

Del 5: Diskussion/Slutsats

Att jämföra två kommuner är inte lätt. Det beror på att städer och kommuner kan vara lika på flera sätt men ändå olika på andra. Växjö kommun består till stor del av skog medan Kristianstad kommun till stora delar består av jordbruksmark. Tätorterna Växjö och Kristianstad är regionala centrum med likvärdiga handelsutbud. Skillnaden är att Kristianstad i sin närhet har större städer och fler småorter än Växjö, vilket bidrar till mycket transporter och hög bilandel. Den är ca 13 % högre än genomsnittet i landet enligt Statistiska Centralbyrån.

Kristianstad har en hel del butiker etablerade utanför centrum och nya tillkommer. För Växjös del finns ett område med handel strax utanför staden. En förutsättning för etableringar är att det redan finns ett bilanvändande, ju större desto bättre, vilket i sin tur leder till ett alstrande av trafik. Som nämnts i inledning och bakgrund finns skillnader i hur befolkningen är spridd över kommunerna. Detta skapar också skillnader avseende hur och på vilket sätt folk väljer att transportera sig. En gles struktur ger fler och längre resor.

Många arbetsplatser i Kristianstad finns i tätorten men även i de andra orterna och speciellt i Åhus. Det förhållande som finns mellan Åhus och Kristianstad med stor pendling, och ständigt ökande saknas i Växjö. Där finns en högre andel av arbetsplatserna direkt i anslutning till tätorten. Om tätorten Åhus expanderar ytterligare skapas bättre grund för kollektivtrafik. Den är redan idag bra utbyggd och har ett högt resandeantal trots att Åhus ej expanderar.

Varken Växjö eller Kristianstad har några egentliga problem med trafiken och det gäller nästan alla medelstora och små städer i Sverige. De har ur många aspekter goda förutsättningar för en hållbar utveckling och ett miljövänligt transportsystem. Detta p.g.a. att de är måttligt exploaterade med förhållandevis låg bebyggelse- och boendetäthet. I detta sammanhang är det viktigt att se på stadens trafik, inte bara som lokal, utan också på dess relation till andra städer och samhällen. Ligger staden i en storstads region har de lokala åtgärderna mindre betydelse då mycket trafik kommer utifrån. För Kristianstads del kan en utveckling mot ett hållbart och mindre transportberoende samhälle vara svårare att åstadkomma då där finns närhet till större städer som Malmö, Lund, Köpenhamn och Helsingborg vilket syns i den stadens ökande pendling. Likaså är kopplingen mellan stad och landsbygd tydligare i Kristianstad än för Växjö då invånarantalet är större där. Växjö saknar närhet till större städer. Likaså saknar Växjö den i storlek betydelsefulla andra tätorten. För Kristianstads del är det Åhus och trafiken mellan dessa orter är omfattande.

En ytterligare faktor består i att städerna grundades under olika århundraden och med helt olika funktioner. Växjö tillkom för att vägarna för handel strålade samman vid ett s.k. vägmöte. Kristianstad tillkom på annorlunda sätt. Främsta syftet var skydd mot fienden, som ville förstöra staden. Därför byggdes Kristianstad som en fästning med vatten runtom som skydd. Detta skapar idag problem för expansion av tätorten då den begränsas av kanaler, vattenriken och att staden till stor del ligger under havsytans nivåkurva. Därför kan ej Kristianstad expandera på områden som kanske skulle vara bäst ur lokaliseringssynpunkt i syfte att minska transporterna. Dessa problem finns däremot inte i Växjö. Kristianstad växte emellertid snabbt utanför fästningen och rutnätsplanen och till följd av det har arbetsplatserna spridit sig ut till stadens utkanter. Växjö ville vidmakthålla bebyggelsen tät och på så sätt få närhet till marknadsplatsen. Idag är Växjö fortfarande en förtätad köpstad och stor del av handeln finns utmed en enda gata.

De transportpolitiska målen är viktiga för att säkerställa en samhällsekonomisk och långsiktig hållbar transportförsörjning. Målen är fastställda av Sveriges riksdag och skall i största möjliga mån följas av kommunerna. Hur de utvalda kommunerna följer dessa mål är svårt att veta då deras respektive översiktsplaner är gjorda långt tidigare än de transportpolitiska målen. I och med detta uppstår en obalans i tid. Växjö och Kristianstads kommun har efterföljt målen på olika sätt och det avspeglas i hur dess bebyggelsestrukturer ser ut. I planeringsarbetet tycks en integrerad och implementerad process skett gällande transportfrågorna. Detta är lagstiftarens intention och verkar ha fallit väl ut.

