



# TRAFIKUTREDNING VÄXJÖ 11:5

## RAPPORT

2016-11-18

# TRAFIKUTREDNING VÄXJÖ 11:5

2016-11-18

## KUND

Sigfridshäll i Växjö AB  
Org. 556804-7384

## KONSULT

### **WSP Sverige AB**

Box 34  
371 21 Karlskrona  
Besök: Högabergsgatan 3  
Tel: +4610-7225000  
Fax: +4610-7225653  
WSP Sverige AB  
Org. nr: 556057-4880  
Styrelsens säte: Stockholm  
[www.wspgroup.se](http://www.wspgroup.se)

## KONTAKTPERSONER

Pontus Petersson	+4610-722 5633
Elin Delvéus	+4610-722 5615

## INNEHÅLL

<b>BAKGRUND</b>	<b>4</b>
<b>FÖRUTSÄTTNINGAR</b>	<b>4</b>
<b>Trafik</b>	<b>4</b>
<b>Gång och cykel</b>	<b>5</b>
<b>ANALYS</b>	<b>6</b>
<b>Bebyggelseutveckling</b>	<b>6</b>
<b>Trafikprognos</b>	<b>6</b>
<b>Trafik</b>	<b>7</b>
Anslutning Östregårdsgatan	7
Anslutning Ingelstadsvägen	8
<b>Slutsats</b>	<b>8</b>
<b>TÄNKBARA ÅTGÄRDER</b>	<b>10</b>
<b>Alternativ 1</b>	<b>10</b>
Växjö 11:5	10
Anslutning Östregårdsgatan	10
Teleborgsvägen/Ingelstadsvägen	10
Sammanfattning	11
<b>Alternativ 2</b>	<b>11</b>
Sammanfattning	12
<b>Alternativ 3</b>	<b>12</b>
Ombyggnation	12
Sammanfattning	13
<b>Samlad bedömning</b>	<b>13</b>
<b>Slutsats</b>	<b>14</b>
<b>TRAFIK UNDER BYGGTIDEN</b>	<b>15</b>
<b>Förutsättningar &amp; Analys</b>	<b>15</b>
Trafik	15
Gång och cykel	16
<b>Tänkbara alternativ</b>	<b>17</b>
Risingevägen	17
Trafik åt söder	17
Trafik till Öster	18
Gång och cykel	18
<b>Slutsats</b>	<b>18</b>

## BAKGRUND

Det finns planer på att uppföra ny bebyggelse inrymmande kontor och restaurang samt på längre sikt även hotell på fastigheten Växjö 11:5. Rubricerad utredning syftar till att klargöra möjligheterna för trafikanslutningen av fastigheten och ge förslag på hur denna kan lösas i framtiden.

## FÖRUTSÄTTNINGAR

Området ligger inom stadsdelen Öster, cirka 300 meter öster om Stortorget. Området gränsar till äldreboendet Östregård i söder, flerbostadshus i öster samt Teleborgsvägen och Östregårdsgatan i väster respektive norr.

## Trafik

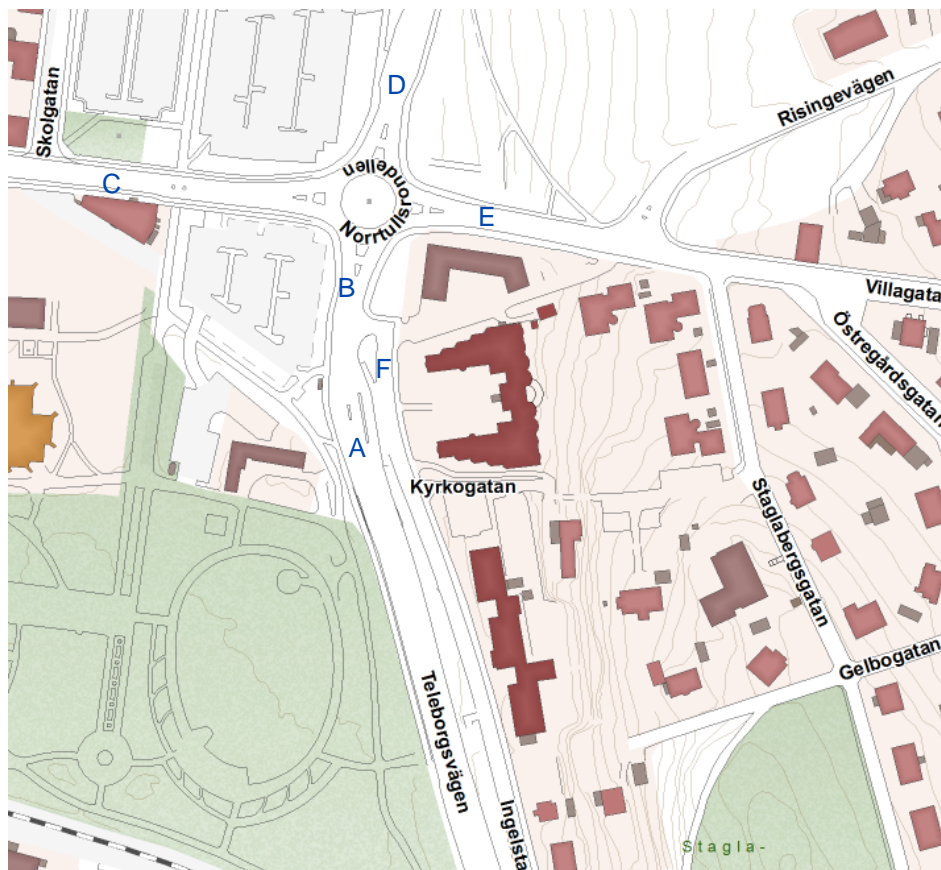
Nordväst om området ligger Norrtullsrondellen. Från cirkulationsplatsen sträcker sig Teleborgsvägen söderut, Norrtullsgatan norrut, Storgatan västerut och Östregårdsgatan österut. Parallellt med Teleborgsvägen sträcker sig Ingelstadsvägen vilken ansluter till Teleborgsvägen i en trevägskorsning strax söder om Norrtullsrondellen.

