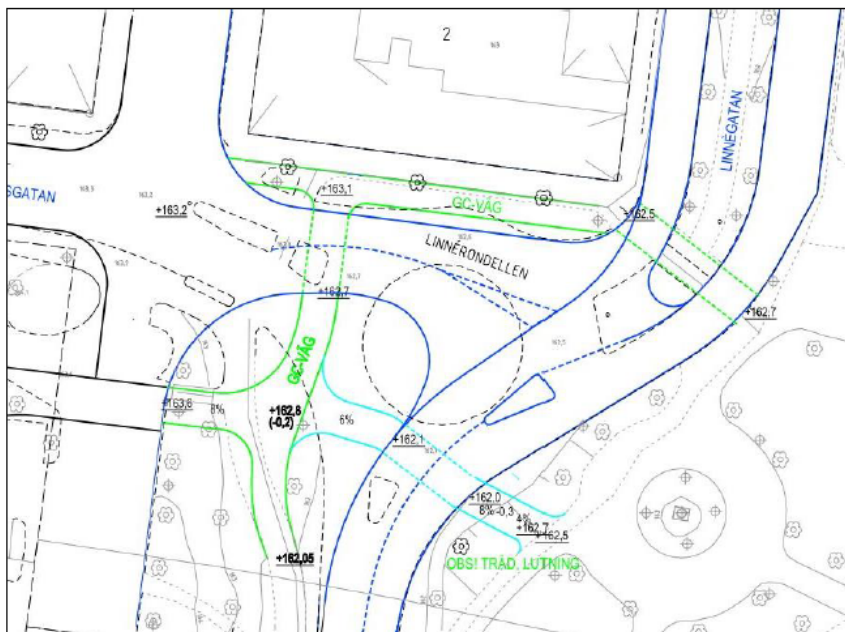


Principskiss utformning korsningen Linnégatan/Norra Järnvägsgatan med vänstersvängfält.

Gång- och cykel

Föreslaget med en trevägskorsning medför att en något större yta kan skapas i norr vilket ger möjlighet till förbättring av befintlig gc-vägs standard. Passage över Linnégatan behålls i befintligt läge men passagen över Norra Järnväggsgatan behöver flyttas något österut. Trevägskorsningen innebär därmed att dagens utformning till stora delar behålls men att vissa standardförbättringar kan genomföras. Dock kommer det fortsatt saknas en gen passage av korsningen för gång- och cykeltrafiken mellan Linnéparken och stationsområdet.

Om en gen gc-väg ska kunna skapas behöver den placeras söder om korsningen. Vilhelm Mobergs gatas går här i skärning vilket gör att en eventuell gc-passage i detta läge kommer vara brant (ca 6-8 %). Den branta lutningen och höjdskillnaderna inom området medför sämre sikt i korsningspunkten vilket är negativt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Även gc-passagen behöver läggas i skärning vilket troligen innebär att ett antal kringliggande träd rotsystem kommer att påverkas och ett antal träd kommer behöva avverkas. En gc-passage söder om korsningen innebär därmed att ett intrång behöver göras i Linnéparken, ett intrång som blir än större om den kombineras med ett vänstersvängfält på Vilhelm Mobergs gata.



Principskiss för utformning av GC-vägnätet i anslutning till korsningen Linnégatan/Norra Järnväggsgatan med GC-passage i norr redovisat med grönt. Studerad GC-passage söder om korsningen redovisat i ljusblått.

Ställningstagande gällande WSPs utredning om en trevägskorsning

WSP lyfter fram i sin utredning att de båda alternativa utformningarna innebär att den nya regionbussgatan inryms öster om almen med högt bevarandevärde, och utan att intrång behöver göras i den befintliga stödmuren. En fyrvägskorsning med Kronobergsgatan kan därmed också skapas. Uppsatta mål bedömdes därmed uppfylla enligt WSP.

Kommunen var inte helt nöjda med de alternativt som presenterades. Främst ansåg kommunen att det blev en alltför snäv högersväg för bussar kommandes från stationsområdet som sen skulle söderut under viadukten. Även lösningen för gång- och cykelvägen bedömdes inte som genomförbar med en för stor lutning på båda sidor om Vilhelm Mobergs gatan. En större sammanhållen asfalterad yta skapades också i korsningen som inte upplevdes positivt utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv så

centralt i staden. Alternativet med vänstersvängfält bedömdes som bäst men delade meningar rådde internt gällande nedtagning av träd i Linnéparken.

Sammantaget gjorde kommunen därmed bedömningen att en trevägskorsning inte var ett bra alternativ på platsen och kommunen gick vidare med en annan konsult för att hitta en bra utformning av platsen.

Linnérondellen, en delstudie av cykelrörelse vid Växjö resecentrum. Sweco, LNU och Växjö kommun, 2017-03-02

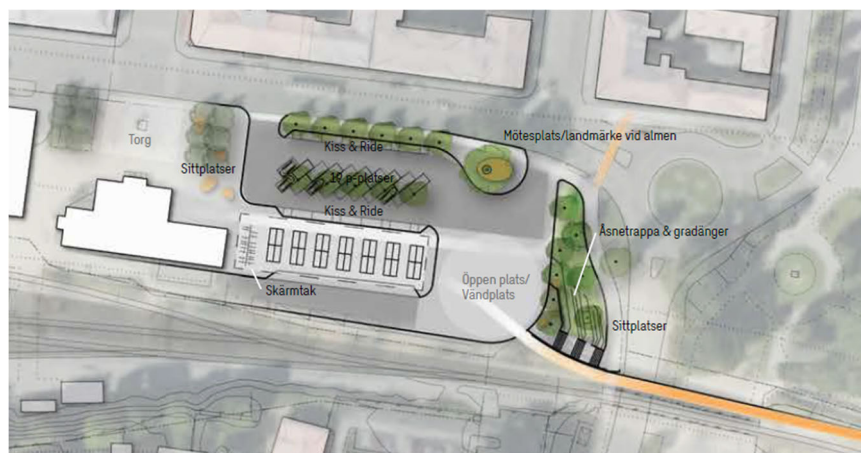
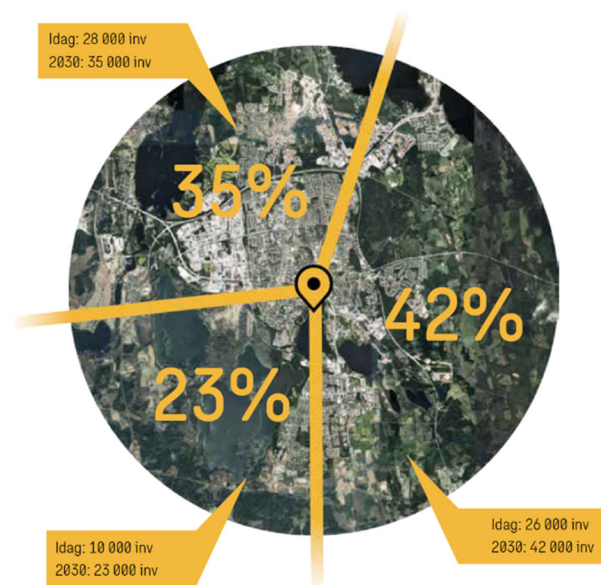
Syftet med studien var att ge ett inspel på en begränsad del av cykelstråken, rörelsen vid och kring Linnérondellen, vilken bedömdes utgöra en liten med komplicerad del av en större resa för cyklisten. Studien identifierade att rörelse till stationen och cykelparkeringarna på Norra Bantorget (nu benämnt Pär Lagerkvists plan) inte var självklar och konfliktpunkterna många. Höjdskillnaderna och övrig trafik gör platsen svår att nå där cyklisten hamnar i kläm och i konflikt med fordonstrafiken.

Även rörelsen på Norra Bantorget är osäker och otrygg med bilparkering, angöringstrafik och kollektivtrafik samt vändplats för bussar.

Delstudien tar även upp att dagens resande (2017) med tåg och regionbuss kommer fördubblas där anslutningsresor med cykel bedöms öka med 50 %. Även andelen resor med cykel bedöms öka med 26 %. Fördelning över vart cyklisterna angör stationen anges utifrån stadens invånare 2017 och 2030.

Förslaget vill lösa konflikten genom att fånga upp fler cyklister tidigare på sin resa, längre från Linnérondellen, för att minska konflikterna. Genom att fånga upp cyklisterna från LNU på Kampastigen och anlägga ett nytt gent cykelstråk med cykelbro i anslutning till befintlig järnvägsbank och bro, bedömdes fler nå Norra Bantorget smidigt och direkt och därmed undvika konfliktpunkterna i anslutning till Linnérondellen. Norra Bantorget (nuvarande Pär Lagerkvists plan) föreslogs utformas med cykelistens och fotgängarens rörelse som huvudfokus.

VARIFRÅN KOMMER CYKLISTERNA?



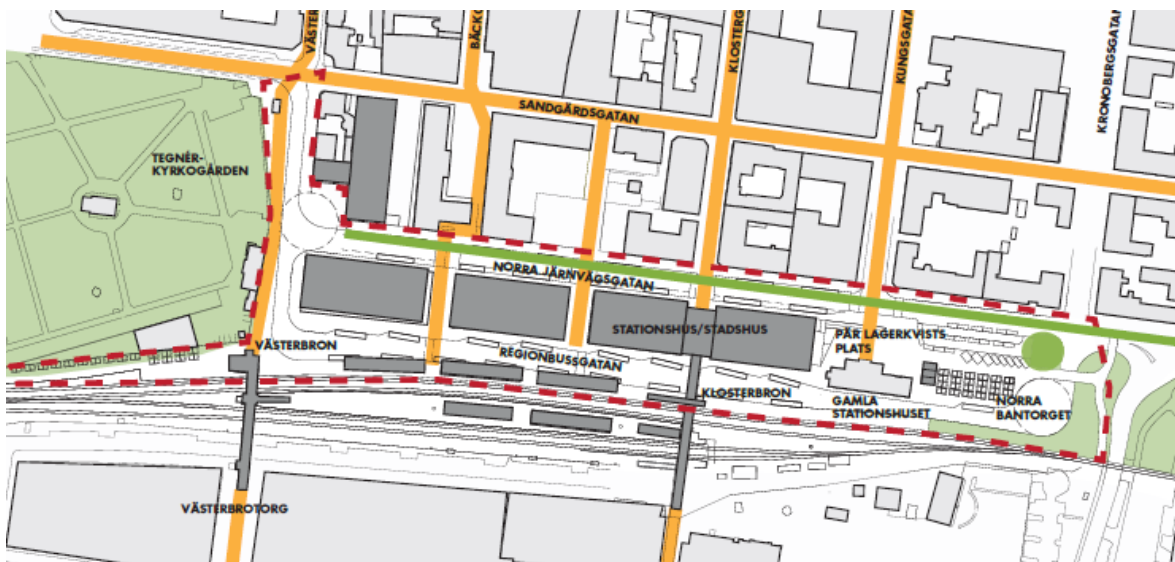


Ställningstagande som gjordes gällande delstudien av cykelrörelse vid Växjö resecentrum

Gång- och cykelbron som redovisades i delstudien diskuterades, likt i planprogrammet, enbart övergripande. Bedömning om en stor inverkan på Linnéparken och eventuellt även järnvägsbanken samt svårigheter att klara fri höjd för Vilhelm Mobergs gata ansågs kvarstå och lösningen avfärdades relativt snabbt även denna gång.