Det första målet i de transportpolitiska målen gällande ett tillgängligt transportsystem förutsätter att invånarna har tillgång till egen bil, speciellt på landsbygden. Eftersom Kristianstad har mer levande landsbygd än Växjö bidrar det till ett större resande med bil. Vad gäller de övriga målen finns det mycket som talar för att Växjö bättre efterföljt dessa. Växjö har t ex satsat på trafiksäkerhet genom projektet med

minicirkulationsplatser. Kristianstad har satsat på stor tillgänglighet och på ett välutbyggt vägnät. De satsar också på hög transportkvalitet genom utbyggnaden av motorvägar. Noterbart är att det finns fler aktörer än kommunen som har betydelse för hur målen efterföljs.

En av dessa aktörer är Vägverket som vidgat sitt arbetsområde och nu medverkar i planeringsfrågor främst gällande trafikfrågor men även beträffande samhällsplanering i stort. Detta vidgade perspektiv är grundförutsättningen för min studie i ämnet och ger förhoppningsvis Vägverket kunskap om förhållandena i två kommuner. Detta är av vikt då statliga enheter skall stödja kommunala initiativ och ge förslag på ändringar. Vilken betydelse det nya perspektivet får återstår att se. Hursomhelst, innebär det en mer övergripande funktion för Vägverket, som går från att vara vägbyggare till samhällsbyggare.

Att minska transporter i framtiden är ett grundläggande mål i översiktlig planering och det gäller även Kristianstad och Växjö. Konkret innebär det en satsning på kollektivtrafik med prioriteringar i trafikinätet, lokalisering av bostadsbebyggelse och arbetsplatser med tillgänglighet till kollektivtrafik, service och gc-nät. I bägge kommunernas översiktsplaner anges detta i de mycket allmänna och övergripande målen. Detta är ett fenomen som uppträder i den första generationens översiktsplaner som nästan helt saknar konkreta mål. Kanske behövs en obligatorisk översyn införas, lik den som finns i Danmark, för att en skärpning av ÖP skall ske? Finns också flera motstridiga mål och riktlinjer i översiktsplanerna, kommunerna vill t ex ha livskraft i tätorterna och på landsbygden samtidigt som de vill minska transporter. En ökad befolkning på landsbygden kommer ej att minska transporter utan tvärtom. De nuvarande översiktsplanerna i de studerade kommunerna är från 1990 respektive 1991. Bägge arbetar med att ta fram nya som säkerligen kommer att ha ett innehåll som säger mer om framtida utveckling och transporter.

Det finns mål om att minska utsläpp från trafik, men vem tar ansvar för det? Kommunerna runt om i landet kan påverka genom t ex ökad kollektivtrafik. Istället ökar utsläppen och resandet i många kommuner. Det finns inga färdiga "recept" på vad en hållbar kommun är. Den politiska strategin idag är att ange mål och inriktning för vad det innebär. Men, det synes emellertid viktigt att den kommunala planeringsprocessen istället mer i detalj reglerar och lämnar konkreta förslag på hur en hållbar utveckling kan ske och därmed ge politikerna ett bra beslutsunderlag att ta ställning till.

Beroendet av motoriserade transporter visar hur samhället sitter fast i dagens transportanvändning. Den fysiska planeringens potential att ändra detta förhållande är betydelsefull och har relevans. I sammanhanget kan nämnas att kommunerna eftersträvar en regionförstoring i syfte att få en utökad lokal arbetsmarknad. Det i sin tur gynnar ökad trafik.

Det finns delade meningar om huruvida förtätning eller decentralisering/utglesningen är bäst för hållbar utveckling. Den dominerande uppfattningen är emellertid att hållbar utveckling uppnås bäst genom förtätning då den förutsätts minska avstånden mellan aktiviteter och därmed förväntas beroendet av transporter minska. Stort intresse bör riktas mot hur den fysiska planeringen kan påverka resbeteendet via utformningen av lokala miljöer och bebyggelsens funktionella uppbyggnad. Boverket menar i sina anvisningar att man i en god bebyggd miljö skall kunna gå och cykla till de flesta av vardagens aktiviteter. Dessa mål går på tvärs mot den trend som finns bland många av Sveriges kommuner som genom snabbare och effektivare transporter vill förstora regionerna. Man vill öka tillgängligheten på stora avstånd för att förbättra regionens utveckling och tillväxt.