Söder om Växjö 11:5 går en gata på kvartersmark, Lillbacksgatan, tillhörande Östregård 1. Gatan används idag mestadels för angöring till planområdet och angränsande byggnader samt för parkering. Totalt inryms 13 parkeringsplatser längs gatan.

Mätpunkter	Mätår	ÅVDT	ÅDT	% tung trafik	Skyltad hastighet
Teleborgsvägen (A)	2013	13 388	12 204	9	40
Teleborgsvägen (B)	Bedömning	13 600	12 300	9	40
Storgatan (C)	2012	10 005	9 130	10	40
Norrtullsgatan (D)	2012	9 461	8 461	4	40
Östregårdsgatan (E)	2016	3 069	2 746	0,4	40
Ingelstadsvägen (F)	Bedömning	400	300	2	30
Sankt Annevägen *	2010	513	423	1	30

*Växjö kommuns trafikmätningar*

\* Sankt Annevägen ryms inte inom nedanstående karta. Gatan är en förläning på Ingelstadsvägen i söder.



#### Mätpunkter för Växjö kommuns trafikmätningar.

Trafikmängderna i cirkulationsplatsens anslutningar varierar där ÅDT är störst på Teleborgsvägen 12 204 och som minst på Östregårdsgatan 3 276.

Utöver genomförda trafikmätningar har en bedömning gjorts av trafiken på Teleborgsvägen direkt söder om Norrullsrondellen (B) samt på Ingelstadsvägen (F), vilket framgår av tabellen ovan.

Bedömningen för de båda punkterna utgår från följande; Landstingets befintliga kontor längs Ingelstadsvägen med ca 75 anställda bedöms alstra cirka 146 ÅVDT. Äldreboendet längs Ingelstadsvägen med fyra avdelningar har sammantaget 62 lgh och bedöms alstra cirka 70 ÅVDT. Därtill är 43 invånare (ca 18 bostäder) bosatta på Ingelstadsvägen vilka bedöms alstra cirka 85 ÅVDT. 3/4 av denna trafik bedöms gå norrut och 1/4 söderut längs Ingelstadsvägen. Förutom trafiken som alstras från fastigheterna längs Ingelstadsvägen bedöms ca 1/4 av trafiken på Sankt Annevägen söder om Östregårdsskolan köra norrut till Ingelstadsvägen.

Sammanlagt gör detta att ÅVDT på den norra delen av Ingelstadsvägen bedöms till ca 400 fordon. Av denna bedöms 3/4 av trafiken till/från Ingelstadsvägens norra del svänga norrut på Teleborgsvägen.

## Gång och cykel

I anslutning till planområdet finns i dag ett utbyggt gc-vägnät. Gc-vägar finns längs båda sidorna av Storgatan. Österut från Norrullsrondellen längs Östregårdsgatan finns en separat gc-väg på den södra sidan fram till Risingevägen och på den norra sidan tills strax efter cirkulationsplatsen. Därefter hänvisas gc-trafiken till blandtrafik. Längs Norrullsgatan finns trottoarer på båda sidor av gatan mellan cirkulationsplatsen och Östrabo allén i anslutning till busshållplatserna och korsande gc-stråk. Söderut längs Teleborgsvägen finns en gc-väg på den västra sidan.

Gc-trafiken kan passera Norrtulls rondellen i anlagda plankorsningar vid samtliga anslutande gator. Den relativt stora trafikmängden på de anslutande gatorna gör dock att framkomligheten kan upplevas som begränsad vid högtrafik.

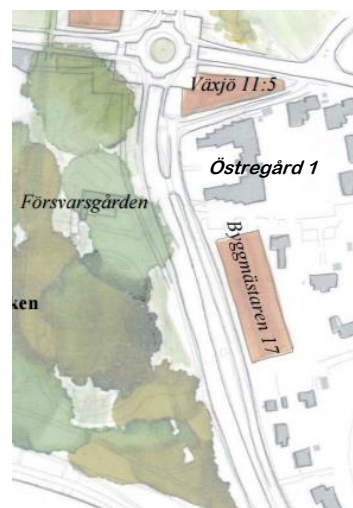
## ANALYS

### Bebyggelseutveckling

På Växjö 11:5 föreslås ny bebyggelse innehållandes kontor, restaurang och eventuellt hotell, samt centrumverksamhet. Planförslaget innebär att byggrätten utökas till att omfatta hela fastigheten samt mindre del av närliggande fastigheter i väster och söder. Befintlig bebyggelse föreslås att rivras.