Övergripande program struktur. Tyréns, 2017-07-07

Ett övergripande funktions- och gestaltungsprogram togs fram med syftet att "... är att säkerställa platsens sammanhang i staden, effektivisera projekterings- och byggprocessen samt kvalitetssäkra "slutprodukten" – den färdiga anläggningen." Programmet syftade också till att vara ett verktyg i processen att samordna och förankra ett övergripande förslag till utformning av området och ett underlag inför utformning och projektering av området.

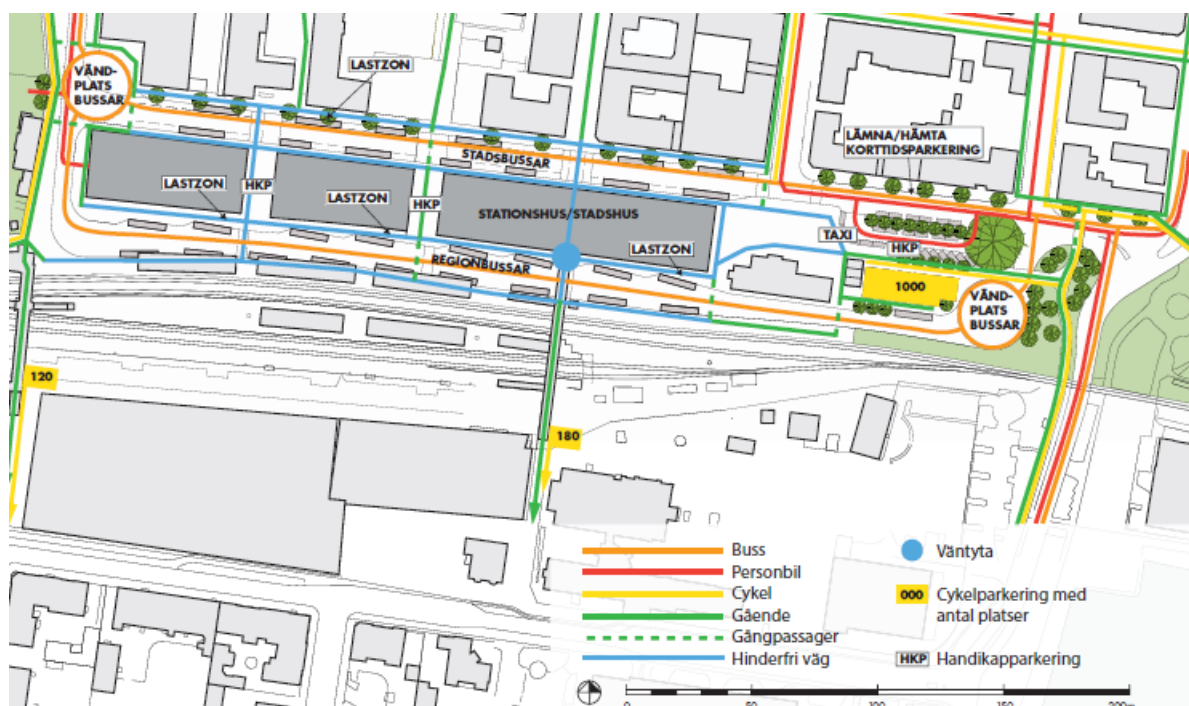


I beskrivningen av stationsområdets övergripande struktur lyfts bland annat följande fram som kan vara relevant för aktuellt planområde:

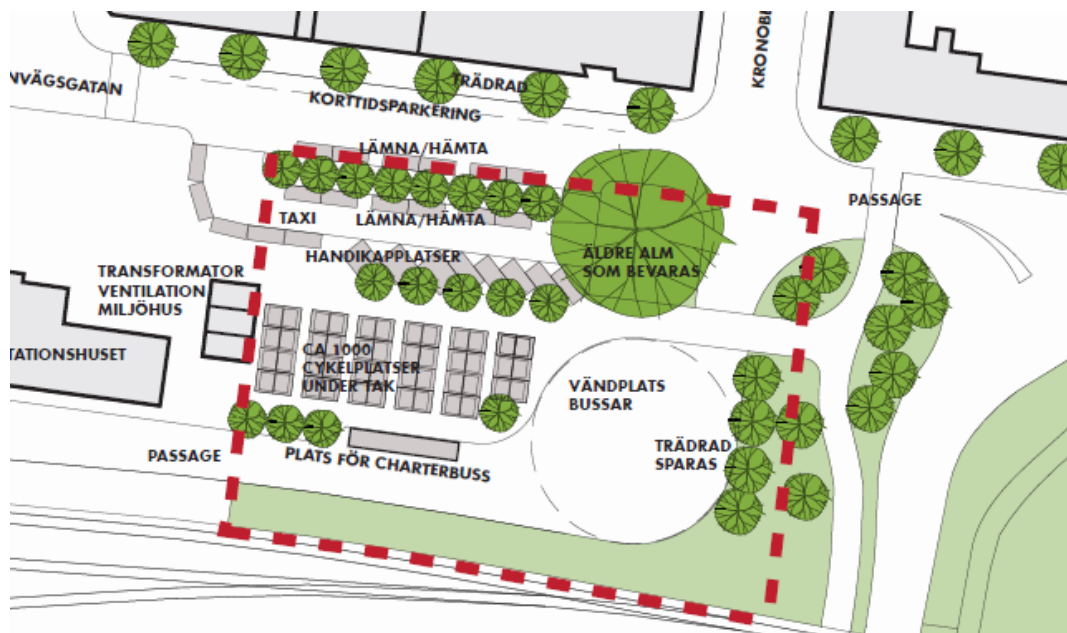
- "Den nya strukturen i Norra stationsområdet bygger vidare på den angränsande rutnätsstadens struktur. Genom att addera en rad med kvarter och förlänga de befintliga norr- och södergående gatorna i centrum, kommer rutnätsstaden att sträcka sig hela vägen

ner till spårområdet. Avståndet mellan stationen och centrum kommer på så sätt att upplevas kortare. Den nya strukturen gör också att gatorna inom hela stationsområdet blir mer definierade och sammanlänkade.”

- ”Norra Järnvägsgatan förblir även fortsättningsvis den sammanbindande länken mellan Växjö domkyrka i öster och Tegnérkyrkogården i väster. En ny trädrad ersätter den gamla och sträcker sig längs Norra Järnvägsgatan, för att än mer stärka gatans karaktär och sammanbindande funktion.”
- ”Det gamla stationshuset och Pär Lagerkvists plats, kommer att bli en del av det nya och gestaltas med omsorg om både det framtida och det historiska. Den stora almen och trädraden i Kronobergsgatans förlängning behålls. Grönskan här anses viktig för att förstärka kopplingen mellan stationsområdet och stadens viktigaste park och sjöområde; Linnéparken och Växjösjön.”



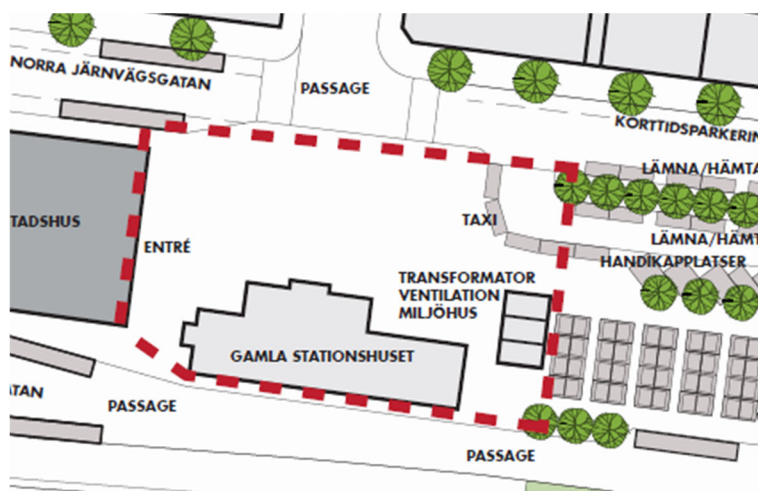
Prioritering av säkerhet för cyklister och gående samt skapa utrymme för en effektiv kollektivtrafik har medfört att biltrafiken inom området har begränsats. (delkapitel Resa till och från)



Därefter beskrivs olika delområden inom Stationsområdet. Följande står under rubriken *Norra Bantorget* (områdets utbredning i skiss ovan):

”Den ostligaste delen av Norra stationsområdet utvecklas till en plats med grön karaktär, ett parktorg att vistas på, men som även har funktion som vändplats för bussar och angöring av olika slag.

- Den stora almen intill Norra Järnvägsgratan är ett viktigt karaktärsträd i staden. Trädet skyddas noga under byggtiden och ges bästa möjliga förutsättningar för framtiden.
- Befintliga träd i Kronobergsgatans förlängning sparas.
- Fördrojning och rening av dagvatten sker i största möjliga mån.
- Vädskydd och möjlighet till fastlåsning finns för ca 1000 cyklar.
- Cykelpump ska finnas i området.
- Plats för charterbuss och angöring för sopbil ska finnas.
- Minst 12 platser för korttidsparkering för hämtning och lämning och minst 3 stycken parkeringsplatser för handikapparkering ska finnas.
- Det finns en vändplats för bussar i området.”



Följande lyfts upp gällande *Pär Lagerkvists plats* (områdets utbredning visas ovan):

”Pär Lagerkvists plats behålls öppen som en avslutning av Kungsgatan. Torget framhäver det gamla stationshuset och låter det förbli en viktig byggnad i rutnätsstaden. Platsen fungerar även som entrétorg till stationshuset/stadshuset och präglas av dess utformning och innehåll samt logistik. Pär Lagerkvists plats är platsen där gamla Växjö möter nya.

- Här finns en viktig entré till stationshuset/stadshuset.
- Platsen utformas för väntan, ”häng” och möten.
- Tillgänglighet är särskilt viktigt att tillgodose. Ett tydligt ledstråk ”hinderfri väg” från taxi och lämna/hämta leder över torget och till ”väntytan” söder om resecentrum.
- På torget finns plats för taxi.
- Transformator och ventilation till stationshuset/stadshuset samt miljöhus för gamla stationshuset placeras i kanten av torget.
- Transformatorstationen ges en djärv utformning med en kreativ fasad som också har sitt-/hängmöjlighet.

Ställningstagande gällande det övergripande gestaltningsprogrammet

Gestaltningsprogrammet togs fram parallellt med WSPs utredning om en trevägskorsning vilket förklarar att lösning av trevägskorsning redovisas i illustrationerna (en lösning som kommunen sedan valde bort). Illustrationerna på möjlig lösning skiljer sig även från de som redovisades i planbeskrivningen till detaljplanen för Norra Stationsområdet, vilket är ytterligare exempel på de olika förslag på utformning som diskuterats under arbetet att hitta en bra helhetslösning på platsen.

Gällande redovisat förslag i det övergripande gestaltningsprogrammet på utformning av Norra Bantorget och Pär Lagerkvists plats var kommunen inte nöjda med lösningen med en stor vändplan i området. Det ansågs vara en allt för ytkrävande lösning och inte effektivt markutnyttjande så centralt i staden. Vändplatsen ansågs även skapa en barriär mellan stationsområdet och Linnéparken och Växjösjön. En vändmöjlighet för bussar nära stationen var dock ett krav från Länstrafiken Kronoberg för att de på ett smidigt sätt skulle kunna tillgodose behovet av en välfungerad kollektivtrafik.