Många städer har områden som fungerar som ett slags ingenmansland, även kallat "mellanstaden". Här finns utrymmen för förtätning genom bebyggelse och där finns ofta god infrastruktur att använda. Problemet är hänsynstagandet till skyddsavstånd som finns för olika infrastrukturer. Debatten om att förtätning är att föredra har uppkommit på grund av den utglesning som skett under de senaste decennierna. Det är utrymmesstandarden eller behovet av mer yta som ökat och som ligger bakom utglesningen.

Studiens underlag har inhämtats från respektive kommun och skiljer sig åt avseende aktualitet och kvalitet. Detta gör det svårt att på flera områden göra goda jämförelser. Ingen kommun är som sagt den andra lik och därmed skiljer sig även planeringsunderlaget åt. Studien har som en bieffekt gett en uppfattning om vilket skiftande material kommunerna har tillgång till. Det har visat sig att Växjö i många avseenden har ett aktuellt och utförligare material. Där satsas resurser på att arbeta med

transportfrågor, vilket också syns i resultatet. Växjö har utförligt kartlagt resandet i kommunen och redovisat det i en ny resvaneundersökning från 2003, medan Kristianstad har en enkel kartläggning av resandet från 1990.

Utifrån det material jag tagit del av, sker utbyggnaden av Kristianstad nästan enbart i tätorten. Undantaget är Åhus, som är en speciell tätort, med egen fördjupad översiktsplan. Men där finns ett speciellt problem som handlar om risken att bli en sovstad till Kristianstad.

Ur transportsynpunkt är det bra att stor del av nyetableringarna i kommunen sker i centralorten där huvuddelen av befolkningen bor. Det är emellertid synd att många affärer förlägger sin verksamhet i ytterkanten av staden. Det innebär troligtvis att många tar sig dit med bil. Det finns redan flera t ex ICA Maxi i Kristianstad, vars parkering alltid är fullbelagd. Maxi har dessutom planer på att expandera. Kristianstad måste minska sin trafik, något som i dagsläget verkar svårt. Det som kan bidra till minskad trafik i tätorten är en satsning på andra trafikslag, samtidigt som man försvarar för biltrafiken. Ute i de mindre tätorterna kan inte kommunen påverka valet av trafikslag i lika hög grad som i staden utan där är det andra faktorer som avgör t ex bensinpriset.

Växjös utbyggnadsplaner finns nästan uteslutande i tätorten och det är också där som befolkningen ökar. Denna utveckling har pågått länge och har fått till följd att resandet i kommunen är mindre än i Kristianstad. Det finns inget stort behov av bostäder i de mindre tätorterna men behov av boende på landsbygden. Vad som är den bästa möjliga utvecklingen i Växjö är svårt att säga, men de bör behålla den inriktning de hittills haft. Eftersom Växjö expanderar och ny bebyggelse sker kommer trafiken att öka, men den kan öka i liten skala genom medveten planering i hållbar riktning. I studien framtonar att Växjös sätt att planera och bygga bättre överensstämmer med hur ett hållbart samhälle skapas. I Växjö finns ett externhandelsområde i väster (Samarkand). Det är en helt ny stadsdel som växer fram. Att ett område som lämpar sig för handel växer fram innebär ökad trafik. En stad kan emellertid växa utan att det sker en stor förändring av biltrafiken om en samordning av trafikslagen maximeras. I och med det kan hållbarhetstänkandet få aktualitet och praxis.

I och med att externhandeln ökar så ökar trafiken och därmed den regionala bilismen. På så sätt får hållbarheten stå tillbaka för lågprisernas dragningskraft. Den enskilda konsumenten varken kan eller vill ta ansvar för detsamma utan tänker enbart på egen ekonomi och lönsamhet. Både ansvar och planering måste således ske på helt andra nivåer d v s i kommuner och regioner.

I denna studie har metoder och avgränsningar styrts av vilket material som funnits tillgängligt och av vad det kunnat påvisa. Att redovisade trafikciffror ser ut som de gör har att göra med varje kommuns särart och befolkningens attityd till trafikfrågor. Detta har ej funnits möjlighet studera liksom frågeställningarna om hur trafiken rör sig inom kommunerna och mellan olika bebyggelsestrukturer och områden.

