



# Bebyggelsestrukturens betydelse för trafikarbetet och val av trafikslag



En jämförande studie av persontransporter i  
Kristianstad och Växjö kommun

## **Förord**

Hur vi bygger och planerar får betydelse för hur trafik och trafikslag väljs vid transporter. Genom att belysa Kristianstad och Växjös olika bebyggelsestruktur och sedan studera deras respektive trafik kan vi få kunskap om framtida hållbar planering.

Detta är ett examensarbete för magisterexamen i Fysisk Planering, 180 poäng. Rapporten behandlar hur bebyggelsestrukturen påverkar trafikarbetet och val av trafikslag genom en jämförelse av persontransporter i kommunerna Kristianstad och Växjö. Arbetet har utförts under perioden september 2002 till augusti 2003 vid Blekinge Tekniska Högskola.

Stort tack till personalen på planeringsavdelningen vid Vägverket Region Skåne som initierade studien och för att jag fått nyttja lokaler, utrustning och kompetens. Också tack till min handledare Maria-Christina Makri för handledning i studiearbetet samt till mamma och sambo för all uppmuntran i jobbiga stunder. Vill också tacka Kristianstad och Växjö kommun samt Skånetrafiken och Växjö Länstrafik för uppgifter till arbetet.

Karlshamn/ Kristianstad 27/8-03

Dan Janérus Fp –98

## Innehåll

Förord.....	2
Sammanfattning.....	5
.....	6
1.1 Bakgrund.....	6
1.2 Problemformulering.....	8
1.3 Syfte.....	9
1.4 Tillvägagångssätt/Metod.....	9
1.5 Avgränsning.....	10
.....	11
2.1 Historia.....	11
2.2 De transportpolitiska målen.....	11
2.3 Nationella mål i trafik- och bebyggelseplaneringen.....	12
2.4 Vägverket.....	13
2.5 Transporter.....	13
2.6 Rörlighetens komplexitet.....	13
2.7 Fortsatt trafikökning.....	14
2.8 Den nationella reseundersökningen RES 2001.....	15
2.9 Resultat av RES 2001.....	16
2.10 Hållbarhet.....	17
2.11 Hållbar tillgänglighet.....	18
2.12 Handeln och hållbarheten.....	19
2.13 En hållbar lagstiftning.....	20
2.14 Bebyggelselandskapet.....	20
2.15 Bebyggelsestrukturens förändringar.....	21
2.16 En ändamålsenlig bebyggelsestruktur.....	21
2.17 Sambandet mellan strukturen och trafiken.....	22
2.18 Från tät stad till glest trafiklandskap.....	23
2.19 Samhällsplanering.....	25
2.20 Vidga den översiktliga planeringen till en regional strategi.....	25
.....	26
3.1 Kristianstads historia.....	26
3.2 Växjö historia.....	26
3.3 Kommunbeskrivningar.....	27
3.4 Kristianstad.....	28
3.5 Växjö.....	33
3.7 Översiktsplaner.....	36
3.8 Kristianstad ÖP-90.....	36
3.9 Växjö ÖP-91.....	38
3.10 Ny ÖP för Växjö kommun.....	40
3.11 Utbyggnaden av Kristianstad.....	40
3.12 Utbyggnaden av Växjö.....	41
.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.1 Cykeltrafik i Kristianstad.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.2 Cykeltrafik i Växjö.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.3 Kollektivtrafik i tätort.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.4 Kollektivtrafiktrafik i Kristianstadsregionen (kommunen)....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>not defined.</b>	

4.5 Kollektivtrafiktrafik i Växjöregionen (landsbygdstrafiken)...	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.6 Tågtrafik .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.7 Biltrafiken i Kristianstad tätort .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.8 Biltrafik i Växjö tätort.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.9 Trafikarbetet (mängden trafik) 1998.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.10 Personkilometer (enskild uppskattad reslängd) .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.11 Resvaneundersökningar.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.12 Genomfartstrafik (trafik som passerar) .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Referenser .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Skriftliga referenser .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Elektroniska referenser .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Muntliga referenser.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Bilagor.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>

## **Sammanfattning**

Kristianstad och Växjö har lika stor befolkning fördelad över respektive kommun men med olik geografisk struktur. Detta påverkar resor i vardera kommunen med ett transportmönster som skiljer sig åt.

Denna studie vill påvisa den skillnad som olik bebyggelsestruktur ger med avseende på persontransporter. Detta i syfte att i framtiden bättre planera för ett hållbart samhälle med minimalt antal miljöbelastande trafik.

Som tjänsteman inom planeringsområdet är det viktigt ha kunskaper om skillnader och speciellt valsituationer i en kommun eller i en region om dess framtida långsiktiga utveckling. Det är också viktigt att ej ha en övertro på det arbete som planerare kan åstadkomma då samhället i övrigt har gott om aktörer som vill påverka den fysiska strukturen. Den makt som planerare besitter är dock relativt stor i och med det kommunala planmonopolet.

Att skriva om transporter blir allt viktigare p.g.a. att de ständigt ökande transportmängderna. Detta trots att det nationella trafikpolitiska målet är att minska trafiken. Om vi får en fortsatt trafikökning likt den vi har idag vet vi ej hur det slutar. Ett hållbart samhälle blir det i varje fall ej! Möjligheten att som trafikant röra sig fritt tar vi för given. Detta vill vi även i framtiden. Det är därför viktigt att förstå de samband som leder till att trafik/transporter ser ut som de gör. Bebyggelsestrukturen är i detta sammanhang en betydelsefull faktor för hur mycket trafik som alstras och hur den fördelas över trafikslagen.

Syftet med studien är att jämföra två kommuner med olika bebyggelsestruktur och studera dess påverkan på mängden trafik och val av trafikslag. Ett ytterligare syfte är att bedöma hur utveckling och fortsatt tillväxt bör ske i kommunerna för bästa hållbara utveckling utifrån erhållet material. Hypotesen är att olika bebyggelsestruktur alstrar olika mängd trafik.

Resultatet från studien visar att trafikarbetet i Kristianstad innehåller ca 69 miljoner fler fordonskilometer per år än trafikarbetet i Växjö. Detta motsvarar i procent, 21 % fler fordon på det statliga vägnätet i Kristianstad än på det i Växjö. I en datasökning<sup>1</sup> var det totala antalet personkilometer i Kristianstad under tre år, 1225 miljoner kilometer eller 5500 kilometer per invånare och år medan den i Växjö var 742 miljoner eller 3300 kilometer per invånare och år. Det indikerar en skillnad på hela 65 % mer personkm för Kristianstad. Varje Kristianstadsbo färdas i genomsnitt 3 700 kilometer med bil per år och varje Växjöbo 3 000 kilometer. Detta visar en skillnad på 22 % mer persontransporter i Kristianstad. I Växjö färdas fler med buss, 3,5 miljoner personer under 2001 och under motsvarande tid reste 2,7 miljoner personer med buss i Kristianstad. Tågresandet bedöms vara mer omfattande i Kristianstad kommun.

Skillnaden i resmängder kan kortfattat förklaras med att bägge städerna hade sina tillväxtperioder under olika tidsepoker. Kristianstad växte tidigare än Växjö beroende på ökad standard medan Växjös tillväxt beror på befolkningsökning. Orterna ligger i olika regioner; region Skåne och region Sydost. Kristianstad ligger i närheten av andra orter och också nära flera större städer. Detta ger mer trafik. Landsbygden i Kristianstad

---

<sup>1</sup> Den nationella resvaneundersökningen, RES 2001, SIKA, 2002

består till stor del av jordbruksmark medan landsbygden i Växjö består av skog. Växjö har ej heller någon "andra ort" såsom Åhus är för Kristianstad. Där bor många som arbetar och pendlar till Kristianstad.

## **1.1 Bakgrund**

Växjö och Kristianstad har båda ca 74 000 invånare i kommunen. (Se karta i bilaga 2 och 7). Kommunerna är lika i många avseenden men skiljer sig åt gällande hur befolkningen är fördelad och hur bebyggelsestrukturen ser ut. Växjö, har en befolkningstät centralort och utgör ett regionalt centrum. Kristianstad kommun består av en mängd byar och centralorten är glesare i jämförelse med Växjö. Tätorten har ca 20 500 invånare färre än Växjö tätort. Båda dessa kommuner expanderar och planerar göra så även i framtiden.

Bilen och bilismen medför en mängd problem, men bidrar också till en mängd positiva inslag i vår livsstil. Transporter tillhör det moderna livet. I framtiden kan vi vara tvungna att ändra vår livsstil på många sätt, inte minst när det gäller vår bilberoende livsstil. Miljön sätter stopp för det och oljetillgångarna är begränsade. Det är inte hållbart att ha en utveckling som hela tiden gynnar bilismen. Skulle oljepriserna öka så ökar transportkostnaderna. Det är därför väsentligt att man i den kommunala planeringen kontinuerligt skapar förutsättningar för en attraktiv gång- och cykelstad med effektiv kollektivtrafik och varudistribution. Transportsystemet som vi har idag är inte långsiktigt hållbart och den utvecklingen kan därför ej fortsätta. Men vi är beroende av trafiken, inte minst på landsbygden, men även i staden. Staden och trafiken är inte motpoler utan förutsätter varandra. Frågan är emellertid hur?

Den bebyggelsestruktur som finns idag är resultatet av ett lappverk av olika synsätt på stadsplanering under flera decennier eller t o m hundratals års samhällssystem. Det starka bilberoendet, som kännetecknat stadsplaneringen, ersätts nu med ett angreppssätt där planering genomförs i bättre samverkan med andra trafikslag. Detta för att inte hamna i ett samhälle där bilen är alltför dominant.

Samtliga kommuner betonar hur viktigt det är med Agenda 21 och att på varje tänkbart sätt gynna en utveckling som inte innebär ytterligare belastning på miljön. Vi vet att biltrafiken påverkar miljön och att utsläppen av koldioxid ökar växthuseffekten. Det finns ett klart samband mellan trafikstruktur och bebyggelsestruktur då transportbehovet kan se olika ut beroende på val av färdmedel. I Sverige finns ingen stad som har stora problem av bilismen, förutom möjligtvis Stockholm. Men utsläppen är globala och drabbar alla. Därför finns inget motiv för ökad bilism. Ingen av ovannämnda två städer (Kristianstad, Växjö) har idag några stora problem med trafiken men varje kommun och stad bör ändå utveckla sin stadsplanering utifrån ett hållbart utvecklingsperspektiv och därmed minska beroendet av bilen.

Eftersom det finns en tydlig sektorisering inom den svenska fysiska planeringen försvåras en bra planering, i detta fall mellan trafik och bebyggelseplanering. På grund av olika planeringskulturer skiljer sig metoder liksom syn på samhället och dess funktion åt. Det är viktigt att de olika kulturerna kommer närmare varandra och detta arbete är ett steg i den riktningen. Även om planeringen i Sverige skulle bli mer

samordnad och därmed mer effektiv finns fortfarande många andra aktörer som påverkar hur vår bebyggelsestruktur ser ut. Det är viktigt att man som planerare inte har någon övertro på sitt eget arbete utan inser att det finns fler som vill påverka. Också frågor som inte är knutna till den enskilda kommunen påverkar vårt transportmönster och då också indirekt bebyggelsestrukturen. Sådana exempel på dessa är ekonomiska förutsättningar som bensinpris. Dessa kan i många fall ha större betydelse än den fysiska planeringen. Så länge folk har råd köra och äga en bil är det svårt att få dem att ändra transportmedel. Exempelvis flyttar ofta personer med god ekonomi ut till kust eller till landsbygd. Det är ändå viktigt att inte tappa tron att planering har betydelse och att den styr bilresandets eventuella minskning i framtiden.

Sverige är ett speciellt land då befolkningstätheten är en tiondel av övriga EU:s. Landets glesa struktur och förhållandevis små och glesa städer uppfattas av många som en stor kvalitet. Här finns dock fortfarande en möjlighet att i stor utsträckning förtäta och bygga staden inåt, men ändå bevara städernas gröna karaktär. Då borde det också finnas goda möjligheter att minska transporterna och således bidra till en ökad resurshushållning och minskad miljöbelastning. Det har emellertid visat sig att detta samband mellan planeringen av fysiska strukturer och människors rörelsemönster inte är så förutbestämt och enkelt som det ser ut. Det är mer svårångat än så. Stadens lokalisering och relationer till andra städer och samhällen har betydelse. Ligger den mindre staden i en storstadsregion är lokala åtgärder alltid beroende av ett större regionalt sammanhang. Det är därför nödvändigt att inte enbart betrakta den egna staden utan även studera de regionala sambanden och kopplingen mellan stad och land när stadens trafik planeras. En stor del av stadens trafik kommer från regionen utanför beroende på var staden ligger. I t ex Lunds tätort så är det bara 22 % av trafiken som har både start och målpunkt i staden. För att påverka trafikvolymen i staden Lund måste man studera de mekanismer och drivkrafter som styr utvecklingen i hela regionen.

Den personliga rörlighet som vi idag tar för given, kommer med största sannolikhet att begränsas i framtiden, inte minst i Sverige med sin glest fördelade befolkning och knappa befolkningstillväxt. Om transporterna ökar och inte minskar, vilket är prognosen, kommer en övergång till ett samhälle med begränsad rörlighet att bli komplicerat. Övergången till ett hållbart samhälle måste ske successivt. Det är därför viktigt förstå vilka komplexa samband som styr våra förflyttningar. Framtida trafikplanering kan inte vara inriktad på att tillrättalägga och planera för en ökande trafik, utan på att effektivisera transporter och förhindra onödig trafik. Att minimera skadliga miljökonsekvenser och antalet svåra olyckor är också en viktig del i trafikplaneringen.

Ett exempel på att vi går mot ett mer transportberoende samhälle är att externa köpcentra etableras utanför tätorterna och ej i närheten av bostäderna. Många anser att sannolikheten för ett hållbart samhälle minskar om vi fortsätter bygga externa köpcentra på detta sätt. Blir transporterna renare är det kanske möjligt. De externa etableringarna är inte bara en miljöfråga utan också en jämställdhetsfråga i och med att ca 30 procent av den vuxna befolkningen saknar bil. De "billösa" får en allt sämre tillgänglighet till dagligvarubutiker eftersom närbutikerna inte klarar priskonkurrensen med externa butiker. Dessa kräver stora upptagningsområden och lockar därmed de bilburna. Att de har stor omsättning och låg hyra gör att de kan hålla låga priser som andra butiker ej klarar. Det är också en stor utmaning för planerarna att inte bara planera/bygga utan att istället planera/bygga tätare och funktionsblandat men utvecklingen går i motsatt

riktning. Beslutsfattarna i kommunerna är lätta övertala då externetablering är på gång. Argumenten som framföres handlar om att priskonkurrensen måste bibehållas och om att matpriserna inte får stiga samt om vikten av att det skapas nya arbetsplatser i kommunen. Detta är en "het fråga" och blir säkert ännu "hetare" i framtiden.