Trafikutredning Linnérondellen, alternativ utan ingrepp i parken. Norconsult, 2019-02-18

Norconsult fick i uppdrag att fortsätta utredningen av Linnérondellen. I utredningen beskrivs cirkulationsplatsen som en problematisk knutpunkt. Målsättningen för Norconsults uppdrag var att ”... skapa en hållbar trafiklösning där de oskyddade trafikanterna och kollektivtrafik prioriteras, samtidigt som kapaciteten i korsningen är acceptabel” samt att ”... utredningen bedrivs målmedvetet efter intentionerna i Agenda 2030 för att uppnå en stadsutveckling som står sig över tid”. Utredningen skulle ge ”... förslag på hur trafiksituationen för gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafiken kring Linnérondellen kan lösas. Inom utredningen ingår att presentera ett skissförslag för trafiklösningen samt i grova drag peka ut lämpliga åtgärder som kan förbättra trafiksituationen i området kring Linnérondellen. Utredningsområdet är i direkt närhet av domkyrkan, Linnéparken, Växjösjön samt inom riksintresset för rutnätsstaden, därför krävs en god gestaltning av trafikförslaget som är anpassat till sin omgivning.”

I utredningen görs en trafikanalys utifrån de olika trafikslagen.

- Gällande gångtrafiken lyfts två saknade kopplingar upp dels koppling mellan stationsområdet och gångbanan utmed Vilhelm Mobergs gata västra sida samt en koppling söder om Linnérondellen. Befintliga upptrampande stigar visar på behovet.

- Gällande cykeltrafiken lyfts en passage söder om befintlig Linnérondell upp som en saknad koppling. Även den västra gc-vägen utmed Vilhelm Mobergs gata och befintlig gc-passage över Linnégatan lyfts som problem utifrån dålig sikt och ont om utrymme. Brist på cykelbana/fält utmed Norra Järnvägs-gatan lyfts också.
- Inga direkta brister lyfts kopplat till kollektivtrafiken med undantag för det korta kömagasin som kommer skapas i och med den nya regionbussanslutningen väster om Linnérondellen.
- Inga brister lyfts heller kopplat till befintlig biltrafik. Dock nämns att befintlig järnvägsbro över Vilhelm Mobergs gatan inte har full höjd vilket kan vara ett problem för tyngre transporter.
- Gällande trafiksäkerheten nämns att "En stor andel utav olyckorna har inträffat kring Vattentorget samt vid Linnégatans till- och frånfarter i cirkulationsplatsen. Två cyklister samt tre fotgängare har blivit påkörda av personbil eller buss vid övergångsställe/cykelöverfart."

Trafikförslag (utformningsförslag)

Fyra olika utformningsförslag tagits fram för att lösa trafiksituationen för gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafiken kring cirkulationsplatsen. De fyra förslagen beskrivs ha följande gemensamma lösningar:

- Utformning med bussgatan västerut som ansluter till resecentrum.
- Anpassad bussgata så att vändning av bussar kan göras i den östra änden av gatan.
- Bussgatan är delad så att infart och utfart sker på ömse sidor om Almträdet vid Norra Järnvägs-gatan.
- Förbättra siktförhållandena och utrymme i hörnet i norra delen av korsningen, genom breddning av ytorna så att mer utrymme ges för gång- och cykeltrafiken.
- Gång- och cykelbanan längs med Vilhelm Mobergs gatas västra sida breddas under bron genom att den stensatta slänten mellan gång- och cykelbanan ersätts med en stödmur.

Alternativ 1

"Alternativet innebär att cirkulationsplatsen i korsningen Norra Järnvägs-gatan/Linnégatan byggs om för att underlätta för busstrafiken österut och för att också kunna anlägga en gångpassage i södra delen av korsningen, se Figur 19."

Rondellytan minskas för att möjliggöra en större refug med gångpassage i söder. För trafiken i nord-sydlig riktning blir framkomligheten likvärdig med dagsläget. Emellertid blir det för södergående trafik svårt att göra en U-sväng. Kollektivtrafiken från Norra Järnvägs-gatan får det lättare att svänga vänster ut på Linnégatan.



Figur 19. Alternativ 1.

Förslaget ger en gångpassage i den södra tillfarten till korsningen vilket ökar tillgänglighet, genhet och orienterbarhet för fotgängare i korsningen. En passage söder om korsningen är en saknad länk som underlättar för fotgängare att röra sig till och från stationen och Linnéparken."

Alternativ 2

"Alternativet innebär en mindre ombyggnad där cirkulationsplatsen inte förändras utan där endast åtgärder på Norra Järnvägsгатan och bussгатan genomförs, se Figur 20. I cirkulationsplatsen föreslås att mittrefugen i den västra delen breddas för att förbättra passagen för gång- och cykeltrafik."

Alternativ 3

"Till skillnad från alternativ 1, innebär detta alternativ att cirkulationsplatsen byggs om genom att körbanan söderut flyttas till ett läge genom rondellen, se Figur 21. Det innebär att en större yta med mittrefug fås i västra delen och att det ger möjligheter till förbättrade gång- och cykelpassage."

Alternativ 4

"Alternativ 4 innebär en ombyggnad till en trevägskorsning med väjningsplikt för fordon på Norra Järnvägsгатan, se Figur 22. Ombyggnaden innebär möjligheter att bredda gång- och cykelbanor samt förbättra passager i norra och västra delen av korsningen."

Norconsults samlade bedömning

Norconsult rekommenderade alternativ 1 för ombyggnad av cirkulationsplatsen innebar en minskning av rondellytan till fördel för en större refug med gångpassage i den södra delen av korsningen.

"Fördelarna med detta alternativ är att gång- och cykeltrafiken får ökad tillgänglighet och framkomlighet samtidigt som det underlättas för busstrafiken i färdriktning österut. Detta då kollektivtrafiken från Norra Järnvägsгатan får det lättare att svänga vänster ut på Linnégatan.

Framkomligheten förbättras ytterligare och tillgängligheten för gående och cyklister med breddade gång och cykelbanor, samt nya trappor för gående.

En nackdel med alternativet är att det blir svårt för södergående tung trafik att göra en U-sväng i Linnérondellen, men att inte är av sådan omfattning att det har fått styra valet av alternativ."

Förslag på åtgärder i närområdet

Utöver de fyra alternativen på utformning av Linnérondellen tog Norconsult även fram förslag på åtgärder i närområdet. För åtgärder i korsning vid Södra järnvägsгатan/Strandvägen och



Figur 20. Alternativ 2.



Figur 21. Alternativ 3.



Figur 22. Alternativ 4.

Strandvägen/Södra esplanaden och andra nätåtgärder, se Norconsults utredning. Nedan beskrivs åtgärder kring Vattentorget.

- I anslutning till Vattentorget föreslås den stensatta slänten mot körbanan för den västra gång- och cykelbanan längs Vilhelm Mobergs gata ersättas med en stödmur för att kunna bredda gång- och cykelbanan (ca 0,7 m till 1 m) och göra den dubbelriktad.
- Befintlig gång- och cykelpassage över Vilhelm Mobergs gata vid Vattentorget föreslås flyttas till ett nytt läge längre norrut, och bredda (4 m för övergångsställe och 4 m för cykelpassage) för bättre tillgänglighet, flackare anslutning mot Vattentorget och tydligare anslutning. I anslutning till den nya passagen föreslås även en trappa mellan gångbanan och museiparken.
- En trappa föreslås mellan den västra gångbanan på Vilhelm Mobergs gata och norra stationsområdet då det idag inte finns en förbindelse här.

Ställningstagande gällande Norconsults förslag på utformning av Linnérondellen

Kommunen ansåg att utredningen inte redovisade några bra lösningar som svarade upp mot de krav som ställts i uppdrag nämligen att "... skapa en hållbar trafiklösning där de oskyddade trafikanterna och kollektivtrafik prioriteras, samtidigt som kapaciteten i korsningen är acceptabel." Samtliga alternativ bedömdes ha en alltför snäv högersväng för bussar kommandes från stationsområdet som sen skulle söderut under viadukten. Enbart alternativ 1 visade en förbättrad tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter men det alternativet bedöms oacceptabelt utifrån kollektivtrafikens tillgänglighet. Samtliga alternativ skapade även en större sammanhållen asfalterad yta i korsningen som kommunen inte ansåg som positivt utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv så centralt i staden.

Lösningen med en vändplats på Norra Bantorget (nuvarande Pär Lagerkvists plan) ansåg kommunen fortsatt som en dålig lösning utifrån att det inte var ett effektivt markutnyttjande så centralt i staden. Det upplevdes som "yta på yta" med vändmöjligheter både på torget och i Linnérondellen.

Gestaltningssprogram Norra Bantorget, förhandskopia delvis justerad. Tyréns, 2019-05-29.

Gestaltningssprogram skulle tas fram som en fördjupning av övergripande strukturen för Norra Bantorget (nuvarande Pär Lagerkvists plan). Programmet inkluderade inte Linnérondellen men undersökte en lösning där bussvändplats (regionbussar) samt utfart till Norra Järnvägsgatan flyttats längre västerut. Uppdraget avslutas emellertid innan gestaltningssprogrammet slutfördes så mycket av vad som beskrivits för den övergripande strukturen hann inte vidareutvecklas i fördjupningen (denna förhandskopia).

I gestaltningssförslaget beskrivs en lösning där bussvändplatsen för regionbussar samt utfarten till Norra Järnvägsgatan flyttas längre västerut. Grundtanken är att platsen delas i två delar: ett torg i förlängningen av Kungsgatan och en mer grön del i öster. Den gröna delen ska knyta an till Linnéparken. Platsen ska samtidigt kunna hantera rörelser för flera trafikslag på ett säkert sätt. Det behöver vara tydligt hur olika trafikströmmar ska ledas, med enkel orienterbarhet, god genomsikt och raka, direkta stråk för effektiv förflyttning.

Följande punkter listas under rubriken Gestaltning parkdel i öster:

- Grönskande och hållbart, visar Växjö's "motto"
- Grön lunga att pausa i
- Förlängning av Linnéparken, grönskande och lummigt
- Tar omhand regnvattnet, regnbäddar i grönskan under träden

- Almen och trädraden nyttjas som "stomme"
- Sittmöjlighet på bekvämt trä, (mot södersol).
- Parkkaraktär med tuktade gröna strukturer som bas till yviga perenner i fält.
- Upphöjda planteringar med sittmöjlighet på kanten
- Breda granithällar visar huvudstråket ner till sjön
- Lång träsoffa/bänk på mur, en möbel, uppvärmd?
- I största möjliga mån genomsläppliga material, grusarmering under cykeltak.
- Teknikbyggnader i trä, sammanfogade med ribbtak som även går ut över de väggfasta bänkarna mot gångstråket, sedumtak, cykelpump.
- Den gamla förlängningen av Kronobergsgatan till Strandvägsallén har tidigare abrupt avbrutits genom järnvägens dragning. Järnvägens barriäreffekt gör att denna koppling inte förtydligas ytterligare i förslaget.

Följande punkter listas under rubriken Gestaltning torget:

- Hårdgjort "rejält" stadstorg med gedigna material, tåligt golv
- Öppet, plats för allt som händer här.
- Så lite "som hindrar" som möjligt, ingen fast vegetation,
- Flexibilitet; Ev grönska tillförs i lösa krukor och blomsterarrangemang som är flexibla och förändras över tid, följer trender.
- Markbeläggning mm som visar vem som ska vara var. Granithällar för gående, smågatsten/asfalt för fordon.
- Trappa i granit med dubbelt djup på trappsteg. Handledare i trä.
- Flaggstänger i trä
- Pollare/påkörningsskydd i trä, (skulpterade med omsorg)
- Murar längs gångstråket att sitta på.