På Byggmästaren 17 längre söderut längs Ingelstadsvägen föreslås landstingets befintliga kontor att rivras och ersättas med ny bostads- och kontorsbebyggelse.

Sammantaget beräknas det inom dessa båda fastigheter tillkomma ca 8 100 m<sup>2</sup> kontor och ca 75 bostäder.



Föreslagen bebyggelseutveckling.

### Trafikprognos

Eftersom Växjö kommun bedömer att kapacitetstaket i korsningen inte är uppnått och staden kommer fortsätta att växa bedöms trafiken på Teleborgsvägen fortsätta att öka tills kapacitetstaket för den enfiliga cirkulationsplatsen nås. Kommunen har idag ingen uppskattning om när detta kommer att ske.

Kommunens trafikprognos för 2030 bedömer att den inkommande trafiken i Norrtulls rondellen kommer att uppgå till drygt 20 000 inkommande ÅDT år 2030. Andelen tung trafik bedöms öka något eftersom busstrafik bedöms tillkomma och godstrafiken öka mer än persontrafiken.

Mätpunkt	ÅVDT	ÅDT	% tung trafik	Skyltad hastighet
Teleborgsvägen (A+B)	20 000	18 000	9	40
Storgatan (C)	12 000	11 000	10	40
Norrtullsgatan (D)	10 000	9 000	4	40
Östregårdsgatan (E)	4 500	4 000	3	40
Ingelstadsvägen (F)	850	750	2	30

Växjö kommuns trafikprognos år 2030

För trafiken på Ingelstadsvägen har en bedömning gjord enligt följande; De 146 ÅVDT som alstras av Landstingets befintliga kontor som ska rivras försvinner.

Enligt Växjö kommun tillkommer ca 8 100 m<sup>2</sup> ny kontorsyta och ca 75 bostäder. Kommunen bedömer med stöd i Trafikverkets alstringsverktyg att detta sammanta-

get genererar ca 550 ÅVDT. Sammantaget bedöms de nya etableringarna därmed ge en ökning av trafiken på Ingelstadsvägen med cirka 400 ÅVDT.

Det bedöms vara rimligt att den tillkommande kontorsytan alstrar ca 40 fordon/dygn per 1 000 kvm BTA. Det skulle innebära att de nya kontoren inom Växjö 11:5 skulle alstra ca 325 ÅVDT. En lägenhet i detta läge bedöms alstra ca 3 fordon/dygn, vilket innebär att ca 225 ÅVDT skulle alstras från de nya lägenheterna. Detta gör att de nya byggnationerna sammanlagt skulle komma att alstra ca 550 ÅVDT vilket är i linje med kommunens bedömning. För de nya lägenheterna bedöms i likhet med kommunens bedömning för villorna söder om en  $\frac{1}{4}$  av trafiken köra söderut och  $\frac{3}{4}$  norrut på Ingelstadsvägen.

Trafikalstring	Trafikverkets alstringsverktyg	WSP:s bedömning
Växjö 11:5	475 ÅVDT	325 ÅVDT
Byggmästaren 17	90 ÅVDT	225 ÅVDT
Totalt	565 ÅVDT	550 ÅVDT

*Beräkning av trafikalstring av tillkommande trafik*

## Trafik

Den befintliga anslutningen till fastigheten Växjö 11:5 sker via kvartersgatan Lillbacksgatan. Denna ansluter i öster till Östregårdsgatan och i väster till Ingelstadsvägen som i sin tur ansluter till Teleborgsvägen. Gatan används i nuläget för anslutning av Växjö 11:5, parkering och i viss mån anslutning av äldreboendet söder om gatan. Eftersom gatan är smal och även används för parkering är framkomligheten begränsad. Lillbacksgatan är idag en kvartersgata tillhörande Östregård 1.



*Lillbacksgatans nuvarande utformning*

När befintlig byggnation på Växjö 11:5 rivs och ersätts med ny kontor-, restaurang- och hotellverksamhet förväntas trafikmängden på gatan öka. För att lösa fastighetens parkeringsbehov planeras ett parkeringsgarage med 127 p-platser att anläggas i källarplan till den nya byggnaden. Garaget är tänkt att anslutas från Lillbacksgatan. För att hantera den ökande trafiken på Lillbacksgatan behöver dess framkomlighet samt anslutningar till kringliggande gator förbättras.

## Anslutning Östregårdsgatan

Lillbacksgatan ansluter i nordväst till Östregårdsgatan. Den befintliga korsningen är snäv vilket är ett framkomlighetsproblem för anslutande trafik från väster. Lillbacks-

gatan är även relativt brant i anslutning till korsningen. Detta gör att den anslutande trafiken till Östregårdsgatan behöver starta i en brant backe när de ska svänga in på gatan vilket försämrar framkomligheten.

## Anslutning Ingelstadsvägen

Lillbacksgatan ansluter till Ingelstadsvägen strax innan denna ansluter till Teleborgsvägen söder om Norrtullsrondellen. Ingelstadsvägens befintliga anslutning till Teleborgsvägen är bristfällig och uppfattas av kommunen som ett trafikproblem. Teleborgsvägens breda gatusektion med tre körfält, varav ett busskörfält, i kombination med det korta avståndet till Norrtullsrondellen är problematiskt. Utformningen innebär en trafiksäkerhetsrisk särskilt för trafik som ska svänga vänster in på Ingelstadsvägen respektive vänster ut från densamma.