Kristianstad är den kommun där pendlingen ökar mest i hela Skåne. Även om många pendlare åker kollektivt, tar sig många till de kollektiva färdmedlen med bil. Utifrån redovisade resultat måste Kristianstad förändra delar av hittillsvarande utveckling för att bli ett mer hållbart samhälle och ej totalt bilberoende. Även om många faktorer bestämmer vilken utveckling transportererna kommer att få i Kristianstad kan den kommunala planeringen påverka. Växjö har lyckats när det gäller att sänka antalet transporter och försökt bygga tätare och mer uthålligt. I Kristianstad verkar den levande landsbygden värderas högt i den kommunala planeringen och uppställda miljömål får komma i ”andra hand”. Det är ingen hållbar lösning att bygga ut vägnätet, som detta kräver, utan leder till ökad biltrafik, trängsel och olycksrisk. Istället bör alla trafikslag omfattas och komplettera varandra i största möjliga mån.

Som tidigare nämnts är bussresandet större i Växjö än i Kristianstad, både i tätorten och på landsbygden. Varför man åker buss i Växjö kan ha många förklaringar. Kanske beroende på olika traditioner, olika beteendemönster/attityder och socioekonomiska faktorer. Eller är det så att det finns starka motkrafter för ökad kollektivtrafik i Kristianstad? Det faktum att det finns fler bilar i privat ägo i Kristianstad gör att fler använder sig av den. Det är också svårt få en fungerande busstrafik i en bebyggelsestruktur som är utspridd lik den i Kristianstad. Mellan Åhus och Kristianstad fungerar det dock bra.

Vad gäller cykeltrafiken är den betydligt svårare analysera än buss- och biltrafik. En allmän förklaring är att man cyklar vid korta avstånd och om man har ett tydligt och lättorienterat cykelvägnät. En satsning för att trafikslag kan komplettera varandra är viktigt. Detta finns i Växjö där det finns en tydligare och högre målsättning med cykeltrafiken än i Kristianstad. Som exempel på detta kan nämnas att där upprättats en cykelvägsplan samt tillsatts en mobilitetsgrupp som enbart sysslar med att överföra biltrafik till andra trafikslag. En helt annan faktor kan vara att det blåser mindre i en skogsbygd än i ett öppet landskap. Det finns goda förutsättningar för att öka gång och cykeltrafiken då många städer i Sverige är förhållandevis små till ytan och lätta att förflytta sig i. Samtidigt riktas stor uppmärksamhet på vikten av att röra på sig genom friskvårdskampanjer på arbetsplatser och i media. Det är numera trendigt att ”vara i gång” till skillnad från att åka buss. Fortfarande fungerar detta som ett transportmedel man tar till då man inte har tillgång till bil eller när vädret är för dåligt.

I avsnittet med resultat och jämförelser finns resandestatistik redovisade. De visar en olikhet när det gäller antalet resenärer på stadsbussarna på i genomsnitt 34 resor per person och år i Växjö medan 30 resor per person och år i Kristianstad. För landsbygdstrafik och regionbussar sker det ett resande på 36 resor per person/år i Kristianstad och 47 resor per person/år i Växjö. När trafikarbetsstatistiken omräknats till kilometer per person/år uppvisas en skillnad på 900 kilometer i båda kommunerna varav Kristianstad hade 5300 km och Växjö 4400 km. I en kortfattad slutsats kan man säga att olikheten i trafikmängder beror på på bebyggelsestruktur, lokalisering, läget i olika regioner samt olika politiska ställningstaganden.

Städerna Kristianstad och Växjö växte fram under olika tidsepoker med olika ideal om hur en stad skall se ut samt med olika råd/regler för trafikplanering, som t ex SCAFT eller TRÅD. Växjö växte till på grund av ökad befolkning och Kristianstad p.g.a. ökad standard för befolkningen i allmänhet. Städerna har lika många arbetsplatser men befolkningen bor mer utspritt i Kristianstad. Detta skapar många arbetsresor, vilket är en stor del av allt resande. Fritidsresor står också för en del av allt resande. Detta kan vara förklaringen till att trafikarbetet är ca 20 % större i Kristianstad än i Växjö på de statliga vägarna, som vid jämförelse har lika mycket vägsträcka. Antal personkilometer dvs antal kilometer som befolkningen själv uppskattat sitt resande till visar på liknade tendens, men i ännu högre grad. Den pågående ökningen av trafiken är störst på Europavägarna, något som ej finns i Växjö men däremot i Kristianstad. Bra vägar, som Europavägar är, alstrar i sin tur mer trafik.