Ställningstagande gällande förhandskopia av gestaltningsprogrammet

Arbetet med Tyréns avslutades innan det fördjupande gestaltningsprogrammet kunde slutföras. Anledning var att man inte upplevde att förslaget gav en bra helhetslösning på platsen. Alternativet med en vändplats mitt på Norra Bantorget/Pär Lagerkvists plats ger plats för bussarna att stå i kö i anslutning till Linnérondellen utan att trafiken stoppas upp. Dock skapar vändplatsen en stor barriär på torget och delade det i två delar vilket inte bidrog till att station- och kommunhuset knöts samman med Linnéparken och Växjösjön som kommunen önskade. Cykelparkeringen bedömdes även komma för långt bort från station där en konfliktsituation skapas mellan vändande bussar och cyklister på väg till eller från stationshuset, en allt för otrygg lösning för gång- och cykeltrafikanterna på torget. De tekniska anläggningarna bedömdes också få en allt för central plats på torget.

Gestaltningsprogram Pär Lagerkvist plan (inklusive Linnérondellen). Sweco

Efter avbrutet arbete med Tyréns för Norra Bantorget fick Sweco uppdraget att ta fram ett första gestaltningsförslag av Pär Lagerkvist plan (tidigare benämnt Norra Bantorget). En stor mängd funktioner behövs samordnas på platsen på ett optimalt sätt samtidigt som platsen får en tydlig identitet och karaktär. Syftet med Swecos uppdrag och gestaltningsprogrammet var att "... skapa en generell helhetsbild och därigenom säkerhetsställa önskad kvalitet och karaktär", en tydlig målbild för alla inblandade.

Vissa förutsättningar var angivna från början så som att befintlig alm ska stå kvar, kopplingen till parken och Växjösjön ska förbättras, att buss ska kunna köra ut på Norra Järnvägsgränd via torget samt att buss ska kunna vända på torget eller i närliggande rondell.

Avstämning olika alternativ, enbart presentation. Sweco, 2020-02-14

En avstämning med Växjö kommun genomfördes i februari 2020 inför sammanställning av det slutgiltiga gestaltningsprogrammet där flera olika alternativ på utformning presenterades och diskuterades.

Vändning av buss

Fem olika alternativ på hur bussen kan vända på torget eller i rondell presenterades. För- och nackdelar med tillhörande skiss nedan är från presentationen.

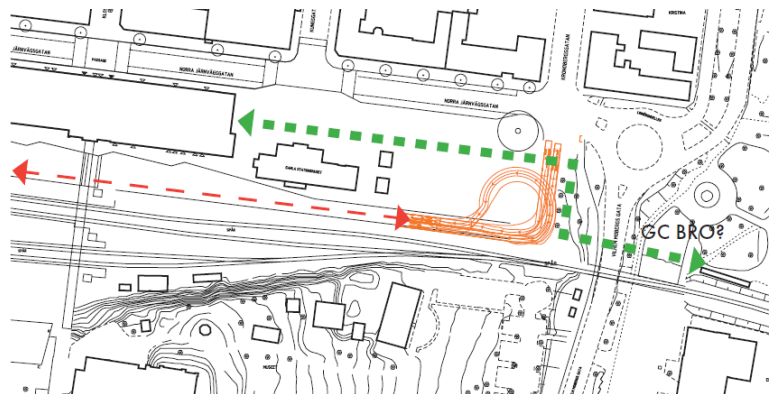
Alternativ 1 - Buss vänder på torget

Fördelar

- Ingen förändring av Linnérondellen krävs.
- Bussar behöver inte ta hänsyn till andra trafikslag.

Nackdelar

- Tar upp stor yta på torget.
- Kommer i konflikt med cykelparkering.
- Problematiken med dålig gång- och cykelkoppling till Linnéparken kvarstår.



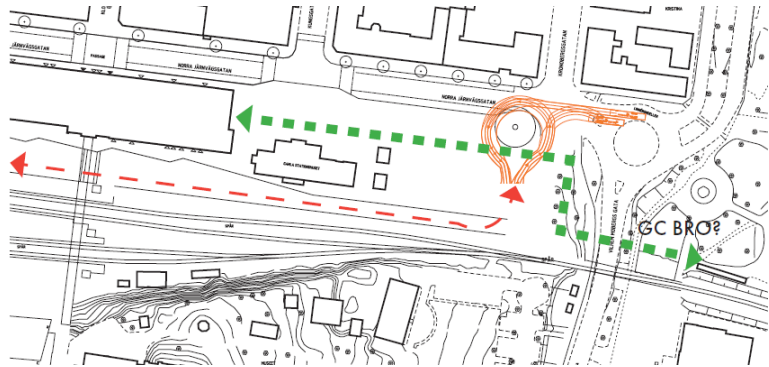
Alternativ 2 - Buss vänder runt befintlig alm

Fördelar

-

Nackdelar

- Tar upp stor yta på torget.
- Kommer i konflikt med cykelparkering.
- Problematiken med dålig gång- och cykelkoppling till Linnéparken kvarstår.



Alternativ 3 – Buss kör ut väster om befintlig alm och vänder i Linnérondellen

Fördelar

- Ingen förändring av Linnérondellen krävs.
- Bussar vänder inte på Norra Bantorget.

Nackdelar

- Problematik med dålig gång- och cykelkoppling till Linnéparken kvarstår.
- Norra Bantorget blir uppdelat med en bussgata på tvärs över torget. Problematiskt ur många aspekter: upplevelse, cykelparkering, trafiksäkerhet mm.



Alternativ 4 – Buss kör ut öster om befintlig alm och vänder i Linnérondellen

Fördelar

- Ingen förändring av Linnérondellen krävs.
- Bussar vänder inte på Norra Bantorget.
- Utfart öster om almen innebär ett mer sammanhängande torg.



Nackdelar

- Problematiken med dålig gång- och cykelkoppling till Linnéparken kvarstår.
- Kort avstånd mellan utfart och Linnérondellen.

Alternativ 5 – Buss kör ut öster om befintlig alm och vänder i en ny rondell som är flyttad längre öster ut.

Fördelar

- Ger förutsättningar för en ny bra gång- och cykelkoppling till Linnéparken.
- Yta skapas så att Linnéparken kan få en ny tydlig entré.
- Förutsättningar för att bussar ska kunna vända på ett bra sätt.
- Utfart öster om almen innebär ett mer sammanhängande torg.
- Bussar vänder inte på Norra Bantorget.

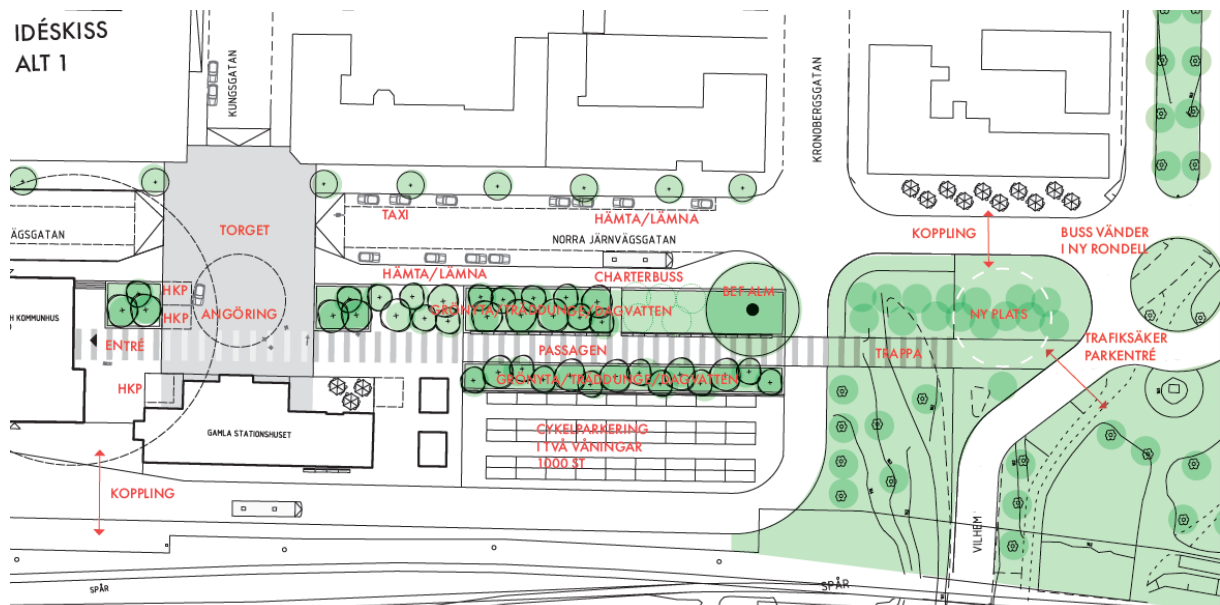


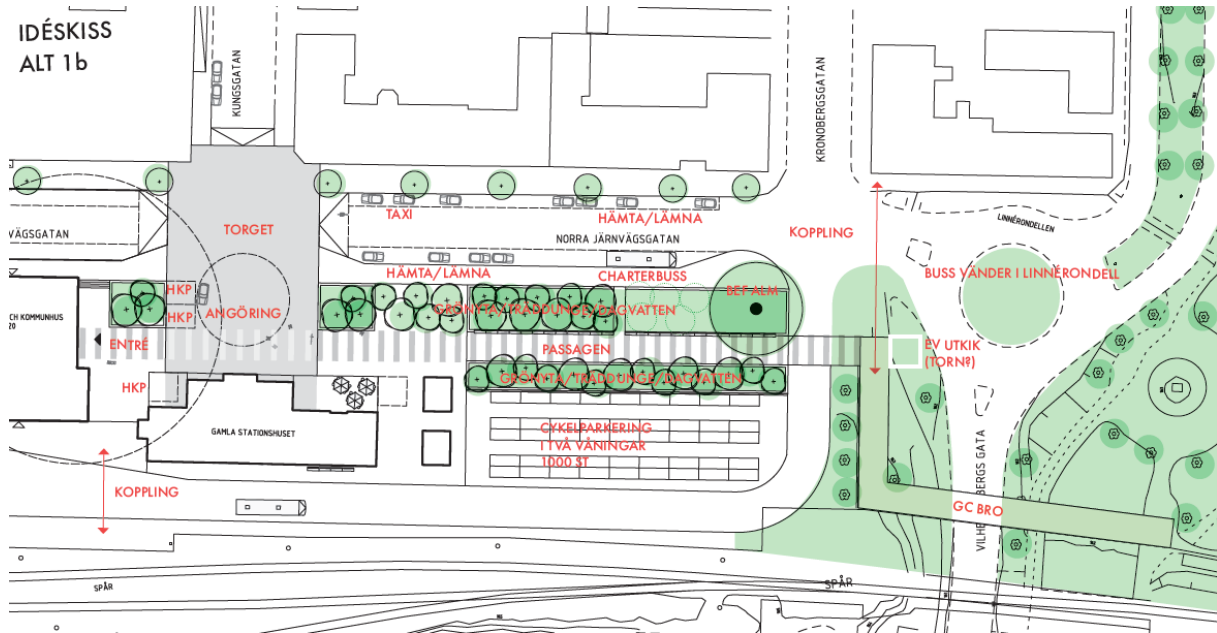
Nackdelar

- Innebär ett ingrepp i Linnéparken.

Olika idéskisser på övergripande gestaltning

I presentationen redovisas även två olika idéskisser över en övergripande gestaltning på platsen, ett alternativ med en flyttade Linnérondell och ett alternativ med Linnérondellen i befintligt läge (utan beskrivande text till), se skisser nedan. Några idéskisser (perspektiv) finns även med i presentationen på Norra Bantorget gestaltning.