*Ingelstadsvägens anslutning till Teleborgsvägen.*

Avsaknaden av vänstersvängfält på Teleborgsvägen för svängande trafik mot Ingelstadsvägen gör att trafiken stoppas upp vilket i högtrafik ger upphov till extra köbildning och innebär ett stressmoment för de svängande bilisterna. Vid högtrafik kan köerna nå in i Norrtullsrondellen och därmed påverka framkomligheten även för andra trafikströmmar. In- och utfarten till Ingelstadsvägen är också relativt trång där gatans två kurva direkt efter infarten bidrar till en begränsad framkomlighet. Där finns risk att anslutande bilar genar mot påfarten vilket försvårar för bilar som ska köra in på Ingelstadsvägen söderut.

När nya kontor och bostäder byggs på Växjö 11:5 samt längre söderut längs Ingelstadsvägen förväntas trafiken på gatan att öka. Enligt kommunens prognoser beräknas trafiken att öka även på Teleborgsvägen. Detta gör sammantaget att trafikproblemen vid Ingelstadsvägens anslutning till Teleborgsvägen kan antas öka om inga åtgärder genomförs.

## Slutsats

Lillbacksgatan som i nuläget fungerar som trafikanslutning till Växjö 11:5 kommer i samband med nybyggnation inom fastigheten få en ökad trafik. Detta gör att framkomligheten kan komma att försämras på den smala gatan, framförallt vid möten. När gatan i framtiden också ska fungera som infart till nytt parkeringsgarage inom fastigheten Växjö 11:5 behöver gatans anslutning till kringliggande gator förbättras.

Lillbacksgatans västra anslutning sker till Ingelstadsvägen strax innan denna ansluter till Teleborgsvägen. Den befintliga anslutningen till Teleborgsvägen är i dagsläget bristfällig ur framkomlighets- och trafiksäkerhetssynpunkt. När nya kontor och



bostäder byggs inom Växjö 11:5 och Byggmästaren 17 kommer trafiken på gatan att öka vilket kommer att innebära en ytterligare försämring av trafiksituationen om inga åtgärder genomförs.

Lillbacksgatans nordöstra anslutning sker till Östregårdsgatan. Den befintliga anslutningen är bristfällig ur framkomlighetssynpunkt och behöver förbättras om mer trafik ska anslutas via korsningen.

## TÄNKBARA ÅTGÄRDER

När Växjö 11:5 bebyggs med ny kontorsfastighet och ett parkeringsgarage anläggs i källarplan inom fastigheten kommer den anslutande trafiken till fastigheten öka. För att hantera den ökande trafiken behöver trafikanslutningen till området förbättras.

### Alternativ 1

#### Växjö 11:5

I alternativet föreslås Lillbacksgatan fungera som anslutning för trafiken till fastigheten Växjö 11:5. Gatan ansluts från Östregårdsgatan vid befintlig anslutning vilken anpassas för en växande trafikmängd. Den västliga anslutningen från Ingelstadsvägen stängs och istället anläggs en vändplats i gatans västra del. Gatan fungerar därmed som enda anslutning till fastigheten. Detta ger upphov till mötande trafik på gatan men hastigheten bedöms bli låg vilket i kombination med att gatan kan behålla sin karaktär som kvartersgata gör att framkomligheten bedöms bli acceptabel.

En stängning av den västliga anslutningen gör att trafiken som alstras från Växjö 11:5 inte påverkar trafikmängden i korsningen mellan Ingelstadsvägen och Teleborgsvägen. Den anslutande trafiken till Växjö 11:5 behöver därmed inte göra den oönskade vänstersvängen från Teleborgsvägen utan kan ansluta med en högersväng från Östregårdsgatan.

Alternativet innebär även att Östregårdsgatan kan behålla karaktären som kvartersgata även om trafiken kommer att öka. Gatans fria bredd blir ca 5,5 m på de delar där gatuparkering finns vid sidan och något bredare där gatuparkering saknas. Den begränsade trafiken i kombination med att hastigheten kan förväntas bli låg gör att det blir möjligt att behålla gatuparkeringen på gatans södra sida samt anordna en rätvinklig parkering på den norra.