Framtagna resultat utgår till viss del från scenariot om att det finns ”mer biltrafik” i Kristianstad och därmed ett större behov av transporter p.g.a. bebyggelsestrukturen. I studier likt denna förhåller det sig till stor del på det sättet att man gör antaganden baserade på andras antaganden och därmed blir resultatens reliabilitet och validitet därefter dvs ytterligare ett antagande.

Min hypotes, om att olika bebyggelsestruktur alstrar olika mängd trafik, har dock inte kunnat förkastas i och med att studiens resultat visat att Växjö kommun med samlad bebyggelse alstrar 21 % mindre trafik än den i Kristianstad kommun, som har utspridd bebyggelse. Det vore därför intressant att fortsätta med mera djupgående studier där man kan se hur bebyggelsestrukturen inverkar på resandet på lokal och regional nivå.

En fortsatt, intressant uppgift är att få reda på hur mycket kollektivtrafikens intressenter (t ex länstrafiken) har deltagit i bebyggelseplaneringen i de två kommunerna och om de i så fall haft möjlighet att påverka bebyggelsestrukturen. Att mer noggrant studera resandet för dem som bor i större tätorter, i mindre tätorter och på landsbygd är också en intressant framtida uppgift. Detta i syfte att minska energiförbrukning och öka hållbarhet.

Likaså hade det varit intressant att undersöka vilka försök som gjorts i de två kommunerna gällande förenandet av planeringen för bebyggelse och trafik. Är åstadkommandet av en tillgänglig stad viktigare än en stad där bilberoendet minskar?

Att samtidigt öka tillgänglighet till olika funktioner och minska personbilberoende är oftast motstridigt. Problemet med bebyggelse och trafikplanering är att den i allt för hög grad planeras var för sig. Har detta

ägt rum i Växjö och i Kristianstad? En ny strategi med samarbete mellan aktörer på olika nivåer och med olika intressen skulle kanske eftersträvas och genomföras?

Referenser

Skriftliga referenser

Andersson, Mats, Andelius, Camilla & Östlund, Bo (2001), *En explorativ analys av RIKS-RVU och RES*. TFK- Institutet för transportforskning. (Rapport 2001:4).

Berntsson, Viveca (1996). *Den måttfulla staden*. Boverket.

Berntsson, Viveca (2002). *Stadsplanera – istället för trafikplanera och bebyggelseplanera*. Boverket.

Book Karin & Eskilsson Lena (1999). *Centrum utarmning eller renässans?*. Lunds universitet, Institutionen för kulturgeografi. (KFB-Rapport 1999:13).

Hallemar, Dan (2002). *Handeln och hållbarheten*. Arkitekten nr 9. September.

Hansen, Carsten Jahn (2002). ”*How to analyse local transport policy and planning from an environmental perspective*”. Aalborg University, Departement of Development and Planning. (Skriftserie nr. 281)

Kristianstad kommun (2003) *Aktuella planprojekt*. Stadsarkitektkontoret, Kristianstads kommun.

Kristianstad kommun (2001) *Åhus 2024 program*. Stadsarkitektkontoret, Kristianstads kommun.

Kristianstad kommun (1990) *Kristianstad översiktsplan*. Stadsarkitektkontoret. Kristianstads kommun.

Larsson, Lars-Olof & Pettersson, Torsten (1975). *Växjö från forntida marknadsplats till nutida regioncenter*. Växjö: Lions club.

Larsson, Lars- Olof (1991). *Växjö genom 1000 år*. Stockholm: Nordstedts förlag AB.

Magnusson, Erik (2002). Sydsvenskan 021105

Mårtensson, Anders W (1994). *Attraktiv kulturbygd- på upptäcktsfärd i Kristianstad kommun*. Kristianstad kommun.

Naturvårdsverket (1996) *Perspektiv på trafiken- vägar mot miljöanpassade transporter*.

Patel, R – Tebelius, U (red.) (1987) *Grundbok i forskningsmetodik*. Studentlitteratur.