Det som byggs idag kommer att finnas under lång tid. Man räknar med att 90 % av den bebyggelse som vi har idag kommer att finnas kvar till nästa generation. Det är gigantiska belopp som är investerade i byggnader, vägar och järnvägar. Det finns påtagliga trögheter i vår bebyggelsestruktur och den ändras ej över en natt.

Bebyggelsestruktur påverkar visserligen transportvolymerna, men kanske inte i den grad som uppskattas. "Ju tätare struktur ju mindre energiåtgång" är ett sant påstående men sambanden är än mer komplexa. Människors livsstil, attityder och värderingar spelar också roll men det som har störst inverkan på transporterna är de inbördes samband som finns mellan bostäder och olika verksamheter, d v s hur de är placerade i relation till varandra i staden. Detta har större betydelse än stadens bebyggelsestruktur. Stadens form påverkar transportvolymerna med ca  $\pm 20$  % medan sambandet mellan bostäder och verksamheter påverkar i betydligt högre utsträckning. Det är också lättare att förändra detta inbördes samband än att påverka hela den grundläggande strukturen. Ett effektivt samspel mellan bebyggelse- och transportstruktur är dessutom av stor betydelse för att uppnå en hållbar stadsstruktur. En viktig utgångspunkt är att en struktur aldrig får och bör bli fixerad eller statisk gällande storlek och att en struktur får och bör växa och aldrig ses som en färdig enhet. Hur vi bygger idag har betydelse för hur hållbart samhället kommer att bli lång tid framöver.

Hur folk väljer att bo påverkar i stor grad bebyggelsestrukturen. Sverige är unikt genom sin stora andel med enpersonshushåll. Samtidigt bor 56 % i småhus och knappt 42 % i flerbostadshus av befolkningen. Fördelningen mellan boendeformerna skiftar i olika regioner.<sup>2</sup>

## **1.2 Problemformulering**

Hur kommer resandet att utvecklas, beroende på hur kommunerna väljer att expandera? Skall kommunerna fortsättningsvis följa den pågående utvecklingen eller ändra inriktning för att minska miljöpåverkan från biltrafiken? Bebyggelsestätheten har stor betydelse eftersom stora avstånd gynnar biltrafik och tät bebyggelse eller bebyggelse i stråk gynnar kollektivtrafik och cykel- och gångtrafik. Flera studier har visat att det finns ett samband mellan täthet och ett transportsystem som är hållbarhet. Med tanke på detta gäller det att inordna nödvändig ny bebyggelse i Kristianstad och Växjö städer på ett sådant sätt persontrafiken och speciellt biltrafiken inte ökar mer än nödvändigt.

Stora belopp är investerade i byggnader, vägar och järnvägar och andra tekniska system. Den struktur som finns och tillkommer är där lång tid framöver. Hur kan strukturen bevaras och utvecklas i en hållbar riktning?

Allt vetenskapligt arbete föds ur frågor och när väl frågan är ställd är själva sättet att besvara frågan det som är intressant. När man arbetar med studier som den aktuella t ex

---

<sup>2</sup> Statistiska centralbyrån, [www.scb.se](http://www.scb.se), 1999



som jag gjort ges själva svaret på frågeställningarna genom att utifrån teorin presentera antaganden om verkligheten i en hypotes.<sup>3</sup>

Hypotesens giltighet prövas mot verkligheten i detta fall de data som hämtats hos respektive kommun samt i databaser. Om indata från Växjö kommun hade varit exakt lika de från Kristianstad skulle jämförelsen och resultatet blivit betydligt mer rättvisande och av högre kvalitet. Viktigt att notera är att en del statistiskt material som används i resultatet kommer från modeller byggda på antaganden och inte verkliga utan en uppskattning. Studien bygger på så sätt till viss del på uppskattning och ej fakta.

Vad gäller säkerheten på indata (trafikstatistik och modelldata) och deras reliabilitet är uppgiftskällorna av högsta möjliga kvalitet. Dessa är kommunerna Kristianstad och Växjö, länstrafikerna i Skåne och Kronoberg samt Vägverket.

I sammanhanget är det viktigt att fastställa validiteten i den uppställda hypotesen d v s hur trafik och bebyggelse faktiskt yttrar sig.

### **1.3 Syfte**

Syftet är att kartlägga trafik och jämföra hur två kommuners skiftande bebyggelsestruktur påverkar trafikmängden och val av färdmedelsfördelning samt att bedöma hur utvecklingen och den fortsatta tillväxten av kommunen bör ske i riktning mot en hållbar utveckling utifrån det material som är möjligt att få fram. Hypotesen är att glesa bebyggelsestrukturer alstrar större trafikmängder än täta.

### **1.4 Tillvägagångssätt/Metod**

Det här övergripande arbetssättet är att via en hypotetisk-deduktiv metod göra en kartläggande och kvantitativ studie på det formulerade problemet. Arbetsprocessen har bestått av följande steg:

- Genom litteraturstudier, i framförallt urbanteori, ta reda på hur förhållandet generellt är mellan bebyggelsestruktur och trafik. Samt ge exempel på skillnaden och därmed framhålla det hållbara samhällets framtida utsikter i detta avseende.
- Ge en beskrivning av de två kommunerna och deras bebyggelsestruktur. Beskriva deras utveckling utifrån tidigare planer och ställningstagande samt berätta lite om deras historia.
- Hämta material/information hos respektive kommun, hos Vägverket samt hos Boverket. För att få en bra helhetsbild genomföres även inventeringar på plats.
- Granska kommunernas översiktsplaner för att bedöma huruvida de uppfyller kraven för en hållbar utveckling eller ej.
- Belysa trafiksituationen i respektive kommun genom att trafikmängder för olika trafikslag (bil, kollektiv- och gång- cykeltrafik) kartlägges på det statliga vägnätet.
- Jämföra fakta om trafikarbetet i kommunerna Kristianstad, Växjö samt jämföra dessa med fakta om bebyggelsestrukturerna och kopplingen till t ex arbetsplatser, handel och bostäder i respektive kommun.
- Hämta data från vägdatabanken (VDB) över trafikarbetet på det statliga vägnätet i hela kommunerna som antages påvisa likhet eller olikheter i trafikarbetet. Använda trafikdata från tätorterna i den mån de finns tillgängliga. Resultatet från dessa

---

<sup>3</sup> R. Patel – U. Tebelius (red), *Grundbok i forskningsmetodik*, 1987

antages indikera att skillnaden i trafikmängd beror på skillnader i bebyggelsestruktur.

- Använda den aktuella cykelstatistiken som finns över olika områden i tätorterna.
- Använda aktuell resandestatistik från regional och lokal kollektivtrafik.
- Dessa data används som jämförelsebakgrund, jämförelseanalys för det insamlade material för de två kommunerna i syfte att undersöka förekomsten av skillnader i transportmängder och om dessa står i överrensstämmelse till hypotesen.

## **1.5 Avgränsning**

Arbetet har ej kunnat studera på hur samordning sker mellan bebyggelseplanering och kollektivtrafik i Kristianstad och Växjö kommun. Ofta deltar ej Länstrafiken och dess huvudmän i stadsplaneringen. De koncentrerar sig främst på driftskostnader, taxesystem och utformning av fordon. Risken finns att uppgiften att långsiktigt bevaka den fysiska bebyggelsestrukturen i relation till kollektivtrafiken hamnar "mellan stolarna". Man ser till hela regionens och ej till den enskilda kommunens behov. Kommunen tar ej heller något eget ansvar för kollektivtrafiksplaneringen.

I jämförelsen har föga hänsyn tagits till de unika kvalitéer som finns i de två städerna. En stad, som kulturhistoriskt sett är gles, men med mycket grönska i sin karaktär kan inte behandlas på samma sätt som en från början tät och kompakt stad. En mer ingående studie av hur de båda städerna har vuxit genom årtiondena och hur deras kontakter med omlandet har sett ut beroende på olika händelser och förändringar kan ge en mer nyanserad bild vid ytterligare jämförelser.

En annan avgränsning i arbetet är att jag inte har studerat hur resmönstret rör sig i staden mellan givna punkter. Likaså blir en jämförelse hur resandet sker inom olika delar i hela kommunerna ett alltför omfattande arbete, då det ej finns lättillgängliga data framtagna. Detta skulle behöva göras för att se hur bostäder och olika verksamheter är placerade i relation till varandra, vilket har en mycket stor betydelse för transportvolymerna. Detta genom att titta på var människor bor och har sina arbetsplatser. En stor och viktig avgränsning har gjorts då ingen hänsyn har tagits till hur mycket av trafiken som är regional vilken har stor påverkan. Den regionala trafiken har inte tagits bort men vi vet inte hur stor del av trafiken i kommunerna som är regional.

Vidare har ej funnits möjlighet till fördjupade studier kring aktuell forskning på grund av tidsbrist. Jag är medveten om att det pågår forskning på flera ställen t ex KTH, Chalmers, Lunds Universitet och Aalborgs Universitet. Jag har bl a tagit del av sådan från Professor Petter Naess och Ph D Carsten Jahn Hansen på Aalborgs Universitet. Dessutom är fördjupade sådana studier ej relevanta inom ramen för ett examensarbete då mitt teoretiska kunskapsinhämtande har varit omfattande.

Det är inte bara strukturer och lokaliseringar som spelar roll i hur människor färdas och varthän, utan även vilken kultur som finns gällande motoriserade transporter. Likaså har studier huruvida det finns någon skillnad i resandet mellan olika socioekonomiska grupper valts bort. Människors livsstil, attityder och värderingar vägs in och påverkar. I Växjö finns en alldeles ny attitydundersökning gjord i samband med en resvaneundersökning. Tyvärr finns ingen sådan gjord i Kristianstad. Om en sådan

genomförts i Kristianstad och sedan använts som jämförelse material hade det kunnat ge ytterligare förklaringar till hur trafiken ser ut i respektive kommun.

Rapporten innehåller endast en redovisning av persontransporter och är därför avgränsad i förhållande till godstrafiken. Mycket av godstrafiken är genomfartstrafik varför den finns med i beräkningarna. Annars har inte den trafiken någon betydelse för hur bebyggelse och boende ser ut i respektive kommun. Godstrafiken beror på vilken sorts industri som valt att förlägga sig i kommunen eller som finns i regionen. Därför är den ej relevant för denna studie.

## **2.1 Historia**

En frågeställning som aktualiseras i studien är hur vårt bilsamhälle har vuxit fram? Urbaniseringen av Sverige har gått snabbt. I mitten av 1800-talet var det 90 % av den svenska befolkningen som arbetade i jordbruket. 1970 bodde 70 % av invånarna i städer och man slutade med att bygga tätt. Istället kom en kraftigt växande förortsbebyggelse. Dessa förorter tenderar att dränera de urbana miljöerna och bygger sin funktion på individuella transporter, i allt väsentligt med bil.

Genom privatbilismen har människornas räckvidd genomgått en dramatisk vidgning. En glesare struktur har ersatt den tidigare täta bebyggelsestruktur som skapades av den tidiga urbaniseringen. Vidgningen av det geografiska rum inom vilket människorna kan agera har under regionaliseringsperioden sannolikt lett till en snabbare ökning av mångfalden i människornas vardagsregioner än under den tidigare klassiska urbaniseringen.

Nya trender har stor betydelse för städernas och regioners funktionella samband. Det kan vara handelns omstrukturering mot större enheter och externa lägen, urbaniseringsvåg mot storstäderna, lokalisering av högskolor, byggande av förbifarter, kontoriseringen av stadskärnorna samt permanentande av fritidshus. Text kan nämnas att det 1951 fanns ca 30 000 dagligvarubutiker i Sverige medan det idag finns ca 6 500 kvar. Här kan man notera hur intimt sambandet mellan trafik och bebyggelse då förutsättningen för externetablering är lika med god tillgänglighet med bil. Kring förbifarter runt våra städer har biltillgängligheten blivit god varpå där har vuxit fram externetableringar. Bebyggelsen i storstadsregionerna har spritts ut över en allt större yta text så har befolkningen ökat från 1945 med drygt 50 % medan tätortsarealen har sexdubblats. Som motvikt till dessa städernas explosiva utveckling kan nämnas utlokaliseringen av högskolor för regional utveckling.<sup>4</sup>

## **2.2 De transportpolitiska målen**

De transportpolitiska mål, som redovisas nedan, är fastställda av Sveriges Riksdag. De fem första punkterna beslutades 1997-98 medan den sista punkten, om ett jämställt transportsystem, kom först i början av 2000-talet.

Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet preciseras i sex delmål som kommunerna skall försöka följa.

Målen är följande:

---

<sup>4</sup> Vägverket och Boverket, *Regeringsuppdrag med anledning av 0-visionen del 4 Fysisk planering*, 1999

- 1. Ett tillgängligt transportsystem** – Transportsystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- 2. En hög transportkvalitet** – Transportsystemets utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för näringslivet.
- 3. En säker trafik** – (Nollvisionen) Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten ska vara att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.
- 4. En god miljö** – Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till krav på en god livsmiljö för alla, där natur och miljö skyddas för skador. En effektiv hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser ska främjas.
- 5. Positiv regional utveckling** – Transportsystemet ska främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.
- 6. Ett jämställt transportsystem** – Transportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjlighet och förvaltning och deras värdering ska tillmätas samma vikt.

Det finns även etappmål i dessa mycket allmänna och ogripbara mål. Kvantifierade mål anses vara en av förutsättningarna för att det ska vara möjligt att följa upp hur transportpolitiken verkställs. Meningen är att etappmålen ska utgöra utgångspunkten för planering, genomförande och uppföljning av konkreta åtgärder.<sup>5</sup>

### **2.3 Nationella mål i trafik- och bebyggelseplaneringen**

Vi påverkas av trafikplanering och bebyggelseplanering, som egentligen är två sidor av samma mynt. Hur vi bygger och väljer att bo påverkar hur vi transporterar oss och hur transportsystemet är utformat. Ingen trafik utan hus och inga hus utan trafik.

De statliga Vägverket och Boverket skall tillsammans med andra se över råd och riktlinjer för den kommunala trafik- och bebyggelseplaneringen samt föreslå erforderliga förändringar. Syftet är ett genomslag i den fysiska planeringen. Det är speciellt viktigt med en vidgad syn på planering, mer kunskap, användbara planeringsmetoder och bättre samordning mellan sektorer.

Det föreslås att Vägverket skall arbeta för att beskriva de förändringar i trafikflöden och transportkultur som både planerade vägobjekt och lokaliseringar av bebyggelse ger upphov till.<sup>6</sup>

En mängd olika råd och riktlinjer har styrt och präglat det trafiklandskap vi ser idag. Städer och tätorter med hus, gator och vägar förändras långsamt. De flesta vägar vi använder idag har byggts för 20, 30 eller 40 års sedan.