Cykelparkering

Tre olika alternativ på cykelparkering med förslag på placering och utbredning på platsen visades: cykelställ i två plan med väderskydd (ca 700 kvm), cykelgarage i tre plan (ca 500 kvm) samt cykelpollare (ca 1900 kvm).

Ställningstagande gällande Swecos presentation av alternativa utformningar

Kommunen fastnade direkt för alternativet som innebär flytt av Linnérondellen med möjligheten att få en bra helhetslösning. Genom att flytta rondellen fann man en lösning utan en ytkrävande vändplan på torget och en betydligt bättre och tydligare koppling till Växjösjön och Linnéparken för gång- och cykeltrafikanter. Skapandet av en ny plats med grönska söder om Kv Kristina bedömdes även bidra till att alternativet inte skulle upplevas som en stor asfalterad trafiklösning för bilar utan att även gång- och cykeltrafikanter tillgänglighet och upplevelse förbättrades. Alternativet gav även möjlighet för bussar att stå i kö i anslutning till rondellen utan att trafiken stoppas upp.

Kommunen var även positiv till gestaltningen för Norra Bantorget (nuvarande Pär Lagerkvists plan) med tydliga stråk för gång- och cykeltrafikanter och med grönska mellan station- och kommunhuset och Linnéparken och Växjösjön. Förslaget bedömdes inte skapa några barriärer utan gav en trygg miljö för de gång- och cykeltrafikanter som kommer röra sig på platsen.

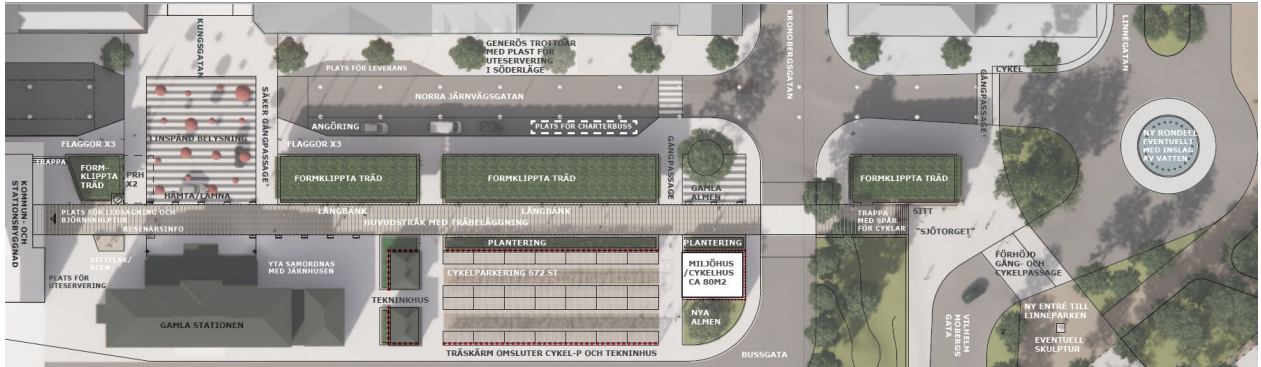
På avstämningen bestämdes att alternativet där Linnérondellen flyttas österut är det alternativ som Sweco skulle studera vidare.

Gestaltningsprogram Pär Lagerkvist plan (inklusive förkastat alternativ med vändzon på torget). Sweco, 2020-04-30.

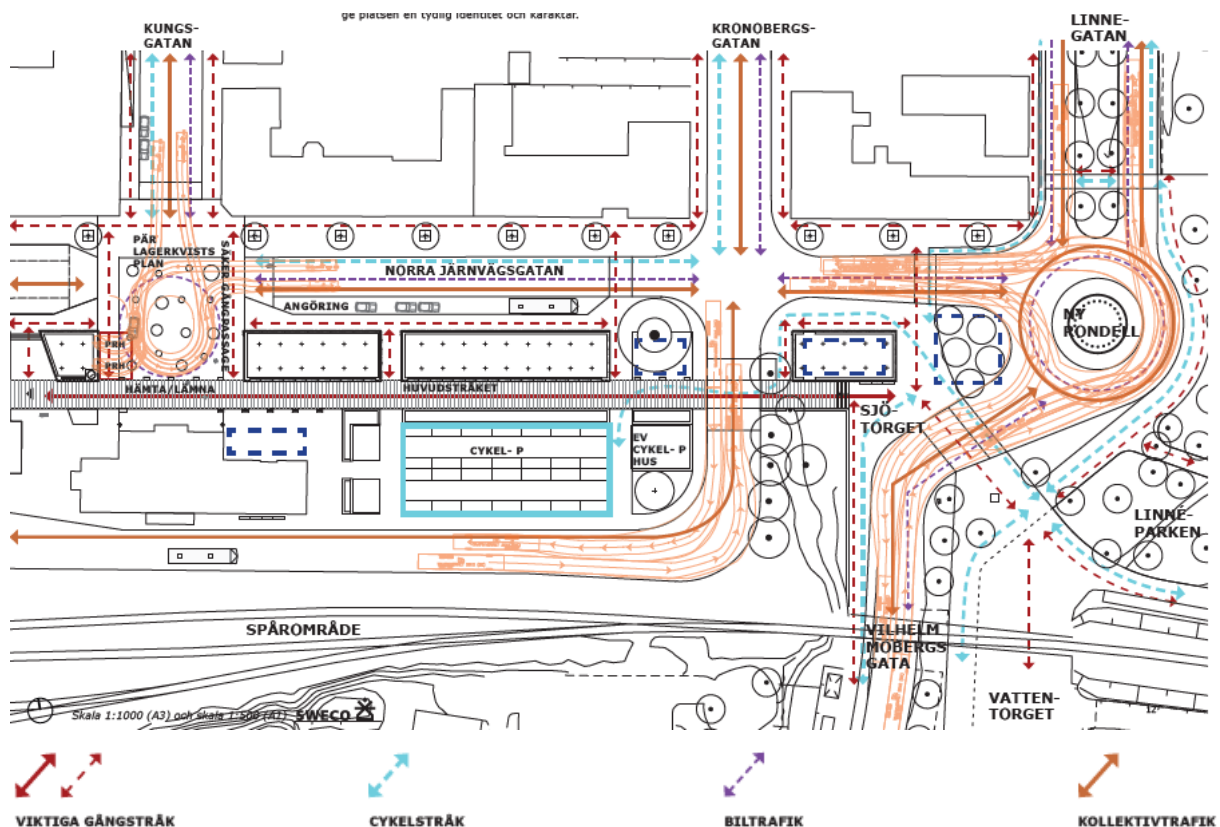
I Swecos gestaltningsprogram redovisar det övergripande förslag på gestaltning av Pär Lagerkvist plan (Norra Bantorget) som ligger till grund för aktuell detaljplan möjliggörande flytt av Linnérondellen österut.

Genom att flytta rondellen bedömde Sweco att bra förutsättningar kunde skapas för Pär Lagerkvist plan att bli en plats för vistelse och möten. Det gav även möjligheten att en ny plats skapas som länk mellan Stationsområdet, Linnéparken och Växjösjön. Ett nytt stråk anläggs österut från kommun- och

stationshuset till Linnéparken och Växjösjön för att förtydliga koppling och närheten dit. En koppling som förstärks genom rad av formklippta träd och ger platsen en tydlig karaktär och visuell sammanlänkning med Linnéparken. Cykelparkering i två våningar har valts för att frigöra mycket yta till andra funktioner. Vändplats på torget har tagits bort där bussar föreslås vända i den nya rondellen, vilket ger mer plats åt andra funktioner på Pär Lagerkvist plan. Korttidsparkering sker ute på Norra Järnvägs-gatan och Kungsgatan för att få till så stora bilfria ytor som möjligt. Se skiss nedan.



Trafik, rörelsemönster och tillgänglighet



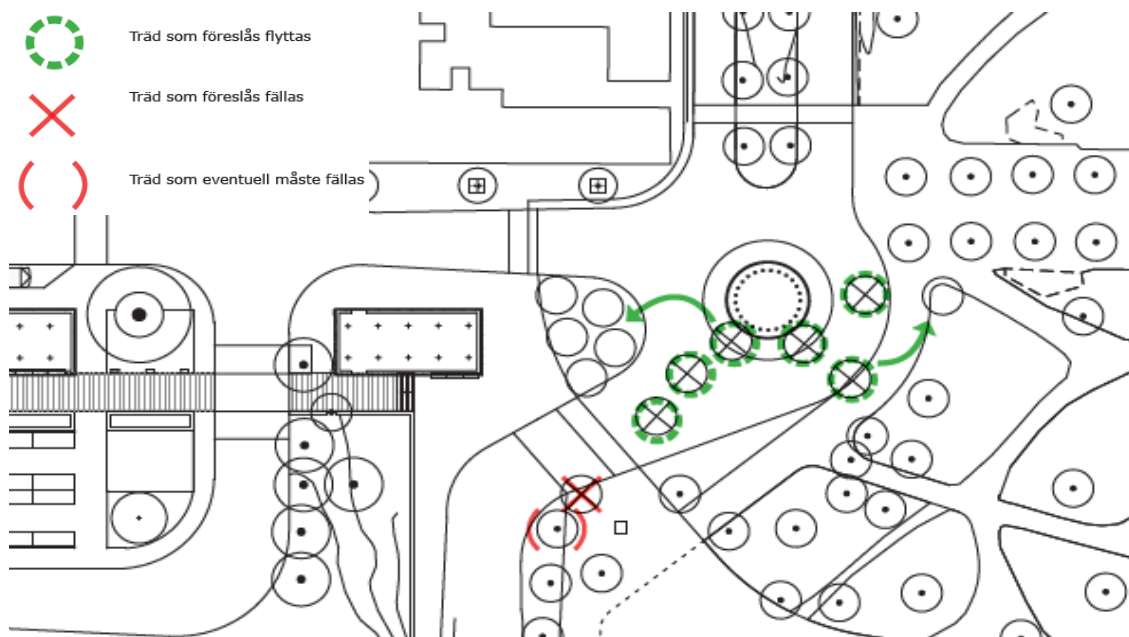
De olika trafikslagen beskrivs på följande sätt:

- Viktiga gångstråk (röda pilar)
Nya huvudstråket kopplar Pär Lagerkvist plan med resten av Växjö. På tvärs kopplas stråket till Växjös rutnät av gator. I stråkets öst-västliga förlängning kopplas Pär Lagerkvist plan till Linnéparken och Växjösjön, vilka båda har stora rekreativa kvaliteter. Konflikt mellan sällan parkerade bilar på PRH platser och gångtrafikanter bedöms som ringa.

- Cykelstråk (blåa pilar)
Den stora mängden cykelparkeringar som ska tillgodoses på platsen grundar sig i att många Växjöbor cyklar i området. Förslaget Pär Lagerkvist plan fångar upp befintliga cykelstråk och leder cyklister till den nya cykelparkeringen öster om gamla stationshuset.
- Biltrafik (lila pilar)
Biltrafik är tillåten på alla gator förutom på Norra Järnvägsgatan framför kommunhuset.
- Kollektivtrafik (orangea pilar)
Genom att flytta Linnérondellen öster ut till förlängningen på Linnégatan skapas bra förutsättningar för bussar att vända i rondellen. Det mindre bra alternativet är att bussar vänder på Pär Lagerkvist plan vilket tar stora vistelse- och cykelparkeringsytor i anspråk.