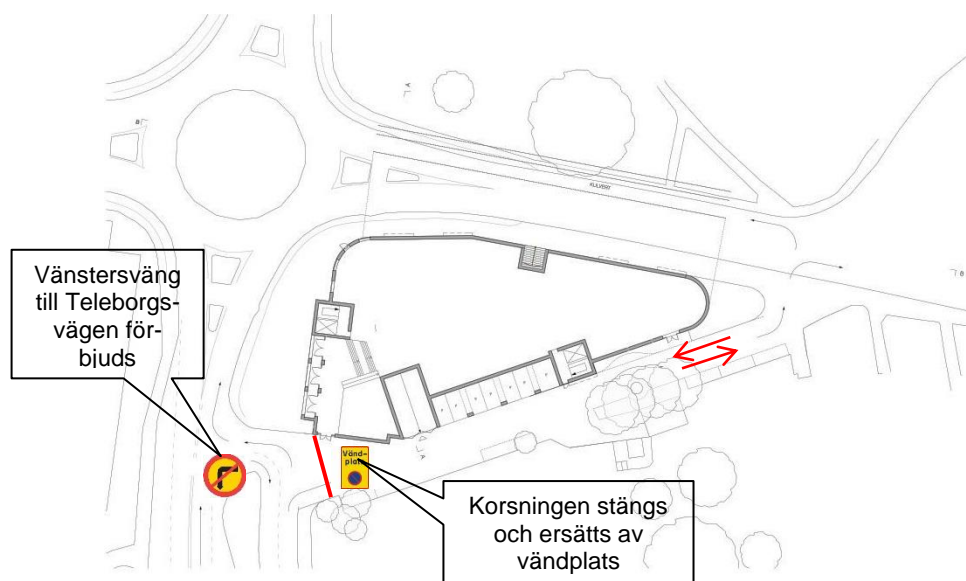
#### Anslutning Östregårdsgatan

När all trafik till Växjö 11:5 ansluts via Lillbacksgatans anslutning till Östregårdsgatan kommer trafiken i korsningen öka jämfört med idag. Korsningen behöver därför anpassas till en större trafikmängd. Korsningen föreslås rätas upp så att infarten från Lillbacksgatan till Östregårdsgatan sker rätvinkligt. Därtill behöver sikten i korsningen ses över och förbättras.

#### Teleborgsvägen/Ingelstadsvägen

Alternativet innebär att den befintliga anslutningen av Ingelstadsvägen till Teleborgsvägen till stora delar behålls. Den anslutande trafiken från Ingelstadsvägen föreslås dock få påbjuden körriktning åt höger vilket gör att vänstersväng söderut förbjuds. Trafik åt söder bedöms istället kunna ansluta norrut och sedan vända i Norrtulls rondellen strax norr om korsningen. Detta ger en förhöjd trafiksäkerhet i korsningen samtidigt som den extra resvägen blir begränsad.

Genom att den tillkommande trafiken till Växjö 11:5 ansluts från Lillbacksgatan bedöms ökningen av trafiken i korsningen bli begränsad jämfört med nuläget. Detta gör att trafiksituationen i korsningen inte bedöms påverkas negativt jämfört med nuläget.



Utformning enligt alternativ 1

## Sammanfattning

Alternativet innebär att Växjö 11:5 ansluts via Lillbacksvägen och dess anslutning till Östregårdsgatan. Lillbacksvägens befintliga anslutning till Ingelstadsvägen stängs och ersätts med en vändplats. Lillbacksgatans anslutning till Östregårdsgatan rätas upp och sikten i korsningen förbättras. Genom att trafikökningen i korsningen mellan Ingelstadsvägen och Teleborgsvägen begränsas behålls dess utformning med undantag för att den anslutande trafiken till Teleborgsvägen får påbjuden körriktning åt höger.

## Alternativ 2

I alternativet föreslås Lillbacksgatan fungera som anslutning till både Växjö 11:5 och Ingelstadsvägen. Gatan enkelriktas och ges påbjuden körriktning åt väster. En enkelriktning av gatan bidrar till en enklare trafikmiljö och förbättrad framkomlighet längs gatan när inga möten behöver genomföras.

Trafiken i korsningen mellan Lillbacksgatan och Östregårdsgatan kommer att öka. Korsningens utformning behöver därför anpassas till en större trafikmängd. Likt alternativ ett föreslås korsningen rätas upp så att infarten till Lillbacksgatan från Östregårdsgatan sker rätvinkligt. Därtill föreslås sikten i korsningen ses över och förbättras

I planförslaget ingår att befintliga gatuparkeringar på gatans norra sida försvinner, fastighetens utbredning mot gatan blir dock något större än i nuläget, vilket gör att inget extra utrymme skapas. Detta i kombination med den kvarstående gatuparkeringen på den södra sidan gör att gatan fortsatt kommer vara smal och ha en begränsad framkomlighet. Därtill föreslås ett antal tvärställda parkeringar på gatans norra sida vilket bedöms vara olämpligt om gatan ges en ökande trafik. En tvärställd parkering innebär en begränsad sikt för den backande bilisten vilket utgör en trafik-säkerhetsrisk om trafikmängden blir större. Med detta alternativ bör dessa parkeringsplatser utformas på ett annat sätt.

Alternativet innebär att vänstersvägar förbjuds i korsningen mellan Ingelstadsvägen och Teleborgsvägen. Genom att anslutning för trafik norrifrån till Ingelstadsvägen sker genom Lillbacksgatan finns inget behov av att svänga vänster från Teleborgsvägen i korsningen. För trafiken som ska söderut på Teleborgsvägen föreslås dessa i likhet med alternativ 1 svänga höger in på Teleborgsvägen och sedan

vända i den intilliggande Norrtulls rondellen. Detta gör att utformningen skulle ge en ökande framkomlighet och trafiksäkerhet i korsningen.

Alternativet ger dock upphov till en ökande trafikbelastning på Lillbacksgatan vilket gör att dess karaktär som kvartersgata försvinner. Lillebacksgatan är idag en kvartersgata tillhörande Östregård 1, vilket gör att en planändring eventuellt behöver genomföras om gatan ska användas för anslutning till Ingelstadsvägen.

