

# Tankar om hållbara transporter i Växjö stad

## Förutsättningar

Som utgångspunkt för ett resonemang om hur ett hållbart transportsystem ser ut i Växjö stad använder jag mig av resultat från KTHs, Centre for sustainable communication, ”bilder av framtidsstaden” som presenterar en framtidsbild för en storstad som lever upp till klimatmålen, noll utsläpp av CO2 2050. Detta följer också Växjö kommuns mål om att 2030 bli fossilbränslefri och målsättningen i kommunens översiktsplan om att ”En tätare och mer funktionsblandad stad där nästan alla persontransporter i staden sker till fots, med cykel eller kollektivt färdmedel”. I kommunens miljöprogram finns målet att öka kollektiv-, cykel- och gångtrafiken till 47% av alla resor i kommunen till år 2020 med en högre andel i själva staden där förutsättningar finns för en betydligt högre andel. Till år 2030 förväntas andelen öka ännu mer.

I KTHs bilder av framtidsstaden finns det fem förändringar som behövs om Sverige ska uppnå en hållbar energianvändning och noll utsläpp av CO2:

1. Teknikutveckling. Effektiviseringen av maskiner, fordon och bebyggelse används för att *minska* den totala energianvändningen istället för att öka den.
2. Boende och hus. Boytan per person minskar, så att energianvändningen minskar.
3. Pendlingsresande. Färre pendlar till arbetsplatsen. Fler jobbar hemma, eller bor nära arbetsplatsen. Lokalt samlade arbetsplatser närmare bostaden kan skapas i gemensamma kontor utanför tätorterna.
4. Kött. Köttätandet minskar, av hälso- och miljöskäl. Kött är dessutom mycket dyrare än i dag.
5. Flygresande. Antalet flygresor halveras. Fritidsflygningar reduceras till samma nivå som i mitten av 1990-talet. Affärsresandet minskar. Många arbetsgivare väljer IT-konferenser i stället för fysiska möten runtom i världen.

## Vision Växjö stad

För Växjö stad innebär det en stor förändring av alla kategorier av transporter jämfört med nuvarande läge för att nå ovanstående beskrivna målsättningar:

För persontransporter innebär det att cykel och kollektivtrafiken bör dominera stadsbilden 2030. Cykelvägar och kollektivtrafiken har egna filer som är prioriterade i korsningspunkterna och övrig trafik lämnar företräde till dessa prioriterade trafikslag. Varje stadsdel har en snabbcykelväg till centrum och ringvägar mellan stadsdelarna. På samma sätt finns gena och effektiva kollektivtrafikleder till centrum och mellan stadsdelar där endast kollektivtrafiken får köra inklusive taxi. Kollektivtrafiken med fossilbränslefria fordon

(elbussar, biogasbussar) har tillräcklig turtäthet för att vara effektiv och med subventionerade biljettpriser lockar det de flesta stadsbor som inte väljer cykel, elcykel.

Bilpooler i varje kvarter så att tillgängligheten finns för invånarna med fossilfria bilar (elbilar?) i varierande storlekar efter kvarterets behov tillsammans med olika cyklar i varierande funktioner, elassisterad lastcykel till att frakta varor, barn, vikecyklar till kollektivtransporter för att komma ända fram till målpunkten i andra städer etc. Kanske är självkörande elbilar vanlig i bilpoolen eller snarare fordonspoolen. Kanske är kollektivtrafiken förarlös så att kostande för kollektivtransporter är lägre utan lönekostnad.

För biltransporter kommer det att finnas vissa begränsningar som minskar framkomligheten för att styra över persontransporter till cykel och kollektivtrafiken. Låg tillåten hastighet, 20-30 km/tim överallt där det är blandtrafik, och gångfartsgator där gångtrafiken prioriteras gör ändå att bilarna bättre får plats på den yta som står till buds, och att stadsmiljöerna är attraktiva och gångvänliga. Parkeringsavgifter för att ha bilen stående vid arbetsplatsen, varuhusen och bostäder i staden behövs för att styra över till de mer yteffektiva transportmedlen cykel och kollektivtrafik samt bilpooler. Succesivt vartefter färre bilar finns i staden Växjö kan parkeringsytor omvandlas till andra ändamål som t ex bostäder, odling, parker, gemensamhetsanläggningar, kaféer, restauranger etc. Mer ytor till cykelparkering, både på gator och allmänna platser och inomhus på arbetsplatser och i bostadsområden.

I utkanten av staden finns parkeringsplatser för boende utanför staden med goda kollektivtrafikförbindelser in till stadens olika centra samt möjligheter till låncyklar för färd i närområdet.

Godstransporter: En gemensam godstransporthub skapas i stadens utkant dit alla stora transportvägar och räls går till som därefter med samordnade varutransporter fördelar ut godset till affärer, restauranger och andra intressenter. Där samordnas också transporter till hushållen med varor som behöver transporteras till medborgarna. Då större delen av matproduktionen sker inom närområdet är transportbehovet mindre likaså konsumtionen av prylar har minskat och flyttats över till upplevelsebaserad ekonomi har behovet av frakt minskats. Fler reparationer och uppgraderingar av befintliga prylar sker vilket också bidrar till minskat behov av transporter som tar utrymme i staden.

Flyg: Då snabba järnvägar finns behövs inte flygplatsen i Växjö. Alla långväga flygtransporter sker via Kastrup. Men framför allt har olika IT-hjälpmiddel tagit över den större delen av affärsresande. Återstår en viss andel fritidsresande.

Järnvägen tar den större delen av långväga resor i Sverige för passagerartransporter genom ett utvecklat järnvägsnät.

Källa: Bilder av Framtidsstaden"

<https://www.kth.se/forskning/artiklar/ar-det-orealistiskt-att-leva-hallbart-1.499677>

Växjö kommun: Transportplan: [http://www.vaxjo.se/upload/www.vaxjo.se/Tekniska%20f%C3%B6rvaltningen/Gator\\_trafik/Transportplan\\_Vaxjo\\_kommun\\_webb.pdf](http://www.vaxjo.se/upload/www.vaxjo.se/Tekniska%20f%C3%B6rvaltningen/Gator_trafik/Transportplan_Vaxjo_kommun_webb.pdf)