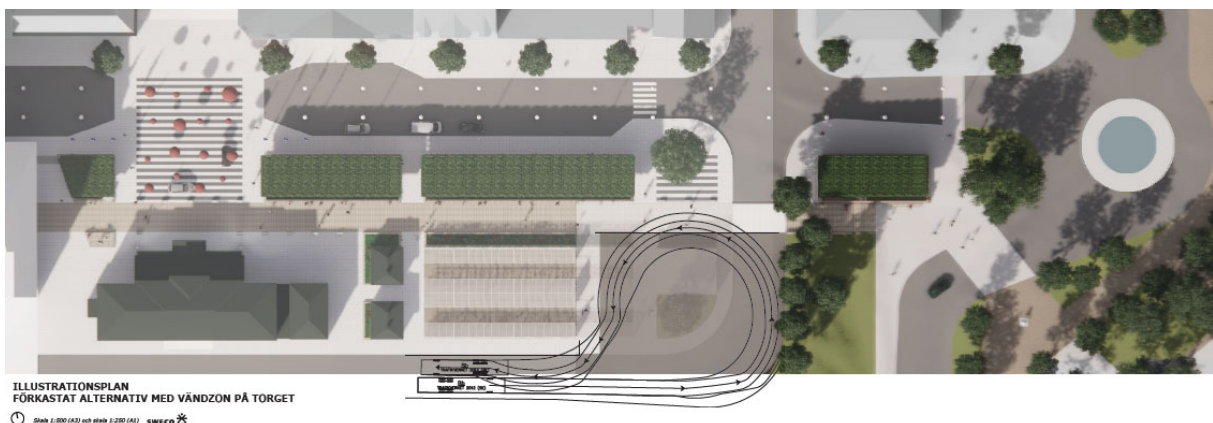
Påverkan Linnéparken

Framtaget förslag med flytt av Linnérondellen österut medför en påverkan på Linnéparken där sex träd kommer behöva fällas eller flyttas.



Alternativ

I gestaltungsprogrammet redovisas även ett förslag med en vändplats för bussarna på torget. Dock fortsatt med en flyttade Linnérondell.



Ställningstagande gällande gestaltningsprogrammet

Kommunen ansåg att Sweco utvecklat förslaget med flytt av Linnérondellen österut sen presentationen och visar på dess fördelar och genomförbarhet. Efter flertalet utredningar och utformningar har äntligen ett utformningsförslag som motsvarar de krav som satts för platsen lyckats lösas på ett sätt som ger en bra helhet på platsen. Förslaget bygger inte enbart på biltrafikens framkomlighet, så som dagens lösning, utan gång- och cykeltrafikanter får nu ökad framkomlighet och plats. Ett större avstånd mellan Kronobergsgatan/Raoul Wallenbergs gata och cirkulationen skapas vilket underlättar för kollektivtrafiken både utifrån högersvängsynpunkt och plats för bussar i kö utan att trafiken stoppas. En annan styrka med förslaget är också att det inte skapas en stor trafikplats på platsen utan en utformning som mer integreras i stadsmiljön med möjlighet till grönska även "mitt i" trafikmiljön. Denna utformning skapar även ett tydligare stråk till Linnéparken, Vattentorget och Växjösjön.

Förslaget medför även att större ytor nära station- och kommunhus kan tillägnas fotgängare och cyklisterna där en lugnare och mer sammanhängande miljö nu kan skapas. En tryggare miljö för gång- och cykeltrafikanter bedöms även skapas över Linnégatan där den idag sneda passagen rätas upp. En bredare yta söder om kvarteret Kristina skapas vilket möjliggör för trädplantering utmed Norra Järnvägsgatan som knyter an med Linnégatans och Linnéparkens allé samt allén västerut till Tegnérkyrkogården. Både Pär Lagerkvists monolit och Linnébyst föreslås genomtänkta placeringar inom ytor för fotgängare där Linnébysten fortsatt kommer ses vid entré till Linnéparken. "Årstidsrondellen" blir en naturlig del i förlängning av Linnégatan.

Samtidigt medförde förslaget en negativ påverkan på Linnéparken och nedtagningen av flera stora träd vars värden tar lång tid att återskapa. Den negativa påverkan bedömdes dock vägas upp med de fördelar som förslaget skapade.

Analys alternativ bussvändplats Växjö stationsområde. Trivector, 2020.

Trivector fick i uppdrag att undersöka de båda alternativen för bussvändplats som lyfts upp av Sweco i gestaltningsprogrammet. Jämförelsen gjordes gällande körsträcka och körtid, både med och utan stopp (exempelvis när buss behöver stanna för korsande gångstråk mm).

Beräkningen visar att samtliga tillfarter i cirkulationsplatsen ha en belastning på långt under gränsvärdet 80% (Trafikverket). Störst fördröjning är ifrån Norra Järnvägsgatan men ingen oacceptabel kölängd uppstår.

Trivector undersökte även möjligheten att slå samman alternativt förlänga busslinjer för att minska andelen vändande bussar vid stationen. Störst effekt skulle förlängning av busslinjer till universitet ge medan sammanslagning bedömdes ha mindre effekt/potential.

Ställningstagande gällande Trivectors utredning

Kommunen tog fram denna utredning för att redovisa konsekvenserna för Länstrafiken Kronoberg med alternativet där Linnérondellen flyttas österut och ingen vändplats skapas på Norra Bantorget/Pär Lagerkvists plan. Förslaget med vändning i Linnérondellen medförde en längre körtid för Länstrafiken. Det var en helhetsdiskussion där berörda parter vände och vred på alternativen tillsammans och yteffektiviseringen av den centrala marken var utgångspunkten. Dåvarande tekniska nämnden samt trafiknämnden hade gemensamma möten kring detta och resultatet blev att parterna kom överens om att denna lösning fungerar.

Detaljplan Växjö 10:14 mfl (Linnérondellen). Växjö kommun, pågående

Planuppdrag 2023-04-27

Samhällsbyggnadsnämnden gav 2023-04-27 samhällsbyggandsförvaltningen att upprätta förslag till detaljplan för Växjö 10:14 (Linnérondellen), Centrum i Växjö kommun. I uppdraget anges att ”syftet med detaljplanen är att förbättra den fysiska miljön i den östra delen av stationsområdet samt öka tillgängligheten mellan de norra och södra delarna av centrum genom att möjliggöra färdigställandet av Pär Lagerkvists plan, flytt av Linnérondellen samt anläggandet av nya rörelsestråk och gatuanslutningar.”

Avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning, Länsstyrelsen 2024-03-12

Tidigt i planarbetet konstaterades det att området har höga kultur- och naturmiljövärden samt att detaljplanens genomförande initialt inte kunde uteslutas medföra betydande miljöpåverkan. Därmed bedömdes det att en strategisk miljöbedömning och framtagande av en miljökonsekvensbeskrivning krävdes i planarbetet.

Avgränsningssamråd hölls med Länsstyrelsen i Kronobergs län för att fastställa omfattning och detaljeringsgrad. Syftet var att säkerställa att arbetet fokuserar på de aspekter som kan antas medföra betydande miljöpåverkan så att dessa ges tillräckligt utrymme och fördjupning under planarbetet. Kommunen föreslog att miljöaspekterna kulturmiljö, naturmiljö samt hälsa och befolkning (buller, luft, folkhälsa (gång- och cykel)) ska bedömas. Föreslagna alternativ, utöver nollalternativet, var:

- Flytt av Linnérondellen österut
- Befintlig rondell och gång- och cykelbro söder om denna (Swecos idéskiss (2020-02-14))

Länsstyrelsen framförde att även strandskydd och översvämning ska inkluderas samt betonade kultur- och naturmiljöns höga värden. De ifrågasatte kommunens alternativ då dessa främst utgår från trafiken behov och efterfrågade ett genomförbart alternativ som inte negativt påverkar kultur- och naturmiljön på platsen. Länsstyrelsen påpekade även behovet av en problembeskrivning utifrån nuläget samt en tydlig redovisning av nollalternativet.

Gemensam målbild. Workshop mellan Växjö kommun och Länsstyrelsen, Växjö kommun 2024-12-06

En workshop mellan Länsstyrelsen och samhällsbyggnadsförvaltningen genomfördes i syfte att skapa en gemensam förståelse för vilka värden och behov som är mest betydelsefulla att beakta och tillgodose på platsen. Inför workshoppen ombads deltagarna att skicka in tre värden, tre behov samt tre önskade mål för platsen. Dessa bidrag sammanställdes och kategoriserades utifrån fyra perspektiv: Naturmiljö, Kulturmiljö, Trafikmiljö samt Vatten och klimat.

Under workshoppen fick varje deltagare prioritera de fem viktigaste värdena och behoven utifrån sitt perspektiv. Detta gjordes genom att placera fem markörer per person på de sammanfattade värdena och behoven. Prioriteringen följdes av en gemensam genomgång och diskussion kring värden, behov och rangordningar.

Nedan redovisas de sammanfattade värden och behov samt hur de prioriterats av deltagarna i workshoppen (antalet markeringar efter varje aspekt).

Naturmiljö

- Mer grönska med säsongsvariationer. (1 markering)
- Bevara och stärka grön infrastruktur med fokus på ekologiska värden. (3 markeringar)
- Tillföra gröna inslag som plantering och sittplatser. (0 markeringar)
- Förbättra tillgång till park och sjö. (1 markering)
- Knyta ihop stationsområdet och stadsparken genom grönska. (12 markeringar)
- Hitta en ny solig plats för kaktusplanteringen. (1 markering)

Kulturmiljö

- Bevarade strukturer och historiska samband kopplat till domkyrkomiljön. (2 markeringar)
- Restaurering av parkens gröna kulturhistoriska värden. (2 markeringar)
- Förbättra och förstärka kulturhistoriska värden på platsen. (9 markeringar)
- Gestaltningssprogram för att lyfta platsens kulturhistoriska värden. (3 markeringar)
- Kompensationsåtgärder för kulturvärden vid infrastrukturella förändringar. (2 markeringar)

Vatten/Klimat

- Området ska användas för att hantera stora mängder vatten. (3 markeringar)
- Viktigt område för vattenfördelning över och under mark. (4 markeringar)
- Säkerställa hantering av skyfall. (12 markeringar)
- Ökad krontäckning för hantering av värme. (4 markeringar)
- Ta hänsyn till befintlig ledningsinfrastruktur. (3 markeringar)
- Effektiva lösningar för klimatrelaterade utmaningar som skyfallsvägar. (0 markeringar)

Trafikmiljö

- Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. (0 markeringar)
- Fokus på buss, cykel och gångtrafik. (10 markeringar)
- Skapa fler och bättre ytor för gående och cyklister. (2 markeringar)
- Utveckla tydliga rörelsestråk för ökad trafiksäkerhet. (7 markeringar)
- Tillgängliggöra stråk från stationsområde/Storgatan till Linnéparken/Vattentorget (5 markeringar)
- Säkerställa funktionalitet för blåljus och hantering vid skyfall. (4 markeringar)

Sammanfattningsvis ansågs det mest värdefulla på platsen vara att: knyta ihop stationsområdet och stadsparken genom grönska (naturmiljö), förbättra och förstärka kulturhistoriska värden på platsen (kulturmiljö), säkerställa hantering av skyfall (vatten/klimat) och fokusera på buss, cykel och gångtrafik (trafikmiljö).

Efter workshopen sammanställdes en målbild för platsen inför det fortsatta arbetet med detaljplanen.

Målbild

Linnérondellen ska utvecklas till en trygg, funktionell och estetiskt tilltalande plats som förenar stadens rörelsemönster med omsorg om natur, kulturmiljö, säkerhet och hållbar vattenhantering. Denna utveckling ska balansera kraven från riksintressena för kulturmiljön samt stationen och järnvägen, samtidigt som moderna funktioner främjas.