De första riktlinjerna i hur trafikplanering bör bedrivas kom med SCAFT 1968. Budskapet var inriktat på trafiksäkerhet med bilens framkomlighet som viktig faktor. SCAFT-68 kompletterades med SCAFT-71 som 1982 ersattes med TRÅD-82. Ett

---

<sup>5</sup> Sveriges Riksdag, [www.riksdagen.se](http://www.riksdagen.se)

<sup>6</sup> Vägverket och Boverket, *Regeringsuppdrag med anledning av 0-visionen del 4 Fysisk planering*, 1999

revideringsarbete av TRÅD 82 pågick i början av 90-talet med Boverket som huvudman och resulterade i Remiss- TRÅD 92.<sup>7</sup>

## **2.4 Vägverket**

Vägverket har ett samlat ansvar för hela vägtransportsystemet och dess utveckling. De vill vidga sitt arbete från att vara vägbyggare till att bli samhällsbyggare. Dess medverkan i samhällsplaneringen syftar till att uppnå de trafikpolitiska målen (se ovan) samt att fokusera på att, i större utsträckning än tidigare, integrera planering av bebyggelse, infrastruktur och transporter.<sup>8</sup>

## **2.5 Transporter**

Utvecklingen under 1900-talet har medfört en dramatisk ökning av människors resande. Vid förra seklets början reste en vuxen invånare i Sverige mindre än 1 km per dag medan vi idag rör oss cirka 45 km. Däremot reser vi ungefär lika lång tid.

Sedan 1950 har persontrafikarbetet i Sverige femfaldigats. Under samma tid har befolkningen ökat med en fjärdedel. Detta innebär att vi reser fyra gånger längre per person och år idag än vad vi gjorde 1950. Ökningen har framförallt skett genom att bilresandet har ökat. Huvuddelen av hushållen har skaffat sig bil under denna period.

Oavsett i vilket syfte en personresa genomföres är bilen det överlägset vanligaste färdmedlet i Sverige. Fritidsresor står för 36 % av resorna. Resor till och från arbete och skola samt inköps- och serviceresor omfattar cirka 25 % vardera. En stor del av resorna, 40 % som görs är kortare än 2,5 km. Ändå står bilen för närmare 60 % av antalet resor och gång och cykel för 30 %.<sup>9</sup>

Av persontransporterna i Sverige svarade biltrafiken för ca 75 % 1999 och busstrafiken för ca 7 %. Resandet med den lokala och regionala busstrafiken har inte förändrats nämnvärt de senaste åren. Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) har i sina analyser kommit fram till att kollektivtrafikens andel av resandet kommer att minska.<sup>10</sup>

## **2.6 Rörlighetens komplexitet**

Det finns samband mellan rörlighet, samhällets fysiska struktur och stadens utveckling. Stora befolkningsgrupper i den industriella världen har tillgång till personbil. I Sverige utgör denna grupp 35 % av den vuxna befolkningen. Kvinnor och äldre utgör en majoritet av dem som inte använder personbilen i vardagslivet. Den ojämna fördelningen kan illustreras av det faktum att endast tio procent av befolkningen står för 55 % av det totala transportarbetet under en genomsnittlig dag.

Att röra sig fritt och över stora ytor har för många blivit ett självklart sätt att leva. Man kan anta att den västerländska kulturen även fortsättningsvis kommer att utmärkas av stor personlig rörlighet.

---

<sup>7</sup> Vägverket och Boverket, *Regeringsuppdrag med anledning av 0-visionen del 4 Fysisk planering*, 1999

<sup>8</sup> Pressmeddelande Vägverket, 021022

<sup>9</sup> Transportsektorn idag, om resande och transportmönster, SIKA rapport 1998:3

<sup>10</sup> Vägverket, kollektivtrafikutveckling 1995-2000, 2000

Rörlighetsmönster är ett resultat av två övergripande och relaterade processer. Den ena har med samhälleliga förändringar att göra, det vill säga hur nya typer av transportmedel tillåter omlokalisering av bostäder, arbetsplatser och affärer. Den andra är hur tillgänglig transportteknik påverkar de valmöjligheter och aktivitetsmönster som anammas av individer och hushåll. Även om de båda processerna är intimt förknippade med varandra, kan den första sägas handla om samhällets strukturella förändringar medan den andra i högre grad är uttryck för individuella ambitioner och livsstilar.

Massbilismens genombrott har ett direkt samband med ökad individuell rörlighet. Boende och arbetsplatser har spridits över landskapet och resultatet blev en förortsstruktur som krävde privatbilar för att vardagslivet skulle fungera.

Våra samhällen visar idag vilka utrymmen bilen fått. Nya trafikleder har byggts ut, dessa har genererat nya etableringar vilket i sin tur bidragit till fler vägar o.s.v. Bilen har krympt avstånden samtidigt som den starkt bidragit till att skapa nya avstånd när det koncentrerade boendet spridits ut.<sup>11</sup>

Trots att biltrafiken ökat, går det att vara optimistisk när det gäller att få fler att gå och att cykla. Strategin för att få fler gå och cykla genom att enbart placera arbetsplatser och bostäder nära varandra har dock hittills inte nämnvärt minskat pendlingstrafiken. Flera forskare tror inte heller på enstaka åtgärder för att få fler att gå och att cykla. Det ger ingen betydande förändring att åtgärda gatans utformning eller att anlägga en cykelparkering. Ambitionen måste vara att planera för närhet i form av korta avstånd mellan viktiga start- och målpunkter. Därutöver fodras en kombination av dels satsningar på gång- och cykeltrafiken, dels hastighets- och trafikdämpande åtgärder för biltrafiken.<sup>12</sup>

## **2.7 Fortsatt trafikökning**

Målen för trafiken är att den ska minska, så ökar den istället varje år. Trafiken på de statliga vägarna har ökat med 3,6 % det senaste året och på Europavägarna har den ökat med 4 %. Om man bara tittar på det tredje kvartalet 2002 så har trafiken ökat med 4 % även om man jämför med motsvarande period förra året. Personbilstrafiken har ökat med 4,5 % och lastbilstrafiken med 3,6 %. På riksvägar är inte ökningen lika stor som på Europavägar utan 2,8 %. Primära länsvägar +4,3 % och övriga länsvägar +3,3 %. Dessa mätningar är gjorda av Vägverket och baseras på ett 80-tal mätpunkter som valts ut enligt vetenskapliga (statistiska) urvalsprinciper.<sup>13</sup>

Med denna trafikökning är det viktigt att man arbetar mot en effektivisering och en förbättring av transportererna.

---

<sup>11</sup> Wärneryd O, Hallin P-O, Hultman J, *Hållbar utveckling*, 2002

<sup>12</sup> Boverket, *Stadsplanera istället för trafikplanera*, 2002

<sup>13</sup> Pressmeddelande Vägverket, 021022

## **Nedan uppges fem riktlinjer mot miljöanpassade transporter:**

### **1. Planerat resande**

Transporter av människor och varor kan i framtiden inte fortsätta öka i samma takt som hittills. Vi måste planera vårt resande bättre och välja det färdssätt som är bäst för miljön, utnyttja andra kommunikationssätt och kanske avstå vissa resor.

### **2. Bättre samverkan mellan transportslagen**

Vi måste främja en övergång till miljövänligare transportslag både när det gäller transporter av gods och oss själva. Ofta krävs mer än en transport under en resa eller frakt. För att vi ska kunna välja det färdssätt eller den kombination av transporter som är mest skonsam mot miljön måste transporterna samverka på ett bra sätt. Det måste bli lätt att byta från bil till tåg eller lasta om från lastbil till sjöfart eller tåg.

### **3. Effektiva transporter minskar utsläppen**

På samma sätt som vi försöker göra våra transporter tids- och kostnadseffektiva måste vi se till att göra dem "miljöeffektiva". Varje enskilt transportslag måste ta ansvar för den miljöpåverkan det åstadkommer. Genom bra planering kan till exempel åkerierna minska antalet tomkörningar och bättre fylla sina fordon. Att köra "mjukt" liksom att sänka hastigheten på vägarna ger mindre utsläpp.

### **4. Välplanerad infrastruktur sparar miljön**

Vi måste utforma vårt väg- och transportnät så att naturen tar så liten skada som möjligt. Vägar, järnvägar och flygplatser bör planeras så att markintrång minimeras och anspråk på värdefulla områden undviks. Vägar och järnvägar bör i möjligaste mån anpassas till den kultur och naturmiljö som de uppförs i liksom skötsel av vägen.

### **5. Ny teknik ger miljövinster**

Ny teknik betyder mycket för miljöanpassningen av transportsektorn. I framtiden måste vi få mindre förorenande och bullrande bilar, flygplan, fartyg och tåg. Renare bränslen måste introduceras och på sikt måste vi satsa på bränslen från förnybara källor.<sup>14</sup>

Vi lever inte som vi lär utan beroendet av energi till transporter bara ökar. Människan har på många sätt fjärrmat sig från samspelet med naturens givna förutsättningar. Livsmedel och energi transporteras till och från avlägsna platser. Storskaliga lösningar väljs av marknadsmässiga skäl och transporterna ökar. Enbart alla arbets- och serviceresor uppgår i snitt till drygt 18 km per dag och person. Vägtrafiken svarar för ungefär en femtedel av den totala energianvändningen som hela tiden ökar och som i stort sett består av fossila bränslen.<sup>15</sup>

## **2.8 Den nationella reseundersökningen RES 2001**

För att få veta hur svenskarna reser och förflyttar sig i trafiken finns RES – den nationella reseundersökningen. Under åren 1999-2001 genomförde Statistiska Centralbyrån (SCB) denna kartläggning. Den är bra att referera till då transportfrågor

<sup>14</sup> Naturvårdsverket, *Perspektiv på trafiken*, 1996

<sup>15</sup> Boverket, *Stadsplanera istället för trafikplanera*, 2002

diskuteras. Det finns mycket information att hämta på en övergripande nivå. Samtidigt har det visat sig att möjligheten till detaljerade analyser på smala segment är begränsad eftersom det statistiska materialets tillförlitlighet minskar i takt med minskat statistiskt underlag.<sup>16</sup>

Undersökningen genomfördes med hjälp av telefonintervjuer under årets alla dagar. SCB:s register över totalbefolkningen, RTB, används som urvalsram. Urvalsstorleken är ca 8000 personer årligen i åldern 6- 84år. Uppgifter om urvalspersonernas resande samlas in vid intervjun. Den omfattar alla färdsätt och reseärenden såväl inom landet som till och från utlandet.

Detta i syfte att kunna:

- Uppskatta trafikarbetet och dess sammansättning
- Beräkna risker i trafiken
- Analysera trafikens miljöpåverkan
- Utveckla och validera modeller för trafikprognoser

## **2.9 Resultat av RES 2001**

- Uttryckt i huvudresor gjorde svenskarna 5 miljarder resor 2001, varav 55 % med bil. 49 % var resor till och från arbete, skola eller tjänsteärende. I genomsnitt gjordes 1,7 resor per person och dag (6-84år).
- Totalt reste svenskarna 132 miljarder km under året, vilket motsvarade 44 km per person och dag, varav 29 km med bil. Nästan hälften av resandet var fritidsresande.
- Av alla resor till/från arbetet företogs 61 % med bil. Nära 90% av de längsta arbetsresorna, över 50 km var med bil.
- 83 % av befolkningen hade tillgång till minst en bil. Störst var andelen bland samboende med barn där 96 % hade tillgång till bil.
- Männerna reste i genomsnitt längre än kvinnorna , i gruppen med eftergymnasial utbildning reste männen 58 % längre.
- Under året gjordes 74 miljoner långväga resor, dvs resor som var minst 100 km enkelresa. Av dessa var 61 % privatresor. Män gjorde tre gånger så många långväga tjänsteresor som kvinnor.<sup>17</sup>

Det totala resandet inrikes har mellan 1995 och 1999 vuxit med 5 procent. Tillväxten har varierat mellan olika marknader där X 2000- tåget stod för en stor ökning. Samtidigt minskade den övriga tågtrafiken med nästan en tredjedel. Den totala tågtrafiken hade ändå en liten ökning. Det reguljära resandet med flyg har haft en tillväxt under perioden på drygt 10 procent. Resandet med bil har vuxit mer än genomsnittet, medan bussar i linjetrafik uppvisar ett minskat resande.<sup>18</sup>

Den faktor som utan tvekan har störst betydelse för valet av färdmedel är reslängden. De kollektiva färdmedlen flyg och tåg har en tilltagande marknadspotential med avseende på reslängden när det gäller inrikes privatresor. Bilen har på motsvarande sätt en vikande marknadsandel med avseende på reslängden. Brytpunkten förefaller gå vid 50 mil. Sällskapetets storlek förefaller vara betydelsefullt för valet av bil som färdmedel

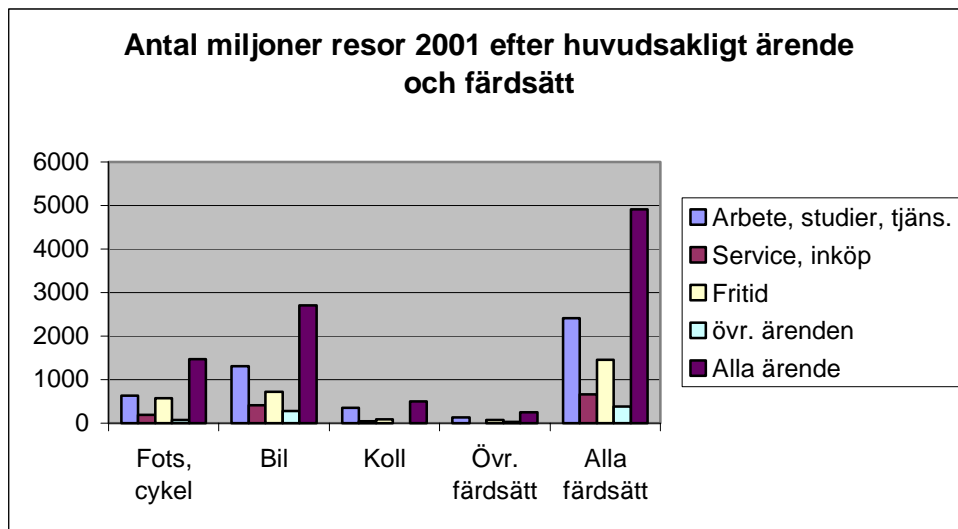
<sup>16</sup> Andersson M, Andelius C, Östlund B, *En explorativ analys av RIKS-RVU och RES*, TFK, 2001

<sup>17</sup> Den nationella reseundersökningen RES 2001

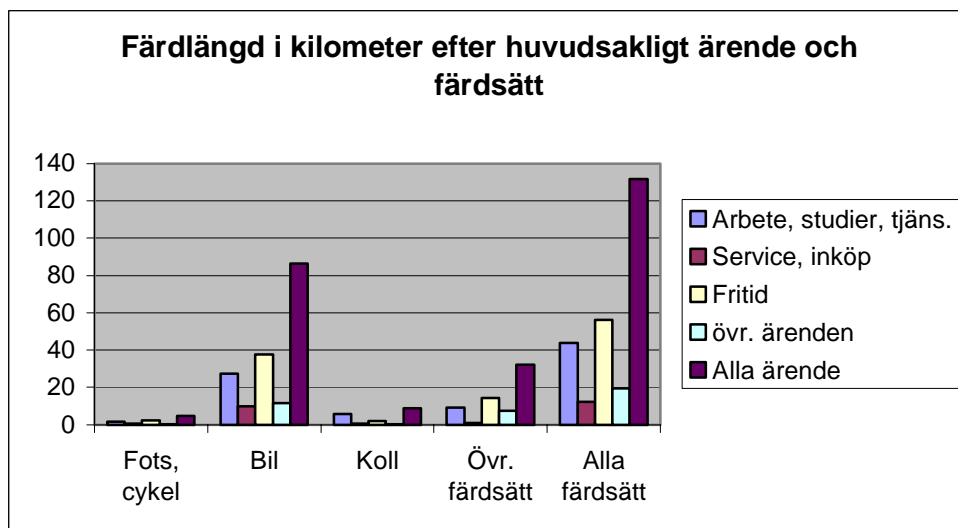
<sup>18</sup> Andersson M, Andelius C, Östlund B, *En explorativ analys av RIKS-RVU och RES*, TFK, 2001



vid privata resor. De kollektiva färdmedlen uppvisar markant högre andelar av ensamresenärer. Bilens fördel som flexibelt fordon för flera resenärer kommer inte till sin rätt inom tjänstemarknaden, vilket öppnar för konkurrens från andra färdmedel.<sup>19</sup>



Figur 1: Antal miljoner resor under 2001 i ärende och färd sätt



Figur 2: Färdlängden i olika färd sätt efter ärende

## 2.10 Hållbarhet

Ekologisk hållbar utveckling är att leva inom de ramar som naturen sätter. Hållbar utveckling i städer och samhällen har rankats högt på dagordningen hos internationella organisationer under hela 90-talet. Viktigt i sammanhanget är att notera att det inte finns några färdiga recept på en hållbar stad. Det finns inte något sådant tillstånd ”här och nu har vi en hållbar stad”.