En ökande trafik på Lillbacksgatan gör även att det uppstår tre trafikströmmar i korsningen mellan Lillbacksgatan och Ingelstadsvägen jämfört med dagens två dominerande. Anslutningen av Ingelstadsvägen från Lillbacksgatan gör att den anslutande trafiken behöver svänga vänster i korsningspunkten. Detta bidrar till att trafikmiljön blir något mer komplex än i dagens korsning.



Utformning enligt alternativ 2

## Sammanfattning

Alternativet innebär att vänstersvängande trafik förbjuds i korsningen mellan Ingelstadsvägen och Teleborgsvägen. Trafik norrifrån till Ingelstadsvägen ansluter istället via Lillbacksgatan. Denna enkelriktas och får en påbjuden körriktning åt väster. Lillbacksgatans anslutning till Östregårdsgatan rätas upp och sikten i korsningen förbättras. Alternativet innebär att antalet vänstersvängar vid anslutningarna av området minimeras. Infarten till Ingelstadsvägen via Lillbacksgatan gör dock att belastningen på denna ökar och den nuvarande karaktären av kvartersgata försvinner.

## Alternativ 3

### Ombyggnation

Alternativet innebär en ombyggnation av den befintliga korsningen mellan Ingelstadsvägen och Teleborgsvägen. Den befintliga korsningen skulle kunna omlokaliseras till ett mer sydligt läge längs Teleborgsvägen. En omlokalisering skulle innebära att avståndet mellan Norrtulls rondellen och korsningen skulle öka vilket vore fördelaktigt. Därmed skulle risken för köbildning in i cirkulationsplatsen vid vänstersväng minimeras. Vid en nybyggnation av den anslutande korsningen till området finns förutsättningar att skapa en lösning som är bättre anpassad till den framtida trafikbelastningen.

Den nuvarande gatusektionen på Teleborgsvägen gör att en anslutning längre söderut skulle behöva ske där gatan har fyra körfält istället för tre som vid dagens korsning. Detta innebär att den svängande trafiken behöver passera två körfält varav ett är ett busskörfält. Det samma gäller den anslutande trafiken söderut vilken därigenom skulle få en sämre anslutningspunkt än idag. Alternativet att köra norrut och vända i cirkulationen är även sämre i en sydligare anslutning då det innebär en längre resväg.

Alternativet är kostnadsmissigt betydligt dyrare än övriga alternativ.

## Sammanfattning

Alternativet innebär att den befintliga korsningen mellan Ingelstadsvägen och Teleborgsvägen flyttas längre söderut. Korsningen kan då fungera som anslutningsväg till området samtidigt som risken för köbildning in i Norrtullsrondellen minimeras. Alternativet är mer omfattande och dyrare än övriga alternativ.

## Samlad bedömning

När Växjö 11:5 och Byggmästaren 17 bebyggs med kontor respektive bostäder ökar trafikmängden i området. Eftersom att den befintliga anslutningen av området via korsningen mellan Teleborgsvägen och Ingelstadsvägen är bristfällig behöver andra alternativ utvärderas. Tre alternativa utformningar har enligt ovanstående utretts. De olika alternativen bedöms fördela trafiken på de olika gatorna enligt nedanstående sammanställning.

	Nuläge	Alt 1	Alt 2	Alt 3 <sup>2</sup>
Lillbacksgatan	-	325	425	325
Ingelstadsvägen <sup>1</sup>	400	525	690	605
Höger till Teleborgsvägen	150	260	420	380
Vänster till Ingelstadsvägen	150	195	-	260
Höger till Ingelstadsvägen	50	65	65	105
Vänster till Teleborgsvägen	50	-	-	105

*Uppskattad trafik på de olika gatorna baserad på trafikprognos för 2030.*

<sup>1</sup> Beräknad trafik i korsningspunkten Ingelstadsvägen/Lillbacksgatan

<sup>2</sup> I alternativet bedöms  $\frac{1}{4}$  av trafiken till Växjö 11:5 ansluta till området söderifrån och  $\frac{3}{4}$  från Östregårdsgatan.

Alternativ ett med en separat anslutning av Växjö 11:5 ger en mindre trafikbelastning på Ingelstadsvägen än övriga alternativ. Detta gör att trafikökningen jämfört med nuläget kan begränsas till en mindre ökning. Utformningen innebär även att korsningspunkten direkt efter infarten från Teleborgsvägen stängs och att trafikmiljön därigenom blir enklare. Den separata anslutningen bidrar även till att Lillbacksgatan kan behålla dagens karaktär av kvartersgata även om trafikmängden kommer att öka. Påverkan bedöms ändå vara mindre jämfört med alternativ två där gatan används för genomfartstrafik till Ingelstadsvägen vilket påverkar framkomligheten negativt.

Alternativ två bidrar dock till bättre framkomlighet och trafiksäkerhet vid anslutningen till Ingelstadsvägen när inga vänstersvägar behöver genomföras från Teleborgsvägen. Både alternativ ett och två bidrar även till en trafiksäkerhetsmässig förbättring i korsningen genom att möjligheten att svänga vänster in på Teleborgsvägen föreslås försvinna.

Alternativ tre kan beroende på hur en ny korsning mellan Teleborgsvägen och Ingelstadsvägen utformas bidra till en kapacitetsstarkare lösning. Beroende på utformningen kommer den anslutande trafiken till Ingelstadsvägen fortsatt behöva göra en vänstersväng även om den blir betydligt säkrare och bättre än idag. Alternativet är kostnadsmässigt betydligt dyrare än övriga alternativ.