1. *En smidig och säker trafikmiljö:*
 - *Skapa tydliga och trygga rörelsestråk för gående, cyklister och kollektivtrafik, med hänsyn till järnvägens och stationens betydelse som riksintresse.*
 - *Säkerställa effektiv och säker framkomlighet för alla trafikslag utan att prioritera biltrafik på bekostnad av andra trafikformer.*
 - *Utforma trafiken för att minska barriäreffekterna mellan olika delar av staden och förbättra tillgången till riksintresse för stationen och järnvägen.*
2. *En levande och sammanhängande stadsmiljö:*
 - *Förstärka kopplingen mellan stationsområdet och Linnéparken genom grönska och gångstråk som både respekterar kulturmiljöns riksintresse och skapar en attraktiv miljö för invånare och besökare.*
 - *Bevara och återuppliva kulturhistoriska element som speglar platsens historiska utveckling, samtidigt som moderna behov integreras på ett varsamt sätt.*
3. *Hållbar vattenhantering:*
 - *Införa innovativa lösningar för att hantera skyfall och stora vattenflöden, där överskottsvatten effektivt leds till sjön och parken.*
 - *Använda vatten som en del av platsens utformning, där det bidrar till både funktion och estetik.*
4. *Skydd av kultur- och naturvärden:*
 - *Säkerställa att förändringar på platsen tar hänsyn till riksintresset för kulturmiljön och stationen, genom att bevara och förstärka platsens historiska och visuella karaktär.*
 - *Skydda befintlig grönska och utveckla nya rekreativa och estetiska grönområden som stärker stadens identitet och biologiska mångfald.*
5. *Säkerhet och tillgänglighet:*
 - *Möjliggöra framkomlighet för samhällsviktig trafik, inklusive blåljusfordon.*
 - *Skapa en trygg miljö för alla som rör sig i området, med tydlig orientering och tillgängliga lösningar för alla grupper.*

Alternativ. Intern workshop Samhällsbyggnadsförvaltningen, Växjö kommun 2025-02-12

Med utgångspunkt i den gemensamma workshopen den 6 december 2024 och målbilden samt ny kunskap om platsen (naturvärdesinventering, inventering av fladdermöss, kulturmiljöutredning Linnéparken och skyfallskartering) hölls en intern workshop inom samhällsbyggnadsförvaltningen med fokus för att omarbete och identifiera alternativa utformningar på platsen.

Workshopens skissarbete genomförs i tre grupper där varje grupp fick en egen utgångspunkt:

- Grupp 1 fokuserade på att utforska vad som kan göras inom befintliga ramar och gällande detaljplaner.

- Grupp 2 fokuserade på justeringar och varianter av kommunens alternativ som innebar att Linnérondellen flyttas österut.
- Grupp 3 fokuserade på att arbeta med helt nya idéer och lösningar utanför tidigare tankegångar och ramarna.

Workshopen avslutades med presentation från varje grupp och en gemensam diskussion.

Efterföljande undersökning av interna workshopens olika alternativ

Resultaten från den interna workshopen undersöktes och bedömdes översiktligt för att få en uppfattning om deras genomförbarhet i ett tidigt skede och hur väl de mötte upp mot målbilden för att avgöra om alternativen var intressanta att undersöka vidare.

Grupp 1

Gruppen fokuserade på hur trafiksituationen på platsen kunde förbättras inom ramen av befintliga planer genom att olika trafikflöden flyttas eller begränsas på platsen.



Huvuddragen i gruppens förslag var att

- Raoul Wallenbergs gata angör Norra Järnvägsgatan väster om korsningen med Kronobergsgatan vilket möjliggör en längre sträcka till befintlig rondell och möjlighet för buss i kö in i Linnérondellen.
- Södra delen av Kronobergsgatan stängs av för biltrafik och buss för att öka säkerhet och flöden av gång- och cykeltrafik och undvika "konstig sväng" för bussar mellan Raoul Wallenbergs gata och Kronobergsgatan.
- Övergångsstället flyttas till korsningen Norra Järnvägsgatan - Kronobergsgatan för att skapa en gen koppling för gång- och cykeltrafikanter.
- Övergångsstället vid Linnégatan breddas.
- Ett övergångsställe försöker att skapas söder om Linnérondellen om möjligt som fortsättning på stråket som skapas på Pär Lagerkvists plan för att koppla samman Linnéparken och

Vattentorget med stationen och centrum. Lösning blir dock inte bra utifrån sikt- och trafiksäkerhetssynpunkt och kan påverka närliggande träd.

- Den enkelriktade gång- och cykelvägen på västra sidan av Vilhelm Mobergs gata tas bort för att skapa plats för en kulvert eller kanal på den östra sidan av gatan under järnvägsviadukten. Detta för att ge bättre förutsättningar att förbättra situationen vid skyfall då viadukten blir oframkomlig redan vid lägre regnmängder. Hur vattnet leds vidare till sjön är oklart.
- Den ovala rondellen från den ursprungliga skissen var inte möjligt på platsen utifrån svängradier för bussarna utan en cirkulär rondell är det mest yteffektiva utifrån den begränsande ytan på platsen.

Bedömning utifrån framtagna målbild

Sammantaget stärker förslaget målbilden utifrån gång-, cykel- och kollektivtrafikens roll och förbättrar kopplingarna mellan stationen, Linnéparken och övriga staden. Omdisponering av trafikflöden och nya/justerade passager bidrar till en säkrare och mer funktionell trafikmiljö. Kultur- och naturvärden bedöms i huvudsak kunna värnas, men påverkan på enskilda värden – särskilt träd – är delvis osäker. Måluppfyllelsen är svagare för dagvatten och skyfall där en tydlig tanke om helhetslösning saknas, särskilt för vidare avledning. Det finns även målkonflikter mellan trafikslag (t.ex. risk för bussköer som påverkar gång och cykel) samt tillgänglighetsutmaningar, bland annat vid viadukten där borttagna stråk försämrar åtkomst till teknisk infrastruktur och söderut där sjukhuset utgör en stor målpunkt. Sammantaget bedöms förslaget delvis uppfylla målbilden – med tydliga kvaliteter, men kvarstående brister som påverkar helheten.

Ställningstagande gällande framtagna alternativ grupp 1.

Förslaget bedömdes inte relevant att utreda vidare eftersom framkomlighetsproblemen bedöms flyttas från kort kömagasin för buss in i rondellen till att bussuppställning kan blockera gång- och cykelstråk mot stora målpunkter försämrar, åtkomst till tekniska anläggningar försämrar/omöjliggörs samt cykelparkering riskerar få låg attraktionskraft. Skyfallshantering är fortsatt olöst men det bedöms gälla alla framtagna förslag i detta läge i väntan på utredning för hela avrinningsområdet.

Grupp 2

Gruppen fokuserade på hur kommunens alternativ, där Linnérondellen flyttas österut, skulle kunna justeras för att minimera påverkan på befintliga värden kopplat till naturmiljö, kulturmiljö samt dagvatten- och skyfallshantering.



Huvuddragen i gruppens förslag var att

- Linnérondellen flyttas österut men ingrepp i Linnéparken minskas där rundel runt Linnébysten bevaras men träd nordväst om rundel tas bort för att ge plats åt körbana i rondellen.
- Gång- och cykelbana längsmed Linnégatan och vidare söderut till Vilhelm Mobergs gata rätas ut och passerar i direkt anslutning till rundeln.
- En något längre sträcka skapas mellan Linnérondellen och korsning Kronobergsgatan – Raoul Wallenbergs gata som möjliggör köbildning utan att stoppa upp trafiken för vanlig buss (ej ledbuss).
- Övergångsställe vid Linnégatan flyttas norrut för att skapa bättre sikt och avstånd till Linnérondellen som flyttas närmare befintligt övergångsställe men kopplas samtidigt ihop med stråket mot Kronobergsgatan för att skapa ett gent stråk mot stationen.
- Ett övergångsställe skapas söder om Linnérondellen om möjligt som fortsättning på stråket som skapas på Pär Lagerkvists plan för att koppla samman Linnéparken och Vattentorget med Stationen och centrum.
- Vatten kommande från Linnégatan (via kulvert eller öppen kanal) föreslås ledas in i Linnéparken för att minska vattenflödet till viadukten under järnvägen. Hur det ska omhändertas i parken är oklart.
- En mindre platsbildning skapas mellan korsningen Kronobergsgatan – Raoul Wallenbergs gata och Linnérondellen med plats finns något enstaka träd.

Bedömning utifrån framtagna målbild

Sammantaget framstår förslaget som relativt väl avvägt, men det uppfyller inte målbilden i sin helhet. Förslagets främsta styrka är den varsamma hanteringen av Linnéparken och bevarandet av platsens struktur, samtidigt som kopplingarna mellan stationen, Linnéparken, Vattentorget och centrum kan stärkas. Samtidigt kvarstår tydliga brister, särskilt i form av målkonflikter mellan trafikslag där gång-, cykel- och busstrafik möts nära vistelseytor och gång- och cykelstråk.

Dagvattenhanteringen är också ofullständig där otydlig lösning redovisas (särskilt inom Linnéparken). Förslaget saknar även viktiga delar och hänsynstagande kopplade till gestaltning, stadskvaliteter, riksintressen samt tillgänglighet och samhällsviktig trafik. Sammantaget bedöms förslaget vara funktionellt och varsamt, men otillräckligt utifrån en helhet och uppfyller enbart målbildens ambitioner delvis.

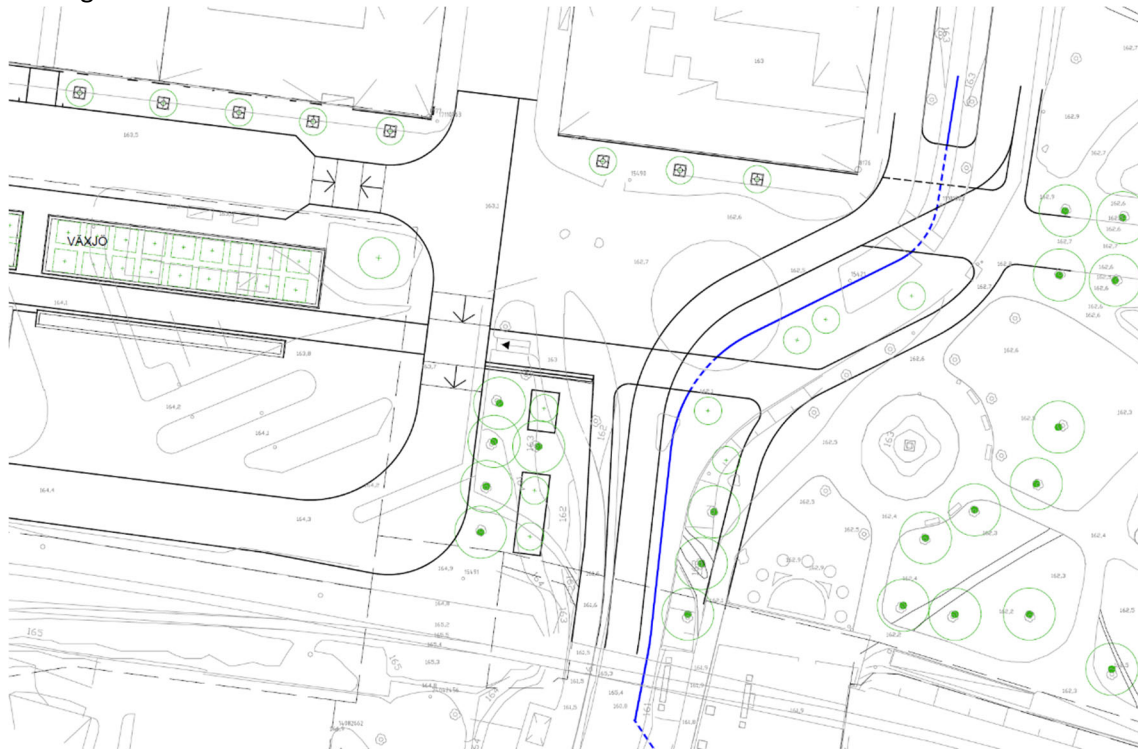
Ställningstagande gällande framtaget alternativ grupp 2.