Den politiska strategin har ändrats från att ta tag i enskilda miljöproblem till en helhetssyn på långsiktigt hållbar utveckling, från en styrning i detalj till att ange

<sup>19</sup> Andersson M, Andelius C, Östlund B, *En explorativ analys av RIKS-RVU och RES*, TFK, 2001

riktning och mål. Exempel på detta är: Plan- och bygglagen som ändrats för att bli tydligare när det gäller miljöfrågorna och långsiktigt hållbar bebyggelse struktur och Miljökvalitetsmål 11 ”en god bebyggd miljö”, som är Boverkets ansvarsområde.

Den glesa struktur som finns i Sverige uppfattas av många som det som gör Sverige svenskt. Man kan välja om man vill bo i en stad eller i ett mindre samhälle. Att ge människor möjlighet välja sin boplatz är en bra målsättning. Men mycket måste göras för att det småskaliga och det storskaliga ska fungera. En regional samverkan måste komma till stånd och på den lokala nivån kan småskalig företagsamhet och lokal kraft stärka den existerande strukturen. Den fysiska planeringen är ett viktigt medel i en sådan utveckling.

Det bor sammanlagt 8,9 miljoner människor i Sverige. Av dem bor 84 % i tätort. Storstadsregionerna och universitets- och högskolestäderna är snabbt växande medan många andra orter har problem med utflyttning. Ändå bor fler än hälften i orter med mindre än 50 000 invånare eller i glesbygd. Dessa förhållanden är viktiga i diskussionen om det framtida samhället. Planeringsinsatserna och uppmärksamheten riktas av naturliga skäl gentemot utvecklingsorterna, men kanske måste helt nya planeringsstrategier tillgripas för att nå verklig hållbarhet både ekologiskt, socialt, kulturellt och ekonomiskt. Kulturella värden och sociala mönster har utvecklats genom historien. Den struktur som finns är därför en fast förutsättning även inför 2000-talet. Samhällsplaneringen befinner sig i en ny situation. Tidsandan präglas av uppbrott från folkhemsbyggets planeringsideal, där några få planerat för andra och av ett inträde i en planering för hållbar utveckling där ansvaret för framtiden läggs i händerna på fler personer.<sup>20</sup>

Olika strukturer har ofta visats sig motstridiga och det är mycket svårt att peka ut någon som är bäst. Samtidigt har tätorternas struktur och arealutbredning avgörande betydelse för användningen av naturresurser. Den fysiska planeringen har stora möjligheter påverka tätorternas struktur och markanvändning i uthållig riktning.<sup>21</sup>

## **2.11 Hållbar tillgänglighet**

Kan man förena hållbarhet med god tillgänglighet? Målet om en hållbar utveckling, då människor lever i balans med naturen har börjat slå igenom i tätorternas bebyggelseplanering. Där diskuteras nu sambanden mellan bostadsområden, naturmiljö och trafik och detta ses som en sammanhängande fråga.<sup>22</sup>

Rörligheten med bil har nu hamnat i konflikt inte bara med miljön utan också med tillgängligheten. Det är då ingen hållbar lösning bygga ut vägnätet vilket riskerar leda till ökad trafik, trängsel och olycksrisker. Ett hållbart urbant transportsystem måste omfatta alla trafikslagen och utnyttja deras förmåga att komplettera varandra. Klimatet, städernas utbredning och topografi talar knappast för ökad cykelanvändning. Och bussen och spårtrafiken har inte lätt matcha bilen, som man så mycket snabbare och oftast smidigare tar sig fram med. Inte minst på fritiden.<sup>23</sup>

---

<sup>20</sup> Boverket, *en stad är mer än sina hus*, 1999

<sup>21</sup> Boverket, *en stad är mer än sina hus*, 1999

<sup>22</sup> Växjö kommun, *Växjö översiktsplan*, 1991

<sup>23</sup> Schéele S, Viehhauser M, Wijkmark B, *Hållbar tillgänglighet*, Vägverket och Banverket, 1999

## **Exempel på städer med relativt hållbar situation:**

### **Köpenhamn**

Köpenhamn har en ambition om att bli Europas miljöhuvudstad, och det syns i dess trafikplanering. Antalet privatbilar är tämligen lågt, medan den regionala och lokala kollektivtrafiken är väl utbyggd och cykeltrafiken är omfattande. Sambandet mellan bebyggelseutveckling och kommunikationer har varit ett centralt tema i den översiktliga fysiska planeringen. Dessutom att biltrafiken tenderar att växa på bekostnad av kollektivtrafiken. I Danmark finns lagstiftning om obligatorisk regionplaneringen och kommunplaneringen med fyra års omloppstid samt en statlig prövning av huruvida kommunerna följer nationella mål och regional planering.

### **Rotterdam**

I Rotterdam finns "spatial planning" vilket innebär att fysisk planering och sektorsplanering integreras med en orientering mot utvecklings- och framtidsfrågor. Lärdomen därifrån är det välkända förhållandet om att trafikpolitik är en del i den allmänna politiken för stadsutveckling och att det är viktigt arbeta med ett stort sortiment av åtgärder för att nå bestående effekter. Medborgarna skall erbjudas goda möjligheter välja bort bilen från den dagliga användningen.

### **Lund, Malmö och Helsingborg**

En kommun som lyckats bra med att förena storlek med en hållbar situation är Lund. Har genom sin täta och medeltida stadsform bidragit till att cykeltrafiken är omfattande. Att där finns många studenter, som inte har råd med bil är också en orsak. Även kollektivtrafiken fungerar bra med täta avgångar och lågt pris.

Vid en jämförelse med Malmö syns stora skillnader gällande hur människor transporterar sig. Att Lund numera växer på alla bredder gör att trafikarbetet mer och mer kommer att likna det som finns i Malmö, d v s mer biltrafikanpassat. Vad gäller Växjö's bebyggelsestruktur så är den ganska lik den som finns i Lund trots att där finns ca 20 000 fler invånare än i Växjö. Ett annat exempel på en stad som satsar på hållbart transportsystem är Helsingborg. Genomför utbyggnad av spårtrafik och ny bebyggelse lokaliseras i anslutning till hållplatserna.

Sammanfattningsvis kan sägas att både Malmö, Lund och Helsingborg provar ett nytt grepp inom planeringen för att bidra till mer hållbar utveckling för städerna.

Av ovannämnda exempel kan man dra slutsatsen om vikten av att vara kallsinnig mot utbyggnader av biltrafiknätet och istället utnyttja gatuutrymmet effektivare, integrera kollektivtrafiken bättre och använda kedjeresor. Kedjeresor innebär att olika trafikslag samordnas och att byte mellan dem förenklas. Det är viktigt ha ett fritt val där alternativen till bilen görs attraktivare på alla sätt.

## **2.12 Handeln och hållbarheten**

Samtidigt som vi vet att externhandel ger ökad biltrafik planerar 59 kommuner i Sverige idag för ny eller utökad externhandel. Glesbygdsverket som är en nationell statlig myndighet knuten till Näringsdepartementet vill stoppa utbyggnaden. Det finns policydokument i varje kommun och på regeringsnivån talas om minskning av biltrafiken. Att externa köpcentra ökar biltrafiken är alla vara överens om.

Det finns en motsättning mellan stadskärnutveckling och den exploderande handeln i stadens periferi. Att planera i samklang med krav om en god miljö och hållbar utveckling skapar motsättningar såväl som utmaningar.

Och frågan kvarstår: Kan man kombinera externa köpcentra med en vision om det hållbara Sverige? En central sak gällande detta handlar om trafikarbetet, d v s den mängd trafik som ett externt köpcentrum genererar. I undersökningar, gjorda för tio år sedan, kunde man konstatera att trafikarbetet till handeln ökade signifikant i de kommuner som anlade externa köpcentra.

Handelns etableringsstrategi, innefattande stora butiker och stora upptagningsområden, och som följd därav bilresor. Dessutom blir städerna allt glesare. Utmaningen för planerarna blir då att bygga tätare och mer funktionsblandat. Bebyggelse och infrastrukturutvecklingen bär på det sättet åt olika och åt fel håll. Miljö och tillgänglighetsskäl talar inte för extern etablering men när ett etableringsförslag ligger på nämndsbordet handlar det om x antal jobb och det inträffar en målkonflikt. Då man inne i ”de många beslutens väg mot eländet” och man säger ”just det här fallet ger så liten marginell påverkan så vi gör en avvikelse från policylinjen”.<sup>24</sup>

## **2.13 En hållbar lagstiftning**

Det är speciellt viktigt för tjänstemän och förtroendevalda att arbeta för en hållbar utveckling. Det viktigaste instrumentet för avvägningar och samordning, liksom för medborgarnas inflytande och engagemang är den fysiska planering, som i huvudsak bedrivs av kommunerna inom de ramar som Plan- och bygglagen ger. Samhällsbyggandet har en central roll i arbetet för att uppnå ett uthålligt samhälle, liksom en fysisk planering som bedrivs i riktning mot miljöanpassning och resurshushållning.<sup>25</sup>

Tillgången på olja är osäker. Ökar energipriserna så ökar transportkostnaderna. Det är därför väsentligt att man i den kommunala planeringen, som sker enligt PBL, kontinuerligt skapar förutsättningar för att åstadkomma en attraktiv gång- och cykelstad med effektiv kollektivtrafik och varudistribution. Det måste vara enkelt och bekvämt att byta från till exempel tåg till buss. Vilka strategier man väljer för att åstadkomma dessa övergångar mellan olika transportslag har mycket med stadens struktur att göra.<sup>26</sup>

## **2.14 Bebyggelselandskapet**

Det som vi någon gång har byggt utgör bebyggelselandskapet. Med bebyggelselandskapet menas också bebyggelsen som en sammanhängande, dynamisk, pulserande enhet. En helhet vars ryggrad utgörs av byggnader och anläggningar och vars liv skapas av människor. Alla förflyttningar och transporter bildar här bebyggelselandskapets aktivitetsfält. Ett aktivitetsfält som påverkar dess omgivning, både positivt och negativt men samtidigt påverkas av den.<sup>27</sup>

---

<sup>24</sup> Hallemar D, *Tidningen Arkitekten*, september 2002

<sup>25</sup> Boverket, *en stad är mer än sina hus*, 1999

<sup>26</sup> Boverket, *Stadsplanera istället för trafikplanera*, 2002

<sup>27</sup> Szegö J, *Bebyggelselandskapet i Sverige, tätorters areella utveckling 1960-95*, Boverket, 1999

1995 fanns 1938 tätorter i Sverige. Deras sammanlagda yta utgjorde 1,3 % av landets areal. En tätort är där det finns en befolkning på minst 200 personer och där byggnadernas inbördes avstånd inte överskrider 200 meter.

Alla rörelser i bebyggelselandskapet formar tillsammans en väv. Dessa osynliga länkar bildas av de banor längs vilka människor förflyttar sig. Noderna (målpunkterna) i väven utgörs av bostäder, arbetsplatser och diverse institutioner. Detta fält är naturligtvis ojämnt fördelat över en yta. Det är tätast i stadens centrum och i de högexploaterade bostadsområdena. Det ser också väldigt olika ut över dygnet då centrum är mest befolkat på dagen och under natten finns de förvärvsarbetande i sina bostadsområden.<sup>28</sup>

## **2.15 Bebyggelsestrukturens förändringar**

De svenska städerna har i grunden en sammanhållen bebyggelsestruktur. De var från början överskådliga och man förflyttade sig lätt i dem. Man gick eller cyklade i staden och ut ur staden. Självklara stråk ledde dit man ville. Med bilen medförde att tydligheten och sammanhållningen ofta förlorades. Man började på 50- talet frånga den sammanhållna stadsstrukturen. Den blandning av funktioner och den närhet till det mesta som kännetecknat den svenska staden försvann på många håll, särskilt i de större städerna. Stadens nya delar knöt inte naturligt an till det som redan fanns. Bostäder, arbetsplatser och andra verksamheter skildes åt och staden delades in i zoner. Längre avstånd och ökad trafik blev följden. Det blev svårare att gå eller cykla i staden.