## Slutsats

Alternativ 1 bedöms innebära den bästa lösningen för trafikanslutningen av Växjö 11:5. Genom att anordna en separat anslutning kan Lillbacksgatan behålla sin karaktär som kvartersgata och trafikmiljön fortsatt vara relativt lugn även om trafiken kommer att öka. Alternativet gör att den tillkommande trafiken till fastigheten inte behöver belasta korsningen mellan Ingelstadsvägen och Teleborgsvägen. Detta bidrar till att endast en mindre trafikökning kan förväntas i korsningen i framtiden. Genom att samtidigt ta bort möjligheten att svänga vänster in på Teleborgsvägen förbättras framkomligheten och trafiksäkerheten i korsningen något.

## TRAFIK UNDER BYGGTIDEN

Planerna på att bygga kontor, restaurang och på sikt hotell innefattar även byggnation av parkeringsgarage i källarplan. En del av garaget planeras att byggas under Östregårdsgatan norr om fastigheten Växjö 11:5. För att detta ska vara genomförbart krävs att gatan grävs upp under byggtiden och därmed även stängs av för trafik. Detta ger ett behov av omledning av trafiken på Östregårdsgatan under byggtiden.

### Förutsättningar & Analys

Östregårdsgatan sträcker sig från Norrtullsrondellen i väster till och igenom stadsdelen Öster. Gatan förbinder villabebyggelsen på Öster med centrum. Delen vid Växjö 11:5 ligger i direkt anslutning till Östregårdsgatans anslutning till Norrtullsrondellen.

### Trafik

Trafikmängden på Östregårdsgatan direkt öster om Norrtullsrondellen uppgick till ÅVDT 3 069 och ÅDT 2 746 vid den senaste trafikmätningen 2016. Strax öster om den del som är aktuell att stänga för byggnation av nytt parkeringsgarage delar trafikströmmen upp sig mellan Östregårdsgatan och Risingevägen. Trafiken på Östregårdsgatan delar därefter upp sig i flera olika trafikströmmar på olika villagator. Trafiken på Östregårdsgatan öster om Risingevägen bedöms huvudsakligen vara på väg till och från de bostäder som finns i området. Målpunkterna för denna trafik bedöms finnas i centrum samt andra områden västerut i Växjö.

Risingevägen i sin tur sträcker sig åt nordöst och ansluter till Fagrabäcksvägen. Detta gör att gatan förutom att ansluta bostadsbebyggelsen längs gatan kan användas för genomfartstrafik mellan Fagrabäcksvägen och de sydöstra delarna av Växjö centrum.

Mätpunkt	Mätår	ÅVDT	ÅDT	% tung trafik	Skyltad hastighet	Gatubredd
Östregårdsgatan (A)	2016	3 069	2 746	3	30	9
Östregårdsgatan (B)	2013	984	891	0,5	30	8
Risingevägen (C)	2016	1 322	1 158	-	30	7,5
Villagatan (D)	2000	233	230	0,1	30	7
Fredsgatan (E)	2008	213	214	0,1	30	7
Gamla vägen (F)	2012	101	94	0	30	6,5
Kvarnhagsgatan (G)	2008	345	289	0,3	30	6
Staglabergsgatan (H)	2007	294	249	0	30	5,5

*Trafikmängd på gatorna öster om Norrtullsrondellen enligt Växjö kommuns trafikmätningar.*



### Mätpunkter för Växjö kommuns trafikmätningar.

De större gatorna inom Öster har generellt sett en relativt bred gatusektion. Detta gör att utrymmet för trafiken med dagens trafikbelastning bedöms vara god. Den lågt skyltade hastigheten bidrar även till att trafiksäkerheten överlag bedöms vara hög inom området.

### Gång och cykel

Längs Östregårdsgatan finns ett utpekat cykelstråk mellan centrum och Högstorp. Österut från Norrtull rondellen längs Östregårdsgatan finns en separat gc-väg på den södra sidan fram till Risingevägen och på den norra sidan tills strax efter cirkulationsplatsen. Därefter hänvisas gc-trafiken till blandtrafik. Förutom att Östregårdsgatan är ett utpekat cykelstråk används gatan för gc-trafik som ska ta sig från Öster västerut mot centrum.



Östregårdsgatan används frekvent av gc-trafik.



## Tänkbara alternativ

I samband med att nytt garage tillhörande kontorsbyggnad byggs under Östregårdsgatan måste gatan stängas av för trafik. Detta innebär att den nuvarande trafiken på Östregårdsgatan närmast Norrtullsrondellen måste ledas om på andra gator.