Förslaget bedömdes inte relevant att utredas närmare eftersom det, trots ambitionen om mindre ingrepp i Linnéparken, samtidigt skapar tydliga konflikter och negativa konsekvenser i direkt anslutning till rundeln vid Linnébysten. Flödet av cyklister flyttas närmare en plats där människor stannar och vistas, vilket skapar konflikt mellan vistelse och genomgående cykeltrafik. Gång- och cykelvägen utmed Linnérondellen behöver samtidigt användas som svepyta för busstrafik, vilket innebär en otydlig och olämplig samutnyttjad yta mellan oskyddade trafikanter och buss. Slutligen kräver förslaget att flera träd tas ned i anslutning till rundeln, vilket i praktiken motverkar fördelens intention om ett skonsammare ingrepp i parkmiljön. Skyfallshantering är även olöst men det bedöms gälla alla framtagna förslag i detta läge i väntan på utredning för hela avrinningsområdet. Sammantaget bedöms förslaget därför inte som ett relevant spår att driva vidare.

Grupp 3

Gruppen fokuserade på att tänka helt nytt gällande trafikflödena på platsen då det är den aspekten som är möjlig att förändra. Övriga värden kopplade till naturmiljö, kulturmiljö samt dagvatten- och skyfallshantering är mer låsta då de utgör befintliga förutsättningar på platsen och svåra att ändra på. Gruppens arbete mynnade ut i två förslag.

Förslag 1.



Huvuddragen i gruppens första förslaget var att

- Linnégatan stängs av för buss- och biltrafik men ambulans och räddningstjänst ska fortsatt kunna köra genom området.

- Trafik leds om till Sandgårdsgatan/Kronobergsgatan.
- Norra Järnvägsgatan stängs också av för buss- och biltrafik från korsningen Kronobergsgatan – Raoul Wallenbergs gata och öster ut.
- En stor yta skapas för gång- och cykeltrafik där nuvarande rondell ligger. Stråket på Pär Lagerkvist plan förlängs över ytan till Linnéparken.
- Plats skapas för dagvattenhantering.

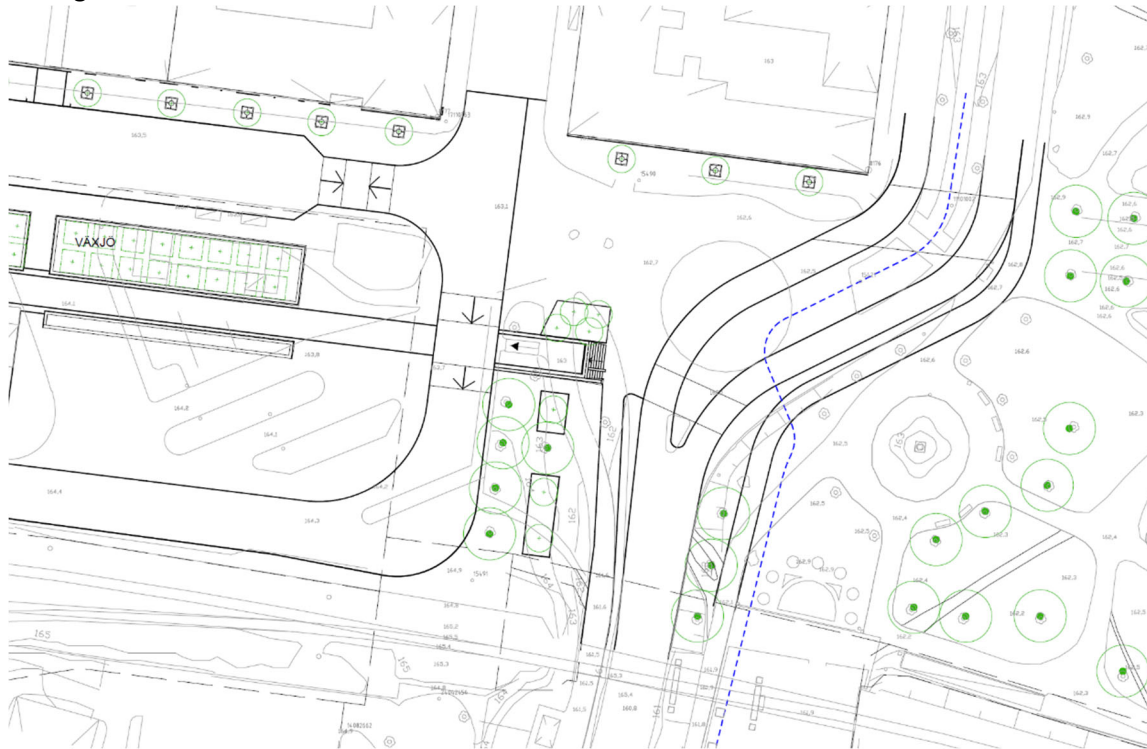
Bedömning utifrån framtagna målbild

Sammantaget bedöms förslaget ligga nära målbildens ambition om en levande, sammanhängande stadsmiljö genom potentialen av en stor sammanhängande vistelsemiljö där rondellen ligger idag och ett förlängt stråk mellan Pär Lagerkvists plan och Linnéparken. Samtidigt innebär förslaget en tydlig målkonflikt för framkomlighet och trafiksäkerhet: Linnégatan stängs för buss- och biltrafik (undantaget blåljus), trafik leds om och en planskild järnvägs-korsning stängs med oacceptabla negativa konsekvenser den dag dubbelspår byggs ut (då dagens övergångar i plan behöver tas bort), inklusive längre körsträcka och restid för busstrafiken. Dagvattenhantering omnämns kunna få ta mer plats, men inga tankar redovisar hantering av skyfall eller hur vatten integreras som gestaltning (likt övriga framtagna förslag i väntan på utredning för hela avrinningsområdet). Förslaget är även otydligt hur riksintressen, naturvärden, trygghet, orienterbarhet och tillgänglighet ska säkras eller utvecklas. Sammantaget bedöms förslaget ta ett starkt stadsmiljö- och gång/cykelgrepp, men betydande risker för framkomlighet och kollektivtrafikens funktion samt bristande lösningar för en helhet medför att målbilden enbart delvis uppnås.

Ställningstagande gällande framtagna alternativ grupp 3, förslag 1.

Förslaget avfärdades för fortsatt utredning eftersom det medför stora negativa konsekvenser för framkomligheten i staden, särskilt för sjukhuset och stationen då en av två planskilda järnvägs-korsningar stängs. Därtill får busstrafiken avsevärt längre körsträcka och restid söderut, och trafiken flyttas över till Sandgårdsgatan/Kronobergsgatan med ökad trafik och buller. Förslagets fördelar genom tydlig prioritering av gång- och cykeltrafik, möjlighet till vistelseyta, mer grön miljö och potentiellt större utrymme för dagvattenlösningar bedöms inte väga upp nackdelarnas omfattning och karaktär, inte minst utifrån framkomligheten och tillgängligheten till stationen och staden i stort.

Förslag 2.



Huvuddragen i gruppens andra förslaget var att

- Norra Järnvägsgatan stängs av för buss- och biltrafik från korsningen Kronobergsgatan – Raoul Wallenbergs gata och öster ut. Linnégatan hålls fortsatt öppen för buss- och biltrafik likt idag.
- Trafik leds om till Sandgärdsgatan/Kronobergsgatan.
- Stråket på Pär Lagerkvist plan förlängs över Linnégatan till Linnéparken och nuvarande övergångsstället vid Linnégatan breddas för att ge bättre sikt vid hörnan för fastigheten Kristina 2.
- Plats skapas för dagvattenhantering.

Bedömning utifrån framtagna målbild

Förslag framstår som mer systemrobust än förslaget där all trafik stängs av, eftersom Linnégatan hålls öppen för buss- och biltrafik och att framkomligheten kan bibehållas även när dubbelspår byggs ut och plankorsningar överjärnvägen stängs. Även gång- och cykelkopplingen stärks genom ett förlängt stråk från Pär Lagerkvists plan till Linnéparken vilket ger bättre möjlighet att skapa trafiksäkra passager när rondell och trafikflöde från och till Norra Järnvägsgatan tas bort. Samtidigt är nackdelarna tydliga genom längre körsträcka och restid för busstrafiken söderut samt ökad trafik på Sandgärdsgatan/Kronobergsgatan med buller som följd. Skyfallsfunktion och vatten som gestaltning är inte redovisade men det bedöms gälla alla framtagna förslag i detta läge i väntan på utredning för hela avrinningsområdet. Åtgärder saknas gällande hur riksintressen, naturvärden, trygghet, orienterbarhet, tillgänglighet och blåljus hanteras i den faktiska lösningen för en bra helhet. Sammantaget bedöms förslaget skapa en balans mellan framkomlighet och förbättrade gång/cykelpassager, men det ger tydliga kostnader i ökad körtid för buss och omledningstrafik. Sammantaget saknas ett helhetsgrepp vilket medför att målbilden enbart delvis uppnås.

Ställningstagande gällande framtaget alternativ grupp 3, förslag 2.

Förslaget bedömdes inte relevant att utreda vidare eftersom nyttan med förbättrad möjlighet att utforma säkrare gång- och cykelpassager över Linnégatan och att framkomligheten kan bibehållas vid framtida dubbelspår inte vägs upp av nackdelarna. Förslaget bedöms flytta problemen till andra delar av systemet. Förslaget innebär längre körsträcka och restid för busstrafik söderut från stationen, vilket försämrar kollektivtrafikens funktion, och olägenhet flyttas till Sandgårdsgatan/Kronobergsgatan med betydligt mer trafik och ökat buller med negativa konsekvenser i andra centrala stråk och närmiljöer. Sammantaget är det inte motiverat att driva vidare ett alternativ där trafiksäkerhetsvinst vid Linnégatan uppnås på bekostnad av försämrad busstrafik och ökad trafik- och bullerbelastning i närområdet.

Samlat ställningstagande kring fortsatt arbete.

Inget av de förslag som togs fram under den interna workshopen bedömdes intressant när de översiktligt undersöktes och bedömdes. I diskussionerna och bedömningen återkommer man till närheten till Växjö station med stora behov av tillgänglighet och framkomlighet för gång, cykel och buss. I och med det centrala läget är antalet bussar, cyklister och fotgängare stort och smidiga byten mellan trafikslagen avgörande många gånger för människors val av transportmedel. Kommunen behöver göra sitt yttersta för att underlätta ett mer hållbart transportsystem. I ett mindre centralt läge hade vissa nackdelar med sämre framkomlighet och tillgänglighet kunnat accepteras men inte på denna plats utifrån antalet resor till och från stationen som påverkar ett stort antal människor.

Kommunen valde därmed att gå vidare med planarbetet och kommande miljökonsekvensbeskrivning med ett nollalternativ och kommunens alternativ för att kunna få input från allmänhet, sakägare, myndigheter, föreningar mm under samrådet.