Önskan att återfå den mer sammanhållna staden motverkas av att våra städer har ökat till ytan sedan mitten av nittonhundratalet. Medan befolkningen har ökat med drygt 50 % har tätortsarealen samtidigt mer än sexdubblats. Boendtätheten har minskat från drygt 30 till 22 invånare per hektar från år 1960 till 1995. Antalet bostäder per hektar är däremot i princip konstant. Det förklaras av att vi har en ökad ekonomisk välfärd, ett ökat antal enpersonshushåll, ett minskat barnafödande och att det genomsnittliga antalet rum per person nästan har fördubblats under samma period, från 1,2 till 2,0 rum inkl kök. Bilen har gjort denna stadsutbredning möjlig. Den stora utmaningen är nu att stoppa denna utveckling och återta staden. Det kan bland annat ske genom lämpliga förtätningar, förbättrat kollektivtrafiksystem och attraktiva handels- och mötesplatser även i stadens ytterområden.<sup>29</sup>

## **2.16 En ändamålsenlig bebyggelsestruktur**

En av grundbultarna i samhällsplaneringen och den fysiska utformningen av den byggda miljön är kravet på en ändamålsenlig bebyggelsestruktur. Med en ändamålsenlig bebyggelsestruktur menas en struktur som är långsiktigt hållbar och inom vars ram man kan uppfylla miljömål och andra samhällsmål. Det är framförallt samspelet mellan bebyggelse- och transportstrukturer som är av betydelse för att uppnå en hållbar stadsstruktur.

En viktig utgångspunkt är att bebyggelsestruktur inte är statiskt gällande storlek. Den bör kunna växa i framtiden och aldrig ses som färdig enhet. Strukturen utgör en ram inom vilken trender och tillväxtstrategier mot olika mål har möjlighet att utvecklas. Den övergripande frågan handlar framför allt om det är glesa eller täta strukturer som är

<sup>28</sup> Szegö J, *Bebyggelselandskapet i Sverige, tätorters areella utveckling 1960-95*, Boverket, 1999

<sup>29</sup> Boverket, *Stadsplanera istället för trafikplanera*, 2002

mest hållbara. Den kompakta staden karaktäriseras av korta gångavstånd, utbyggd cykel- och kollektivtrafik, energi- effektiva byggnader, lägre kostnader för teknisk infrastruktur samt fördelar vid installation av kombinerade värme- och elsystem. Energianvändningen för transporter och utsläpp av avgaser från trafiken i glesa städer är flera gånger högre än i tätare städer med motsvarande befolkningsstorlek. Detta visar på en väsentlig negativ miljöeffekt av en alltför utglesad stadsstruktur.<sup>30</sup>

## **2.17 Sambandet mellan strukturen och trafiken**

Sambandet mellan stadens struktur och trafiksystem är tydligt. Människors resvanor, livsstilar och värderingar har också betydelse för vilka åtgärder som är lämpligast. Det krävs nya strategier för att förena planeringen av bebyggelsen och trafiken i staden om man vill åstadkomma en tillgänglig stad där trafiken fungerar väl och där samtidigt beroendet av bilen minskar. Huvudsyftet är att minska miljöbelastningen, minska personbilsberoendet och öka tillgängligheten till olika funktioner. I Sverige planeras bebyggelsen och trafiken i alltför hög grad var för sig.<sup>31</sup>

Också samspelet mellan städer och tätorter och deras förhållande till den omgivande landsbygden håller på att förändras. En viktig uppgift för den framtida planeringen är att utveckla strategier för nya samverkansformer.

Städerna måste tillåtas komplettera varandra samtidigt som de kan behålla sin konkurrenskraft. Endast städer med en långsiktig ekonomisk, social och miljömässig hållbar utveckling kommer att vara konkurrenskraftiga i framtiden. De ökade kommunikationerna i städerna innebär paradoxalt nog en minskning av tillgängligheten på grund av köer och trafikstockningar. Eftersom tillgängligheten betyder mycket för livskvalitet, miljö och ekonomisk livskraft, måste den främjas genom en samordnad lokaliseringspolitik för markanvändning och transporter. Målet bör vara att hejda städernas utbredning och istället gynna en transportpolitik som innebär att privatbilismen minskar till förmån för kollektivtrafik, cykel och gångtrafik.<sup>32</sup>

Bebyggelsestrukturen respektive transportstrukturen är ett resultat av samspelet mellan en rad olika faktorer. Dessa påverkar varandra i ett cirkulärt förlopp liksom bebyggelsestruktur och transportstruktur påverkar varandra ömsesidigt genom att skapa olika tillgänglighet och transportbehov.

Traditionellt sett är det centrum som haft den bästa tillgängligheten inom staden, men bilismens utbredning har på många sätt minskat dess relativa tillgänglighet.<sup>33</sup>

Transportinnovationer har över tiden möjliggjort allt större geografiska förflyttningar. Den ökade rörligheten har varit en viktig del av modernismen och satts i samband med ökad välfärd.<sup>34</sup>

I studier av sambandet mellan bebyggelsestruktur och trafikens energiförbrukning har man visat att den transportrelaterade energiförbrukningen är lägre om staden har:

---

<sup>30</sup> Boverket, *en stad är mer än sina hus*, 1999

<sup>31</sup> Boverket, *Stadsplanera istället för trafikplanera*, 2002

<sup>32</sup> Boverket, *en stad är mer än sina hus*, 1999

<sup>33</sup> Book K, Eskilsson L, *Centrum utarmning eller renässans*, 1999

<sup>34</sup> Steen P. et al, *Färder i framtider*, 1997

- Hög befolkning som helhet.
- Lokala områden med högre befolkningstäthet
- Centraliserat boendemönster
- Centraliserat arbetsplatsmönster
- Dagliga servicefunktioner integrerade i bostadsområdena.

Dessa punkter visar på en koppling till antalet transporter. Växjö tätort har en större befolkning än Kristianstad men är också 64 % större till ytan, vilket ger ungefär samma antal invånare per kvadratkilometer. Boendemönstret och arbetsplatsmönstret visar sig i och med detta mer centraliserat i Växjö än i Kristianstad.

För att uppnå en bärkraftig urban utveckling måste man sträva efter att skapa en stad som är användarvänlig och resurseffektiv inte bara vad gäller energiförbrukning utan också som en plats att leva och bo på. En bärkraftig utveckling är svår att uppnå om man bygger in ett bilberoende i stadstrukturen.<sup>35</sup>

Sambandet mellan energiåtgång för transporter och bebyggelsestäthet pekar på det faktum att tätare struktur ger mindre energiåtgång. Senare studier visar på att sambanden är mer komplexa. Det är mycket mer än täthet som spelar en avgörande roll för det totala transportarbetet. Man talar om beroendet av motoriserade transporter, människors livsstil, attityder och värderingar. Andra studier visar på att bebyggelsestrukturen påverkar kollektivresandet. T.ex. har restiden med kollektiva transportmedel och avståndet till hållplats stor betydelse för antalet resor. Med den kunskap vi har idag kan vi alltså konstatera att utglesning av bebyggelsen ger sämre förutsättningar för cykel- och kollektivtrafik. Likaså vet vi att det finns ett samband mellan utglesning och större energibehov för transporter.<sup>36</sup>

De inbördes sambanden mellan bostäder och olika verksamheter, d v s hur de är placerade i relation till varandra i staden, har ännu större betydelse än stadens bebyggelsestruktur. Stadens form påverkar transportvolymerna med  $\pm 20$  % medan sambanden påverkar dem ännu mer. Det är lättare att förändra de inbördes sambanden mellan olika verksamheter än att påverka den grundläggande strukturen.<sup>37</sup>

## **2.18 Från tät stad till glest trafiklandskap**

Tidigare byggdes staden ut med årsring på årsring, ofta i en rutnätsstruktur. Den ursprungliga staden var tät, blandad och sammanhängande. Nya stadsbyggnadsideal och den möjlighet bilen gav har medfört att städernas uppbyggnad under den senare hälften av 1900- talet i stället har präglats av en uppdelning av olika funktioner där bostadsområden har byggts för sig och arbetsplatser för sig. Det fysiska resultatet har blivit en stad som till stora delar är ett trafiklandskap. Ytterområdena kännetecknas av flerfiliga trafikleder och bebyggda öar eller kvarter med storskalig bebyggelse. Mellan dessa finns ett obebyggt och svårdefinierat ingenmansland där det är svårt att orientera sig. Med bussen går det oftast att ta sig till och från stadens centrum, men inte att gena mellan de olika områdena. För de som inte har bil har denna utveckling inneburit stora inskränkningar i det dagliga livet.

<sup>35</sup> Book K, Eskilsson L, *Centrum utarmning eller renässans*, 1999

<sup>36</sup> Boverket, *en stad är mer än sina hus*, 1999

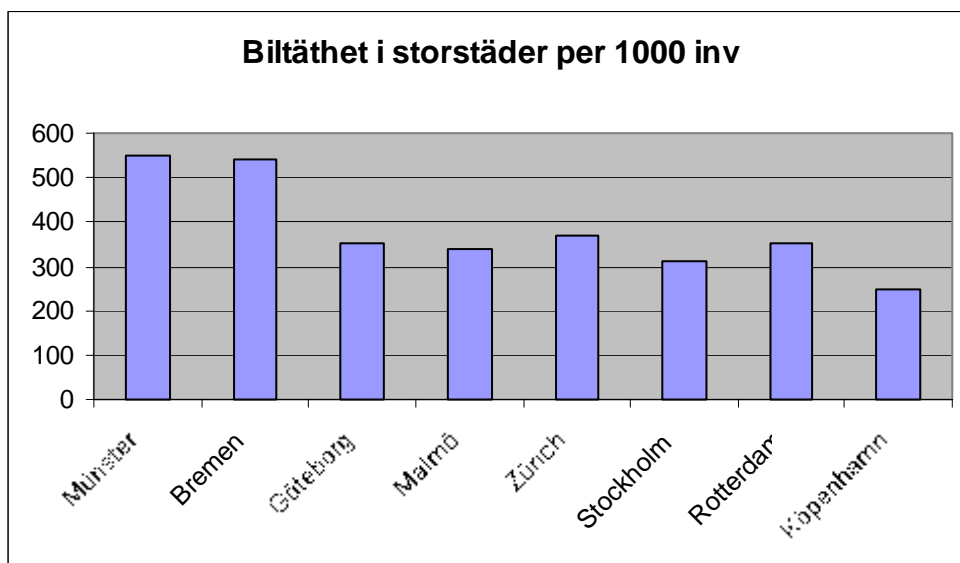
<sup>37</sup> Boverket, *Stadsplanera isället för trafikplanera*, 2002

För att veta vilken bebyggelsestruktur som är mest hållbar så bedrivs forskning kring den fysiska planeringens möjligheter att påverka människors transportbehov och val av färdmedel. Att en kompakt, tät och blandad bebyggelse ger färre och kortare transporter och bättre förutsättningar för kollektiv-, gång och cykeltrafik anser de flesta. Däremot råder det oenighet om huruvida det går att använda förtätning som en generell strategi för att minska beroendet av bilen i staden. Det handlar också om vilken stad man eftersträvar, vad man anser ger bäst förutsättningar för en god livsmiljö, den glesare staden med större möjligheter att skapa en lugnare och grönare miljö eller den tätare med ett mer dynamisk stadsliv. Man får inte heller som beslutsfattare eller planerare glömma att utgå från de unika kvaliteter som finns i varje stad eller samhälle. En stad som kulturhistoriskt sett är gles och grön till sin karaktär kan inte behandlas på samma sätt som en från början tät och kompakt stad. Men det går ändå att minska transportarbetet i den glesare staden genom en medveten planering där viss förtätning sker och olika funktioner blandas.

Befolkningstätheten har ett samband med biltätheten. Den allmänna tendensen är att biltätheten är lägre i områden med högre befolkningstäthet. Det är också så att andelen bilresor tenderar att vara mindre vid högre befolkningstäthet.

Andelen kollektiva resor har den motsatta tendensen- den ökar med befolkningstätheten. En större andel kollektivtrafik i tätare städer är naturligt eftersom en högre befolkningstäthet ger bättre förutsättningar att bedriva kollektivtrafik.<sup>38</sup>

Allmänna transporter, närhet till centrum, ett fungerande lokalsamhälle, ett värdigt vardagsliv, fungerande grönstruktur i stadens omgivning, lokal minimerad avfallshantering och kulturminnesvård utgör tillsammans den efterfrågade staden. Planerarens uppgift är att identifiera och integrera de fysiska, sociala, ekonomiska och sunda aspekterna av staden och skapa den efterfrågade miljöstaden med hjälp av nya och okonventionella arbetssätt.<sup>39</sup>



Figur 3: Exempel hur biltätheten kan skilja i storstäder

<sup>38</sup> Boverket, *Stadsplanera isället för trafikplanera*, 2002

<sup>39</sup> Stadsmiljörådet, *Den efterfrågade staden, framtidsstaden III*, 1995



## **2.19 Samhällsplanering**

Den fysiska planeringen i Sverige bestäms i hög grad av kommunerna som har planmonopol. De har stöd av plan- och bygglagen (PBL) som innehåller tre planinstrument kommunen råder över för att planera bebyggelse och trafik. Det är översiktsplanen (ÖP), detaljplanen och områdesbestämmelser. Planerna skall i största mån vara aktuella och omprövning sker med regelbundna intervaller. Ibland behövs en fördjupad ÖP genomföras.

Det pågår mycket trafikarbete i flera tätorter i syfte att förbättra trafikmiljön, minska bullret och/eller förbättra kollektivtrafiken. Det finns stora skillnader mellan kommuner och det är inte alltid som ÖP används som arbetsforum. I vissa studerade ÖP planeras för nytillkommande bebyggelse. När det gäller att uppnå nationella miljö- och trafiksäkerhetsmål är åtgärder inom befintlig bebyggelse viktiga. Trots det genomföres det enligt Boverket alldeles för få analyser på befintlig miljö- och trafiksäkerhetssituation. Att detta nämns i ÖP skulle säkra möjligheten till medborgarinflytande, öka rättssäkerheten samt ge bättre samordning av bebyggelse- och trafikplanering. Det är särskilt viktigt vid förnyelse av befintliga områden. Vid genomgång av ÖP visar det sig att ibland saknas redovisning av olika trafiknät. Det gäller såväl gång- och cykelnät som huvudbilstät. Det är då svårt veta om ett visst bebyggelsealternativ försörjs med 10- minuters- eller entimmes-busstrafik. I planerna står bara att läsa om kollektivtrafikförsörjning finns eller om den är möjlig anordna.<sup>40</sup>

## **2.20 Vidga den översiktliga planeringen till en regional strategi**

När stadens trafik planeras är det allt nödvändigare att inte enbart betrakta den egna staden utan att även studera de regionala sambanden och kopplingen mellan stad och land i olika avseenden. En stor del av trafiken i staden kommer nämligen från regionen utanför; t ex så är det bara 22 % av trafiken inne i Lund som har både start och målpunkt i staden. Om man vill påverka Lunds trafikvolym måste man således även studera de mekanismer och drivkrafter som styr utvecklingen i hela regionen.

Allt fler städer har insett värdet av att utveckla kollektivtrafiken. Men det är inte alltid självklart vem som i praktiken tar på sig ansvaret att bevaka dessa intressen i stadsplaneringen så att ett samspel sker med bebyggelseutvecklingen. För att visa kommunens ambitioner med kollektivtrafiken bör utvecklingsplanerna läggas fast som linjenätsreservat (där kommer kollektivtrafiken att finnas) i den översiktsplan som kommunfullmäktige prövar vart fjärde år. Det blir då möjligt att få besked om vart det går att bo utan bil eller att slippa ha en andra bil i hushållet. En metod kan vara att dela in staden i olika zoner för att kunna bedöma var ny bebyggelse gynnar kollektivtrafiken.