### Risingevägen

Den största gatan i den västra delen av Öster frånsett Östregårdsgatan är Risingevägen med en gatubredd på 7,5 m. Trafikmängden uppgår enligt den senaste trafikmätningen 2016 till ÅVDT 1 322 och ÅDT 1 158. Gatan sträcker sig från Östregårdsgatan till Fagrabäcksvägen och har karaktären av en genomfartsgata i området. Utöver den relativt breda gatusektionen är gatan rak vilket ger en god uppsikt längs i stort sätt hela sträckan. På den södra sidan finns en trottoar med god standard vilket gör att gångtrafiken är separerad från fordonstrafiken. Längs stora delar av gatans norra sida finns snedställda parkeringsplatser. Detta ger upphov till bilar som backar ut i gatan när de ska köra från sin parkeringsplats vilket med en större trafikmängd kan påverka framkomligheten och trafiksäkerheten negativt. Risingevägen bedöms idag delvis användas för trafik som genar mellan Norrtullsrondellen och Fagrabäcksvägen. Denna trafik kommer att försvinna i samband med att Östregårdsgatan stängs av. Den totala trafiken på Risingevägen bedöms dock komma att öka i samband med avstängningen av Östregårdsgatan. Ökningen kommer att bli som störst i Risingevägens nordöstra del och dess anslutning till Fagrabäcksvägen där trafiken kan komma att dubblas.

Risingevägens anslutning i nordöst till Fagrabäcksvägen gör det möjligt att via denna köra vidare västerut mot centrum och andra målpunkter västerut i Växjö. En omledning av trafiken från Östregårdsgatan via Risingevägen och Fagrabäcksvägen skulle därmed göra det möjligt för trafiken att nå målpunkter västerut i staden. För trafik som ska ta sig från den västra delen av Östregårdsgatan till områdena direkt väster om Norrtullsrondellen eller de sydöstra delarna av centrum skulle omledningen innebära en omväg på ca 1 km. Trafiken på Östregårdsgatan med startpunkt direkt öster om Norrtullsrondellen bedöms dock vara begränsad, istället bedöms startpunkterna återfinnas mer utspritt inom stadsdelen Öster. Trafik med startpunkt längre österut bedöms vid en avstängning av Östregårdsgatan komma att ansluta till Risingevägen längre österut via olika villagator vilket innebär att vägförlängningen blir mindre. Vägförlängningen blir även mindre för trafik med målpunkter längre västerut i Växjö

### Trafik åt söder

En viss andel (ca 25 %) av trafiken på Östregårdsgatan kan antas ha målpunkter söderut längs Teleborgsvägen. För denna trafik kan en omledning via Fagrabäcksvägen komma att upplevas som en stor omväg. Trafiken med målpunkter söderut bedöms till stor del ha spridda startpunkter inom bostadsbebyggelsen på Öster. Vid en avstängning av Östregårdsgatan kan den trafiken förväntas söka sig alternativa färdvägar via villagatorna inom området för att därigenom ansluta till Teleborgsvägen via Alegatan i områdets södra del. Eftersom att startpunkterna bedöms vara spridda inom området kan trafiken även förväntas bli utspridd på gatorna inom området. Detta gör att den ökande påverkan på enskilda gator i området bedöms bli begränsad. Den största samlade ökningen kommer att uppstå vid Alegatans signalreglerade anslutning till Teleborgsvägen. Kapaciteten i korsningen bedöms dock vara tillräckligt god för att den eventuella ökningen ska kunna hanteras.

## Trafik till Öster

Trafik till stadsdelen Öster behöver, när Östregårdsgatan stängs av, ledas om via andra gator. För trafik som kommer väster-, norr- och österifrån föreslås Risingevägens som infart till området. Risingevägen delar strax söder om Fagrabäcksvägen upp sig i Risingevägen och Berghallagatan och därigenom skulle området kunna nås av trafik som väljer denna infart.

För trafik söderifrån föreslås Alegatan och Östra Ringvägen skyltas som infartsväg till Öster. Därigenom kan områdets delar nås via de olika villagatorna i området.

När Östregårdsgatan stängs för trafik behövs en kompletterande vägvisning för trafik till området. För att undvika onödig trafik föreslås informationsskyltar vid de större infarterna till området.



Förslag på möjlig skyltning för vägvisning till och från området.

## Gång och cykel

Eftersom att Östregårdsgatan är ett utpekat cykelstråk samt används frekvent för gc-traffic till och från Öster är det viktigt att skapa en fungerande lösning för denna trafik också under byggtiden. Gc-traffic är betydligt känsligare för förlängningar av resvägen än vad biltrafiken är. Därför är det betydelsefullt att skapa en så gen resväg som möjligt för gc-trafficanterna även under byggtiden. Den planerade utbyggnaden av parkeringsgarage under Östregårdsgatan sträcker sig inte under hela gatubreddens vilket bör kunna ge utrymme för en passage för gc-trafficanter i områdets norra del. Detta är önskvärt och innebär att gc-trafficen endast i begränsad omfattning skulle påverkas av byggnationen.

## Slutsats

Trafiken som kommer från området och normalt nyttjar Östregårdsgatan förväntas söka sig till andra gator i området där Risingevägen och Fagrabäcksvägen kan för-

väntas fungera som huvudsaklig utfart från området för trafik mot centrum och områden längre västerut i Växjö. Trafik från området med målpunkter söderut förväntas ansluta till Teleborgsvägen via Alegatan.

För att underlätta för trafiken till området föreslås kompletterande vägvisning med informationsskyltar vid de större infarterna. För trafik som kommer väster- norr och österifrån föreslås Risingevägen skyltas som infart till området. För trafik söderifrån föreslås Alegatan och Östra Ringvägen skyltas som infartsväg.

Gång- och cykeltrafiken bör i den utsträckning som det är möjligt nyttja det befintliga stråket även under byggtiden.