Schéele, Siv, Viehhauser, Michael & Wijkmark, Bo (1999). *Hållbar tillgänglighet*. Vägverket och Banverket. Inregia AB.(Publ 1999:151)

SIKA (2002) *Den nationella resvaneundersökningen RES 2001*. Rapport från arbetsgrupp inom SIKAs måluppdrag.

SIKA (1998) *Transportsektorn idag – om resande och transportmönster*. (Rapport 1998:3)

Stadsmiljörådet (1995), *Den efterfrågade staden –framtidsstaden III*. Boverket.

Steen, Peter et al (1997). *Färder i framtiden. Transporter i ett bärkraftigt samhälle*. Forskningsgruppen för miljöstrategiska studier. (KFB-Rapport 1997:7).

Szegö, Janos (1999). *Bebyggelselandskapet i Sverige, tätorters areella utveckling 1960-95*. Boverket.

Sydsams undersökningsgrupp, *Länsövergripande kollektivtrafik i södra Sverige*, 2002

Troedson, Ulf (1999). *En stad är mer än sina hus- hållbar utveckling av städer och samhällen*. Boverket.

Vägverket, Pressmeddelade, 021022

Vägverket (2000). *Kollektivtrafikutvecklingen 1995- 2000*.

Vägverket (1998). *Trafikarbetet 1998. Statliga vägnätet*. Borlänge: Vägverket Trafikdata. (Publ 1999:123)

Vägverket och Boverket (1999). *Regeringsuppdrag med anledning av 0-visionen, del 4, fysisk planering*. (Publ 1999:13)

Växjö kommun (2002). *Möjliga bostadsbyggnadsprojekt 2002-2006*. Växjö kommun.

Växjö kommun (2002). *Växjö resvaneundersökning*. Växjö kommun.

Växjö kommun (2000). *Cykelvägsplan för Växjö stad*. Växjö kommun.

Växjö kommun (2002). *Cykelstatistik för Växjö*. Växjö kommun.

Växjö kommun (1991). *Växjö översiktsplan*. Växjö kommun.

Växjö kommun (1997). *Översiktsplan för Växjö stad*. Växjö kommun.

Wärneryd, Olof, Hallin, Per-Olof & Hultman, Johan (2002). *Hållbar utveckling*.

Elektroniska referenser

Kristianstad kommun (2003). [Elektronisk] Tillgänglig:< <http://www.kristianstad.se> >[03-01-30]

Statistiska centralbyrån (1999). [Elektronisk] Tillgänglig:< [http:// www.scb.se](http://www.scb.se) >[02-12-05]

Sveriges riksdag (2003). [Elektronisk] Tillgänglig:< [http:// www.riksdagen.se](http://www.riksdagen.se) >[03-03-11]

Skånetrafiken (2003). [Elektronisk] Tillgänglig:
< <http://www.skånetrafiken.skane.se>>[03-06-03]

Växjö kommun (2002). [Elektronisk] Tillgänglig:< <http://www.vaxjo.se>>[02-11-06]

Länstrafiken Kronoberg (2003). [Elektronisk] Tillgänglig:
< <http://www.lanstrafikenkron.se>> [03-04-17]

Statens Järnvägar (2003). [Elektronisk] Tillgänglig: < <http://www.press.sj.se>>[03-08-26]

Muntliga referenser

Hösten 2002, telefonsamtal, Bengtsson, Anders, fysisk planerare vid Kristianstads kommun.

Hösten 2003, telefonsamtal, Johansson, Stefan, trafikplanerare vid Skånetrafiken.

Bilagor

Bilaga 1: Resandesiffror per vardag till och från Kristianstad 1998

Bilaga 2: Utskriven karta över Kristianstad kommun

Bilaga 3: Utskriven karta över befolkningstätheten i Kristianstad

Bilaga 4: Befolkningstäthet i Kristianstad tätort

Bilaga 5: Utbredningen av handel i Kristianstad tätort

Bilaga 6: Utbredningen av tjänster i Kristianstad tätort

Bilaga 7: Karta över Växjö kommun

Bilaga 8: Växjö resvaneundersökning

Bilaga 9: Planerade utbyggnadsområden i Kristianstad

Bilaga 10: Planerade utbyggnadsområden i Växjö

Bilaga 11: Tabeller över cykeltrafiken i Kristianstad

Bilaga 12: Mätpunkter för genomfartstrafik Växjö kommun

Bilaga 13: Mätpunkter för genomfartstrafik Kristianstad kommun