Det är således av största vikt att kollektivtrafiken redan i ett tidigt skede vägs in i den fysiska planeringen. Plan och bygglagen (PBL) ska verka för en bebyggelsestruktur som minimerar transportbehovet och som gynnar energisnåla färdmedel.<sup>41</sup>

---

<sup>40</sup> Vägverket och Boverket, *Regeringsuppdrag med anledning av 0-visionen del 4 Fysisk planering*, 1999

<sup>41</sup> Boverket, *Stadsplanera istället för trafikplanera*, 2002

### **3.1 Kristianstads historia**

Efter att orten Vä brann upp 1612 beslöt man att ersätta den med en stark och skyddad fästning. Detta skedde under kung Christian IV:s direktiv och närvaron av Helgeåns vattenområde skulle bli en idealisk plats för en svårtillgänglig försvarsanläggning. Kristianstad blev den första staden i Norden som anlades med rutnätsplan, vallar och bastioner. Skåne delades 1719-20 i två län med Kristianstad som residensstad i det ena. Handel och sjöfart blomstrade och staden med hamnen i Åhus intog en ledande ställning inom skånsk sjöfart. Staden fick också stor betydelse som militärstad. I början av 1800-talet miste dock Kristianstad alltmer sin betydelse som fästning. Istället betonades ställningen som ämbetsmannastad. Handeln tog fart vid sekelskiftet 1800-1900 talet genom den omfattande brännerirörelsen. Under 1900-talet växte staden främst utanför den ursprungliga fästningsstaden. De flesta stora arbetsplatserna etableras i utkanterna. Från 1930 till 1960 fördubblas folkmängden i Kristianstad från 14 000 till 28 000. En historisk markering är nedläggningen av de två regementena 1994. Prägeln av militärstad har därmed förändrats och de militära områdena är idag plats för högskolan. Dagens Kristianstad är resultatet av en serie inkorporeringar och kommunsammanslagningar.<sup>42</sup>

### **3.2 Växjös historia**

Vägmötet kan något förenklat sägas ha varit en förutsättning för Växjös utveckling som mötesplats och centralort i Varend. Så småningom blev vägmötet en marknadsplats och för omkring 1000 år sen byggdes här en kyrka. Denna blev upphöjd till domkyrka efter drygt ett sekel och blev ett biskopssäte. Marknadsplatsen som ända in på 1600-talet var stadens centrum låg i direkt anslutning till domkyrkan<sup>43</sup>

Biskopssätet, vägmötet och marknadsplatsen ger gemensamt förutsättningar för staden som köpstad vilket innebär att Växjö får sina stadsprivilegier 1342. Vägmötet speglas redan i ortsnamnet Växjö (vägen och sjön). Innebörden har varit sjön där vägarna från Varends fem häradstrålar samman. Det är troligt att en marknadsplats utvecklades där vägarna strålade samman.<sup>44</sup>

Dåtidens trästäder ödelades med jämna mellanrum av bränder, Växjö är inget undantag. Brandkatastroferna år 1658 och 1843 är på ett särskilt sätt milstolpar i stadens utveckling. Efter den våldsamma branden 1843 formades stadsplanen efter dåtidens ideal. En strikt regelbundenhet gällde men till detta sattes krav på monumentalitet och öppenhet. Resultatet av dessa förändringar präglar än idag Växjö centrum.

En ny era för staden som knutpunkt inleddes 1865 när premiärturen för det första ångdrivna järnvägståget i Växjö genomfördes. Detta ledde vidare till att järnvägslinjer

---

<sup>42</sup> Mårtensson Anders, *Attraktiv kulturbygd- på upptäcksfärd i Kristianstad kommun*, Kristianstad kommun, 1994

<sup>43</sup> Larsson Lars-Olof och Peterson Torsten, *Växjö från forntida marknadsplats till nutida regioncentrum*, Växjö Lions Club 1974-1975

<sup>44</sup> Larsson Lars-Olof, *Växjö genom 1000 år*, Nordstedts förlag AB Stockholm 1991

till Karlskrona och Kalmar snart också färdigställdes. År 1895 var den smalspåriga järnvägen mot Klaveström klar att tas i drift. Denna byggdes sedan ut i etapper mot Hultsfred. 1897 öppnades smalspåret som gick mot Tingsryd och Ronneby. Detta innebar att Växjö inte enbart var en knutpunkt för landsvägstrafik utan även en järnvägsknut. Växjös snabba tillväxt under slutet av 1800-talet kan till stora delar tillskrivas de förbättrade kommunikationerna. 1865 uppgick folkmängden i Växjö till 3 500 personer. Till århundradets slut hade folkmängden ökat till mer än det dubbla till nästan 7 400 personer. Folkökningen fortsatte en bit in på 1900 – talet och 1920 bodde det 9 300 personer i staden. Denna expansion ledde till att stadsplanen från 1844 var fullt utbyggd 1870. Utbyggnaden av stadsplanen inleddes med lasarettet, fornsalen och läroverket i söder. Stadens profil förändrades genom tillkomsten av alléatorna och fastigheter upp till fyra våningar.

Under mitten av 1900-talet präglas staden av en allt starkare befolkningstillväxt. Från 1940 till 1970 hade befolkningen ökat från 15 000 till 37 000 invånare. Denna starka befolkningstillväxt överträffade starkt de prognoser som var gjorda. Dock hade kommunen skapat viss handlingsfrihet genom förvärv av stora arealer mark för framtida tomter. Prognoserna som gjordes på befolkningstillväxten från 1950 till 1980 överskreds av verkligheten med 150 procent, vilket ställde stora krav på ledande beslutsfattare och tjänstemän till att snabbt hitta lösningar för bostäder och skolor.<sup>45</sup>

### 3.3 Kommunbeskrivningar

	Växjö	Kristianstad
Befolkning	74 100	74 500
Varav i tätorten	52 700 (70%)	31 000 (40%)
Antal tätorter Över 200inv	11 st	27 st + många småorter
Storlek	1674 km <sup>2</sup> 44 inv/km <sup>2</sup>	1250 km <sup>2</sup> 60 inv/km <sup>2</sup>
Tätortens Storlek	28,53 km <sup>2</sup> 1817 inv/km <sup>2</sup>	17,37 km <sup>2</sup> 1819 inv/km <sup>2</sup>
Bef. ökning År 90-99	ca 5%, bara i tätorten	ca 3%
Pendling in	7400 pers	7600 pers
Ut	5100	5000
Netto	2300 <sup>46</sup>	2600 <sup>47</sup>

<sup>45</sup> Larsson Lars-Olof, *Växjö genom 1000 år*, Nordstedts förlag AB Stockholm, 1991

<sup>46</sup> [www.vaxjo.se](http://www.vaxjo.se), 2001

<sup>47</sup> [www.kristianstad.se](http://www.kristianstad.se), 2003

Bilnehav Per tusen inv Riket 425st	463st	481st
Gator	355 km, 16 % huvudgata	367 km, 20 % hg
Cykelväg	125 km	134 km
Gångbana	203 km	177 km
Störst Näringsgren,	Handel och kommunikation	Vård och omsorg
Medelinkomst	9 % lägre än riket	12 % lägre än riket
Ålders-genomsnitt	fler 20-25 åringar	följer rikets
Utrikes födda Riket 11,5 %	10 %	8,5 %

Kristianstad och Växjö tätorter skiljer sig åt gällande folkmängd men också gällande tätortens areal. Växjö tätort är ca 29 km<sup>2</sup> stort och Kristianstad är ca 18 km<sup>2</sup>. Trots att Växjö har en större befolkning är tätheten ungefär samma, ca 1800 inv/km<sup>2</sup>.

Tätorternas arealökning i km<sup>2</sup> mellan åren 1960-1995 skiljer sig också åt. Växjö är en bland 21 st andra tätorter som hade en arealökning på 10-20 km<sup>2</sup> medan Kristianstad var en av 45 st som växte mellan 5-10 km<sup>2</sup> under denna tiden. Växjö har en förhållandevis stor arealökning mellan 1980-90 medan Kristianstad har den tidigare under 1970-80. Detta är en förklaring till varför tätorterna ser annorlunda ut.

Tätortsarealerna har av olika anledningar vuxit. Växjös arealökning beror på den ökade befolkningen i tätorten medan Kristianstads tillväxt beror på en ökad standard. Kristianstad var redan 1960 en stor tätort och har sedan dess inte vuxit alls i samma omfattning som Växjö. De båda städerna har ungefär lika många arbetsplatser inne i tätorten men befolkningen skiljer sig mycket åt. Det gör att det krävs längre transporter till de arbetsplatser som finns i Kristianstad jämfört med Växjö. Det är fler "personer" som gör anspråk på tätorternas ytor än de boende. Räknas arbetsplatser också som "personer" eller som enheter, blir m<sup>2</sup> tätortsyta per enhet betydligt lägre än m<sup>2</sup> per invånare. Detta är ett viktigt förhållande då det gäller att beräkna tätorternas framtida arealbehov.

Antalet nybyggda bostäder i Växjö är högre än i Kristianstad och om man slår ihop nybyggda flerbostadshus med småhus byggs det ca 100 nya bostäder om året. Befolkningen är mer välutbildad i Växjö än befolkningen i riket och i Kristianstad.<sup>48</sup>

### **3.4 Kristianstad**

Kristianstad har en levande landsbygd och många väljer detta boende. Det är en kvalitet för kommunen. Det finns ytterligare en kvalitet i form av externhandelsområden (Vilan) som kraftigt expanderar och som har kunder från hela regionen.

<sup>48</sup> Szegö J, Boverket, *Bebyggelselandskapet i Sverige, tätorternas areella utveckling 1960-95*, 1999

Pendlingen i Skåne ökar kraftigare än i någon annan del av landet. Den kraftigaste ökningen står bl a Kristianstad för. På Region Skåne ser man redan att Skånes 15-20 lokala arbetsmarknader långsamt växer samman till en enda stor regional arbetsmarknad.<sup>49</sup>

Även inom kommunen är pendlandet stort på grund av den utspridda bebyggelsen och tillgängligheten att åka kollektivt varierar givetvis mellan olika orter. I Kristianstad pågår projekt i syfte att knyta ihop cykelvägnätet i Kristianstad och för att öka framkomligheten och säkerheten för cyklisterna. Man vill främst försöka få bort de korta resorna inom Kristianstad och Åhus som försämrar luften mycket.<sup>50</sup>



"Bil 2, karta  
kristianstad kommun.

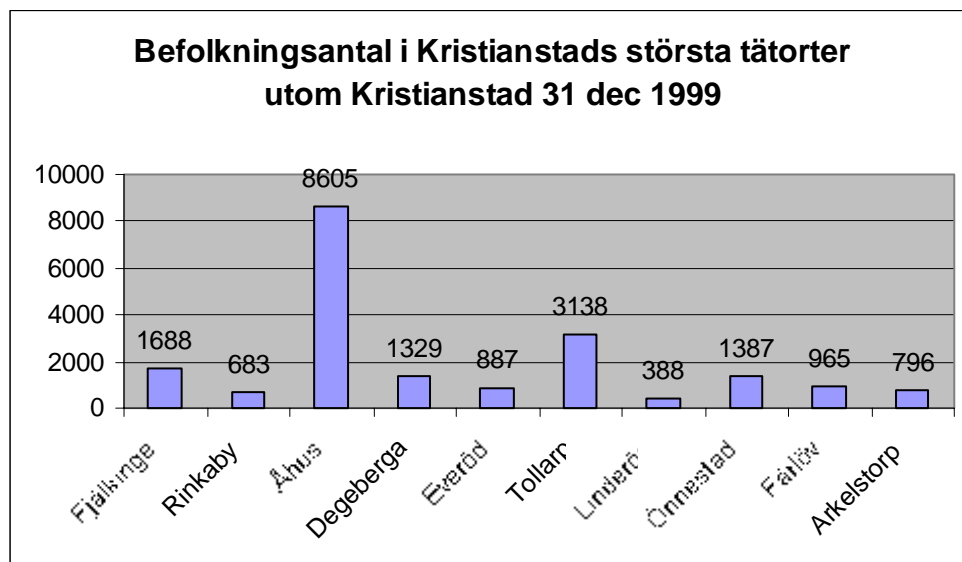
Bilaga 2: Utskriven karta över Kristianstad kommun, (Kan läsas digitalt genom att dubbelklicka på ikonerna. Kan också läsas i det tryckta arbetet som bilaga i slutet).



"Bil 3, bef giskarta  
K-stad.pdf"

Bilaga 3: Utskriven karta över befolkningstätheten

## Tätorterna



Figur 4: Befolkning i Kristianstads tätorter

### Kristianstad tätort

Tätorten består av många områden, varav ett är Hammar, som ligger någon kilometer om centrum. Hammar är till stor del ett villaområde men där finns även någon industri samt skola. Norr om Hammar på Nosabyvägen ligger Nosaby vilket är ett till ytan

<sup>49</sup> Sydsvenskan, 021105, Erik Magnusson

<sup>50</sup> Kristianstad kommun, [www.kristianstad.se](http://www.kristianstad.se), 2003

utdraget område. Österäng är ett ganska nedslitet område från 60-talet som nu genomgår förändring genom renovering. Här finns skolor, butiker, distriktssköterska, sporthall m.m. Gamlegården är ett område som liknar Österäng fast något större. Här pågår inte samma renoveringsarbete. Området ligger långt ifrån centrum och nära Näsby som är ett villasamhälle. I dess närhet är högskolan lokaliserad. Söder om Kristianstad vattenrike utmed Härlövsängsleden ligger Vilan och Långebro vilka är områden som expanderar genom handel. Här finns också bostäder och skolor. Många som handlar där kommer från andra delar av stan. Det är någon kilometer in till centrum därifrån. Vid fortsatt färd över Helge å är man inne i centrum där det finns gott om affärer och gågator i en rutnätsplan. Vägverket är lokaliserat i området Björkhem. Det ligger inom gångavstånd till centrum och här finns ett flertal andra företag etablerade. Mer information om befolkningstäthet, handelsaktivitet eller arbetsplatser i tätorten finns i bilagorna 4, 5, 6:



"Bil 4 Befolkning  
kstad.pdf"

#### Bilaga 4: Befolkningstäthet i Kristianstad tätort



"Bil 5 handel service  
kstad.pdf"

#### Bilaga 5: Utbredningen av handel i Kristianstad tätort



"Bil 6 Tjänster  
kstad.pdf"

#### Bilaga 6: Utbredningen av tjänster i Kristianstad tätort



Bild 1: Hammar



Bild 2: Nosaby skola



Bild 3: Gamlegården



Bild 4: Österäng



Bild 5: Högskolan



Bild 6: Björkhem

**Fjälkinge** är ett samhälle som består av en matta av villor. I orten finns också nödvändig service. De som bor här arbetar med största sannolikhet i Kristianstad och pendlar dit. Det finns två busslinjer genom orten, linje 558 och 557. Närheten till E 22 gör att det går snabbt och smidigt att köra egen bil till Kristianstad som bara ligger några kilometer därifrån. Är emellertid lite för långt att cykla.

**Rinkaby** ligger utmed den trafikerade väg 118 som förbinder Åhus med Kristianstad. Vägen ger stark prägel åt samhället då den går rakt igenom. Här ligger skolor precis intill vägen och där är hastigheten endast 30 km/h. Orten är mycket beroende av Åhus och Kristianstad då den saknar flera av de nödvändigheter som invånarna behöver. Boende där arbetar med största sannolikhet i Kristianstad eller Åhus. Bil- beroendet torde vara omfattande men genom samhället trafikerar busslinje 551 mellan Åhus – Kristianstad.



Bild 7: Skola intill väg 118 i Rinkaby

**Åhus** är den största tätorten i kommunen förutom Kristianstad stad. Väg 118 delar tätorten i två delar. Bussförbindelserna till Kristianstad är flera då de flesta som bor där pendlar dit för att arbeta eller gå i skola. Linje 551 går mellan Åhus – Kristianstad och linje 552 går mellan Yngsjö – Åhus – Norra Åsum – Kristianstad.

Åhus är en ort med identitet präglad av läget vid hav och mynning av Helge å. Historien med medeltida gatunät och sommarhuskulturen präglar orten. Befolkningen är knappa 9000 och inflyttningen bedöms som låg. De flesta bor i villa vilket gör samhället glesbebyggt. Det finns en hel del småföretag men också stora företag såsom The absolut company, Danogips, Åhusglass m fl vilka fodrar en god infrastruktur. Åhus har små markreserver av centralt belägen mark för verksamheter. För att tillgodose behovet planeras nya områden både i norr vid väg 118 och i väster vid Flötövägen. Det finns idag gott om attraktiva bostadsområden i Åhus. Rinkaby skjutfält begränsar utbyggnad norrut.

Näringslivet domineras av tillväxtindustri (30 %), handel/hotell/restaurang (25 %) och offentlig förvaltning (25 %). Nettoutpendlingen är stor med ca 2500 personer.

Huvudvägnätet utgörs av väg 118 och övriga gator fungerar som uppsamling eller lokalgator. Det finns väl fungerande gång- och cykelnät liksom kollektivtrafik med korta gångavstånd och hög turtäthet. Kulturmiljön är av riksintresse. Staden från medeltiden med sitt bevarade gatunät ligger till grund för bevarandeplaner.<sup>51</sup>

---

<sup>51</sup> Åhus 2024 program, Kristianstad kommun, Stadsarkitektkontoret, 2001



Bild 8: Den gamla bebyggelsen mitt i Åhus

**Degeberga** präglas i hög grad av väg 19 som skär rakt igenom samhället. Trafiken är ganska omfattande. Här finns nödvändig service och orten är inte beroende av Kristianstad tätort. Avståndet dit (ca 2 mil) är avgörande. Busslinje 3, SkåneExpressen går mellan Simrishamn – Kristianstad. Linje 4, SkåneExpressen går mellan Ystad – Kristianstad.



Bild 9: Väg 19 genom Degeberga

**Everöd** Här finns inget centrum och ingen nödvändig service för invånarna. Närheten till väg 19, som går precis utanför tätorten, bidrar till bra bussförbindelser. Busslinje 553 mellan Vittskövle – Kristianstad. SkåneExpressen linjerna 3 och 4 passerar också.

**Tollarp** har ett relativt stort utbud av service och också en del arbetsplatser. E 22 går precis i utkanten av samhället och bidrar till snabba kommunikationer med omvärlden. Busslinje 556 mellan Tollarp – Kristianstad och SkåneExpressen linjer 1 och 2 stannar när de passerar

**Linderöd** Här finns varken arbetsplatser i betydande mängd eller service för de knappa 400 personer som bor här. De busslinjer som stannar är SkåneExpressen 1 och 2. Ett omfattande bilanvändande kan antas ske till Kristianstad men även söderut på E 22.



Bild 10: E 22 har en stark prägel på samhället Linderöd

**Vä** håller sakta men säkert på att växa ihop med de västra och expansiva delarna av Kristianstad. Här finns stor villabebyggelse och troligt är att många använder den bil de



har för att ta sig till arbetet i Kristianstad. Här finns några affärer men de boende handlar ändå ofta när de är i centrum. Samhället har goda bussförbindelser med linje 2. Linje 3 och linje 554 passerar också.

**Önnestad** har väg 21 strax utanför orten. Här finns några affärer. Här finns en del skolor vilka är i stort behov av busslinjer. SkåneExpressen 8 stannar vid väg 21 och trafikerar Helsingborg – Kristianstad. SkåneExpressen 9 mellan Båstad – Kristianstad. Också SkåneExpressen 11 stannar i Önnestad då den ska till Markaryd – Halmstad – Kristianstad. Linje 555 stannar också liksom linje 549.

**Färlöv** vid väg 19 mellan Knislinge och Kristianstad är ett samhälle med enbart villor. Trots sin relativt stora befolkning på knappa tusen invånare saknas det mesta som invånarna behöver. Orten är mycket beroende av Kristianstad vilket bidrar till stor andel bilkörning. Bussen mellan Önnestad – Kristianstad, linje 549 stannar.

**Arkelstorp** är för avlägsen för Kristianstad tätort. Närheten till Knislinge gör att många istället ser denna som (sin) tätort. Bussförbindelserna består av två linjer. Linje 550 mellan Vånga - Kristianstad och linje 557, Arkelstorp – Fjälkinge – Kristianstad.

### 3.5 Växjö



"Bil 7, karta växjö kommun.pdf"

#### Bilaga 7: Karta över Växjö kommun

Växjö är regionens största kommun räknat i folkmängd. I staden finns viktiga regionala funktioner såsom länsstyrelse, länsjukhus och ett stort utbud av kommersiell service. Centrallasarettet som är länsjukhus ligger mycket centralt i staden, med närhet till järnvägsstationen och i direkt anslutning till Växjösjön.

Järnvägsstationen ligger i centrala Växjö med spår som i öster leder mot Emmaboda och i väster mot den stora järnvägsknuten Alvesta. Kommunikationsmöjligheten med cykel är goda då staden har ett väl utbyggt cykelnät. Detta förbättras ständigt för att tillgängligheten med cykel skall öka i hela staden. Växjö är fortfarande en knutpunkt för biltrafik med trafikleder mot Malmö, Alvesta, Jönköping, Kalmar och Ronneby. Runt stora delar av staden finns väl utbyggda kringfartsleder för att underlätta genomfarten förbi staden. Centrum är alltså det dominerande området för handel, förvaltning och administration. I de nyare stadsdelarna har stadsdelscentra fått tillgodose närservicen i bostadsområdena. På 1970-talet började bygget av Samarkand, ett stormarknadsområde på Västra Mark som ligger ca 3 km västerut från stadens centrum. I detta område sker än idag en fortsatt expansion av butiker.<sup>52</sup>

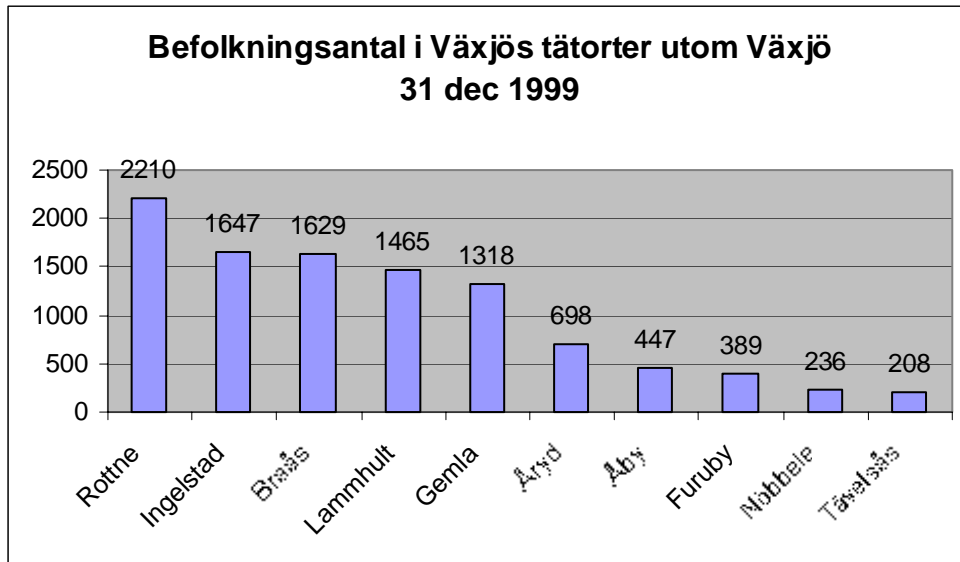
Under senare år har man i Växjö i första hand satsat på att bygga i stadskärnan. Den avlastning som behövs för att inte spränga rutnätsstaden löses inom flera mindre utbyggnadsområden. Detta för att kunna utveckla en måttfull och väl sammanhållen stad.<sup>53</sup>

<sup>52</sup> Växjö kommun, *Översiktsplan för Växjö stad*, 1997

<sup>53</sup> Berntsson Viveca, *Den måttfulla staden*, Boverket 1996

Detta följer den inriktning som finns i översiktsplanen för Växjö stad 1997, där anges att nybyggandet skall inriktas på förtätningar inom eller intill nuvarande stadsbygd. Undantagen som skall göras är för verksamheter som är störande eller mycket yrkrävande. Förtätningen får dock inte inkräkta på värdefulla grönytor och grönstråk. Ur teknisk synpunkt är förtätningen ofta att föredra då befintliga ledningssystem och vägar kan användas. Likaledes är olika former av service, skolor och kollektivtrafik lättare att hantera vid en förtätning.<sup>54</sup>

## Tätorterna



Figur 5: Befolkningsantal i Växjös tätorter utom Växjö 31 dec 1999

## Växjö tätort

Växjö tätort är den enda tätorten i kommunen som ökar befolkningen. I Växjö tätort finns ett antal stora arbetsplatser och Sigfridsområdet är ett av dem. Det är ett mentalsjukhus och ligger i södra delen av staden mitt emellan Växjösjön och Trummen. Likaså är Sandviksverket en stor arbetsplats lokaliserat i närheten av sjön Trummen och vid väg 30. På andra sidan sjön Trummen ligger det stora bostadsområdet Teleborg där även Campus och universitet är lokaliserat. På vägen mellan centrum och Teleborg finns ett handelsområde med stormarknader m.m. Det här är ett område under förändring och i anslutning till universitet och företagsbyn finns flera byggarbetsplatser.



Bild 11: Nya byggnader i det expanderande Växjö, här vid universitetet.

<sup>54</sup> Växjö kommun, *Översiktsplan för Växjö stad, 1997*

I Teleborg finns ett centrum med affärer och annan service. Området består av villor och är mycket utsträckt. I västra delen av Växjö ligger Samarkand som är ett stort handelsområde främst för bilburna Växjöbor. I närheten till Samarkand ligger I 11, vilket är en gammal militäranläggning som numera efter avveckling är företagsby för ett flertal företag. Mitt i centrum ligger ett resecenter där alla regionala och lokalbussar utgår ifrån. Där ligger också järnvägsstationen strategiskt placerad. Alla som bor i centrum har möjlighet utnyttja promenadstigarna som finns utmed Växjösjön. Här ligger också simhallen.



Bild 12: Den gamla nedlagda militärregementet I 11 är numera företagsby och  
Bild 13: Resecentrum mitt i stan.

### **Ingelstad**

Ingelstad ligger utmed väg 30 mellan Växjö och Ronneby. Vägen går i utkanten av samhället och har därmed ej så stor påverkan för de boende där. Bebyggelsen består mest av villor men även en del flerbostadshus. I samhället finns några affärer, vårdcentral, sporthall och skolor. Det finns också ett naturbruksgymnasium. Många pendlar troligtvis till Växjö för att arbeta, men ett antal arbetstillfällen finns på orten och framförallt vid norra industriområdet. Ingelstad har två busslinjer, linje 240 och 215 från Tingsryd och Ronneby.

### **Rottne**

Ungefär lika långt norrut från Växjö, som Ingelstad ligger söderut, ligger Rottne. Bebyggelsen består av villor. Samhället ligger inom kort avstånd från Sörabysjön och Innaren. Här finns affär, skola, förskola, sporthall, apotek och servicehem. Troligtvis är inpendlingen till Växjö stor, men Rottne industriområde samt Vinninge industriområde lockar en del arbetskraft.

Rottne har två busslinjer, linje 340 och 350. Busslinje 350 trafikerar mellan Braås och Växjö en gång i timmen. Linje 340 mellan Tolg och Växjö.

### **Braås**

Nästan vid kommungränsen, nordost om Växjö ligger Braås. Inga större vägar finns direkt kopplade till orten, men väg 23 går bara någon kilometer därifrån. Här finns enbart villabebyggelse. Här finns också nödvändig service i form affär, vårdcentral, skola, förskola och bibliotek. Volvo har stora anläggningar på orten där det tillverkas arbetsmaskiner. Här arbetar troligtvis stor del av de bofasta, men övriga pendlar till Växjö. Busslinje nr 350 förbinder orten med Växjö och Vetlanda.



Bild 14: Volvo är en stor arbetsgivare i Braås

### **Gemla och Öja**

Gemla och Öja är två små orter. Avståndet dem emellan är litet. Orterna är så små att en sammanslagning är möjlig. Gemla är den lite större orten. Här finns en bensinmack med lite försäljning, förskola, skola, fritidsgård och bibliotek. De som bor här arbetar i Växjö eller i Alvesta. Avståndet till dessa orter är ungefär lika. Gemla har tre busslinjer vilka kommer från Ljungby (nr 144), Halmstad (nr 145) och Gransholm (nr 114).



Bild 15: Den gamla nedlagda järnvägsstationen i Gemla

## **3.7 Översiktsplaner**

### **3.8 Kristianstad ÖP-90**

#### **Bebyggelseutveckling**

Huvuddelen av bebyggelseutvecklingen kommer att ske inom och i anslutning till kommunens tätorter.

#### **Bostäder**

Den bostadspolitik som kommer till uttryck i kommunens bostadsförsörjningsprogram genererar att det finns ett nybyggnadsbehov av 550-600 lgh per år under 90-talets början. Det kommer sedan att stabiliseras på en nivå omkring 300-350 lgh per år. Nybyggnadsbehovet av bostäder styrs av många faktorer t ex bostadsutvecklingen i stort, konjunkturer, kostnadsutveckling m.m. Den del av de närmaste årens bostadsproduktion, som styrs av det kommunala bostadsförsörjningsprogrammet, kan ske inom nuvarande tätortsavgränsningar. På sikt förväntas behov av nya exploateringsområden i flera av kommunens tätorter, vilket innebär en tätortsexpansion. Det är viktigt stödja befintlig allmän och kommersiell service i glesbygd. Planens rekommendationer ger möjlighet till kompletteringar av bebyggelse utanför detaljplanelagt område.

## **Service**

Är ofta starkt knuten till tätortcentra eller boendet och lokaliseras inom eller i anslutning till bostadsområden. Arealbehovet är relativt marginellt jämfört med annan bebyggelses markbehov men kan uppskattas till 2-3 ha per år.

## **Arbetsplatsområden**

Behovet av mark är i hög grad beroende av konjunktursvängningar och den lokala näringslivsutvecklingen. Till skillnad från bostadsproduktion innebär nya arbetsplatsområden en direkt tätortsexpansion eftersom kompletteringsmöjligheter inom tätortsavgränsningarna inte kan ske. Det framtida behovet uppskattas till 10 ha per år. I denna behovsbedömning ingår inte enstaka större etableringar. För sådana bör skapas en handlingsberedskap, innebärande att försörjningssystem avseende trafik, vatten och avlopp studeras och säkerställs, för 2-3 etableringar under programperioden.

## **Vägar**

Ett väl fungerande vägnät är grundläggande för kommunens utveckling. Vägnätet, dess standard i olika delar, och orternas läge i förhållande till vägarna avgör orternas utvecklingsförutsättningar. I översiktsplanen är man noga med att undvika bebyggelse i vägnarnas närhet med hänsyn till trafiksäkerhet och buller/avgaser.

## **Kristianstad centralort fortsatta planering**

Ett behov av ytterligare mark för tätortsutbyggnad blir mer och mer uttalat i takt med att tidigare luckor byggs igen och att tillgång på attraktiva förtättningsmöjligheter tar slut. Centralortens nuvarande tätortsavgränsning kan inrymma en stor del av bostadsbyggandet emedan bristen på mark för arbetsplatser med goda kommunikationer blir alltmer påtaglig. Beredskap måste skapas för att lokalisera enstaka stora etableringar med stor omgivningspåverkan. En sammanbyggnad av centralortens nuvarande glesa struktur till fingerstruktur skulle innebära bättre underlag för såväl god kollektivtrafikförsörjning som för ett sammanhängande gång- och cykelvägnät.

## **Åhus**

Områdesplanen för Åhus är från 1980 och innehöll en utökning av bostadsbebyggelse väster om Rv 118 och norrut till närheten av Horna stationssamhälle. Arbetsplatsområdet vid vattentornet avsågs växa västerut. På grund av Rinkaby skjutfält är orten begränsad att växa norrut och omöjliggör utbyggnad av Horna stationssamhälle. Därför erfordras ytterligare mark för såväl bostäder som arbetsplatser.

## **Fjälkinge**

Den av kommunfullmäktige antagna områdesplanen från 1982 innehöll relativt små utbyggnadsmöjligheter, beträffande mark för arbetsplatser och bostäder. Förtätningar och kompletteringar har tagit all tillgänglig mark i anspråk. Det finns ett behov av mark för både bostäder och arbetsplatser.

## **Arkelstorp**

Innehåller stora ytor inom tätortsavgränsningen, ytor som idag är outnyttjade eller lågt utnyttjade. Det bör vara möjligt att inrymma de närmaste årens bostadsbyggande inom nuvarande gränser. Däremot kan ytterligare mark för arbetsplatser behövas. Arkelstorp är den ort som i förhållande till sin storlek får största utredningsområdet. Detta motiveras med att terrängen med sina kraftiga nivåvariationer är besvärlig att bebygga jämfört med genomsnittet.

## **Önnestad**

Möjligheten att förtäta och komplettera för bostadsbebyggelse inom Önnestads nuvarande avgränsning är relativt liten. Det behövs mark för både bostäder och arbetsplatser redan i början av 90-talet. Utredningsområdet utökas då det finns behov av ytterligare mark för arbetsplatser och för verksamheter som inte är störande för omgivningen.

## **Tollarp**

Större delen av de närmaste årens bostadsbyggande kommer troligen att ske som förtätningar och kompletteringar inom den nuvarande tätortens gränser. Behov av mark för arbetsplatser är väl tillgodosett.

## **Degeberga**

Naturen har på flera sätt försvårat Degebergas utvecklingsmöjligheter. Terrängen är kuperad och det finns värdefull natur som måste bevaras ända in i centrum av tätorten. Grundförhållandena varierar kraftigt. Det har drivits fram förtätning och komplettering inom nuvarande avgränsning.

## **Färlöv**

Ligger inom riksintresse för kulturminnesvården och det finns små utrymmen för utbyggnad och förtätning.

## **Gärds köpinge**

En ortstudie antogs 1982 och innehöll två nya bostadsområden och ett arbetsplatsområde. Utredningsområdet ökas mot norr jämfört med kommunöversikten, framförallt med tanke på behovet av mark för arbetsplatser.

## **Linderöd**

Tätorten har gles struktur och bör vara möjlig att förtäta på bostadssidan. Kommer att beröras av nya E 22 så att utredningsområdet behålls i samma utsträckning som tidigare.<sup>55</sup>

## **3.9 Växjö ÖP-91**

### **Långsiktliga mål**

Växjö skall utvecklas till ett konkurrenskraftigt och attraktivt regionalt centrum på ett sätt som gynnar hela regionen. För att åstadkomma detta på bästa sätt skall det ske tillsammans med Alvesta. Också samarbetet med andra kommuner skall intensifieras. Övriga tätorters livskraft skall stärkas och varje ort skall utvecklas efter sina särdrag. En levande landsbygd är viktig.

För en utveckling av sydöstra Sverige behövs ett tydligt landsdelscentrum, vilket Växjö har goda ambitioner att träda in som. Ett medel för detta är att ta tillvara samt utveckla kommunens särart. Växjö's särart ligger i dess tradition att som administrativt, kulturellt, kommersiellt centrum och som stift och skolstad, avspeglas i byggnadsmönster, byggnadsmiljöer och i en hel del äldre bevarade byggnader i centrala Växjö. Regionen som helhet gynnas av ett starkt regionalt centrum.

---

<sup>55</sup> Kristianstad kommun, *Kristianstad översiktsplan*, 1990

## **Övriga tätorter**

Växjö kommun är en till ytan stor kommun, sju mil fågelvägen från norr till söder och närmare fyra mil från öster till väster. Förutom Växjö finns ett antal mindre tätorter. I dessa orter bör det finnas: en god basservice med skola, barnomsorg och dagligvarubutik, väl fungerande kommunikationer och ett differentierat näringsliv. Nya bostäder måste byggas då det är viktigt att det finns ett varierat utbud av bostäder. Bostäder är viktigt vid rekrytering av arbetskraft.

## **Landsbygden**

Byggandet av nya bostäder skall underlättas på landsbygden samt kollektivtrafiken i form av busstrafik, skolskjutsar m.m. Kommunen skall verka för att vägsystemet på landsbygden successivt får en bättre standard.

## **Utvecklingen 1990-2015**

Utvecklingen styrs till stor del av krafter utanför kommunens kontroll och det är viktigt ha beredskap för fortsatt expansion, även om den skulle bli mindre än vad som antagits.

## **Ortstruktur, tre typer:**

Växjö skall vara kommuncentrum. Lammhult, Braås, Rottne, Gemla, Åryd och Ingelstad skall fungera som kommundelcentra med lokal arbetsmarknad och väl utbyggd service.

Dädesjö, Åby, Furuby, Vederslöv, Tävelsås och Värends Nöbbele skall fungera som lokala servicecentra med bl a lågstadieskola, barnomsorg och servicelägenheter.

En fortsatt serviceutbyggnad bör ske i först hand i kommundelcentra och i andra hand till lokala servicecentra. En ytterligare spridning gagnar ej möjligheterna att behålla servicestrukturen intakt, då befolkningsutbudet är för litet i förhållande till serviceutbudet.

Servicen i kommundelcentra är hotad om inte bostäder tillskapas som garanterar nuvarande befolkningsnivå eller helst ökar den. Med den ytmässigt stora kommun som Växjö är måste arbetsplatser tillskapas lokalt i kommundelcentra.

I de lokala servicecentra är kommunens inriktning för dessa orter att bibehålla nuvarande befolknings- och servicenivå. Ytterligare kommersiell service kan inte påräknas, utan ansträngningarna när det gäller ny service bör inriktas mot barnomsorg och servicelägenheter.

## **Byggande**

Kommuncentrum: 10 400 nya lgh, 450 ha för verksamheter

Kommundelscentra: 2 500 nya lgh, 120 ha för verksamheter

Lokala servicecentra: 300-400 nya lgh, ca 30 ha för verksamheter.

Landsbygden: 600-700 nya lgh, ingen mark för verksamheter

I tätorterna bör bebyggelse generellt sett ske som förtätning och komplettering. Alla tätorter har områden för bebyggelse.<sup>56</sup>

---

<sup>56</sup> Växjö kommun, *Växjö översiktsplan*, 1991

### **3.10 Ny ÖP för Växjö kommun**

Växjös kommuntäckande översiktsplan är från 1991. I samband med kommunens satsning på samordning av den strategiska planeringen har en diskussion startats om framtagande av en ny kommuntäckande översiktsplan. En översiktsplan för Växjö stad antogs 1997-02-27 och ersatte därmed den delen av ÖP 91.

Sedan 1991 har det hänt mycket vad gäller statistiskt underlag i kommunen. En framtida ÖP kan komma att inkludera mer omfattande analyser av tätorternas förutsättningar. Arbetsstillfällena förklarar om tätorten är beroende av ett företag eller vilka som har småföretag. Ett ökat samarbete med Alvesta skall bli en verklig för ett nytt bebyggelseområde, Långstorp, beläget mitt emellan de båda tätorterna.

Det har visat sig att bebyggelsen i orterna runt Växjö blivit betydligt mindre än vad det planerades i ÖP 91. Växjö har i jämförelse med andra kommuner av samma storlek varit mycket aktiv och byggt en mängd bostäder under hela 90-talet.

Kommunen har sedan ett par år aktivt arbetat efter riktlinjen "den sammanhållna staden" vilket resulterat i att ny bostadsbebyggelse först och främst skett som förtätning av eller i direkt anslutning till befintlig bebyggelse. En stor förändring har skett i och med att högskolan blev universitet. Detta har påverkat Videum och Campusområdet och resulterat i ett visionsprogram för området "vision Campus". Områdena Telestad, Vikaholm och Jonsboda ses som framtida större utbyggnadsområden kring Växjö stad och de ligger söderut från Växjö centrum. I de mindre tätorterna är intresset för ny bebyggelse svalt. Istället finns en ökad efterfrågan på bostäder på ren landsbygd.

#### **Trafik**

Mycket har hänt på trafikområdet sedan 91. Trafikplaneringen ses idag som en integrerad del av stads- och samhällsplaneringen. Miljötankandet har ökat och det är människan som är måttstocken och inte bilen. Flera vägprojekt från ÖP 91 är ej längre aktuella.

#### **Landsbygden**

Ett av översiktsplanens mål är att stärka övriga orters livskraft. Man poängterar vikten av att varje ort har ett differentierat näringsliv. En god basservice, väl fungerande kommunikationer samt nya bostäder är viktiga delmål. Ett annat övergripande mål är att ha en levande landsbygd. Man nämner främst stora natur- och kulturvärden, landsbygdens viktiga roll för tätorternas rekreationsbehov samt turism. Sedan 91 har man insett omlandets betydelse för tätorten och vice versa. Befolkningen på landsbygden är stor samtidigt som fokus riktats mot tätorternas särdrag och individuella förutsättningar.

### **3.11 Utbyggnaden av Kristianstad**

Det sker hela tiden en utbyggnad av Kristianstad precis som i andra kommuner. Var denna bebyggelse placeras får betydelse för trafikarbetet i kommunen och för vilket färdmedel som kommer att bli det mest använda. Detta är en beskrivning av vad som är på gång i kommunen under 2003. Det planeras för ett 50-tal småhus, etablering och utvidgning av handel samt etablering av industri.





"Bil 9,

utbyggnadsomr k-sta

## Bilaga 9: Planerade utbyggnadsområden i Kristianstad

### **Kommentar:**

Detta är förslag på utbyggnadsområden och därför ej säkert att de blir förverkligade beroende på en mängd faktorer. Många av dessa exploateringar kan tänkas ha stort inflytande på kommunikationerna förlagda kring tätorten. Det byggs dock en hel del lägenheter i stadskärnan. Det är hyreslägenheter som är den dominerande boendeformen i Kristianstad. Kommunen har också tänkt på att inte förlägga nya byggnader för lågt under havsytans nivåkurva.<sup>57</sup>

Kommunen har ambition om att minska transporter som är ett mål i den översiktliga planeringen. Konkret innebär det t.ex. satsningar på kollektivtrafik genom prioriteringar i trafiknätet och lokalisering av bostadsbebyggelse, arbetsplatser m.m. med god tillgänglighet till kollektivtrafik, service och gc-nät. "Kristianstadslänken" är ett projekt i sin linda som skall skapa ett starkt sammankopplande stråk mellan sjukhuset, resecentrum, järnvägsstationen och högskolan i Kristianstad. Studier pågår också för att göra andra kollektivstråk attraktivare, t.ex. Kristianstad- Åhus och Kristianstad- Malmö.

Kommunen anser att externetableringarnas vara eller inte vara är en politisk fråga. Det är svårt att veta hur framtida politiker kommer att resonera. Ur planeringssynpunkt med hänsyn till miljön och centrumhandeln är det inget de önskar. Frågan är bara om det är kommunen eller marknaden som bestämmer.<sup>58</sup>

### **3.12 Utbyggnaden av Växjö**

Många bostadsbyggnadsprojekt är möjliga att äga rum under 2002-2006 då Växjö är inne i en expansiv period. Finns en lista med ett 50 tal områden där ny eller kompletterande bebyggelse troligen kommer att ske. Detta är en beskrivning av vad som är på gång och begränsningarna består i att det bara gäller Växjö stad. I dessa 50 områden planeras ca 1700 lgh med blandade boendeformer. Andra etableringar som kan påverka trafikarbetet är 50 ha industrimark. Planerna varierar mycket år från år. Under 2003 planeras ungefär 570 lgh och under 2004 ca 1110 lgh. Flertalet är hyresbostäder men också många småhus och radhus.<sup>59</sup>



"Bil 10

utbyggnadsomr vxö.ç

## Bilaga 10: Utbyggnadsområden i Växjö

<sup>57</sup> Kristianstad kommun, Stadsarkitektkontoret, *Aktuella planprojekt*, [www.kristianstad.se](http://www.kristianstad.se), 2003

<sup>58</sup> Kristianstad kommun, Anders Bengtsson, 2003

<sup>59</sup> Växjö kommun, *Möjliga bostadsbyggnadsprojekt 2002-2006*, 2002