



Mobilitet

i mindre

städer

**➤ så kan bil-
beroendet minska**

.....

Tom Rye & Lisa Hansson

Datum: april 2022
Grafisk form och produktion: Magnus Bergström / bco.se
Tryck: Media-Tryck

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks i rapporten är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis K2:s uppfattning.

Mobilitet
i mindre

städer

➤ **så kan bil-
beroendet minska**

.....

Tom Rye & Lisa Hansson

Innehåll

Förord	6
Sammanfattning	9
Inledning	15
Rådande förhållanden och trender.....	21
Definition av små städer	23
De geografiska begreppen urban och rural	24
Rapportens avgränsningar.....	25
Småstäders och landsbygdsområdets förändrade art och betydelse	26
Småstäders befolkningsutveckling	27
Småstäders tillväxt	29
Covidpandemins påverkan på småstäders attraktionskraft.....	32
Varför flyttar människor till småstäder?	35
Livsstil och attityder till hållbara transporter	36
Resmönster och faktorer som påverkar dem	41
Förändrade resmönster över tid	42
Orsaker bakom förändrade resmönster.....	43
Sambandet mellan markanvändning och pendlingsavstånd	48
Kollektivtrafik i mindre städer	50

Så kan transporter i små städer bli mer hållbara	55
Stadsplanering.....	57
Kompakt urbanism	57
Förbättrad kollektivtrafik.....	59
”Mjuka” åtgärder för att öka användningen av hållbara transportmedel	68
Delad mobilitet och andra nya ”smarta” mobilitetslösningar	71
Bättre förutsättningar för gångtrafik.....	73
Bättre förutsättningar för cykling.....	75
Hur åtgärderna genomfördes	77
Exempel på integrerad planering av hållbar mobilitet.....	80
Åtgärdernas inverkan på resmönster	89
Slutsatser och rekommendationer	93
Avslutande reflektioner	97
Referenser	99
Bilaga 1. Metod.....	108
Bilaga 2. Formell klassificering av småstäder.....	112
Bilaga 3. Beläggens kvantitet och kvalitet.....	116

Förord



Rapporten Mobilitet i mindre städer – så kan bilberoendet minska är framtagen inom ramen för ett projekt kallat Synteser för stärkt omställningsförmåga, finansierat av Trafikverket. Projektet syftar till att sammanfatta kunskap, den senaste forskningen, inom områden med stor relevans för aktörer verksamma inom transportområdet.

Jag vill rikta ett stort tack till projektets styrgrupp; Mathias Wärnhjelm och Anna Lindell från Trafikverket, John Hultén från K2, Sara Rhudin från SKR, Line Rondestvedt De Verdier från Region Västra Götaland, Anders Wretstrand från Skånetrafiken, Helene Carlsson från Stockholms

stad och Jones Carlström från Cykelcentrum som genom engagerade diskussioner bidragit till att identifiera de frågeställningar syntesrapporterna behandlar.

Jag vill också rikta ett stort tack till syntesrapporternas författare som delat med sig av sina samlade kunskaper och bidragit till att angelägen forskning blir tillgänglig för fler. Jag vill avslutningsvis rikta ett stort tack till Trafikverket vars bidrag gjort projektet möjligt.

Lund, april 2022

Hanna Holm / projektledare



Sammanfattning



Trots att det pågår en urbanisering runt om i världen, med inflyttning till stora städer, bor fortfarande en betydande andel av befolkningen i små städer. I länder där urbaniseringstrenden är stark finns exempel på områden där också små städer växer, särskilt de småstäder som är belägna i en storstadsregion. Tillgången till hållbar mobilitet i små städer är därför av stor betydelse för många människor.

Människor söker sig till små städer för att kunna njuta av närheten till naturen, få större boyta till lägre kostnad, vara nära familj och andra släktingar, försöka skapa en miljövänligare livsstil och samtidigt ha tillgång till god service. De mindre städerna lockar människor som flyttar dit både från större städer och från det omgivande omlandet.

De som bor i små städer är i stor utsträckning beroende av bil för sina transportbehov. Det är i första hand ett resultat av hur markanvändningen ser ut i dessa områden med låg densitet och förhållandevis långa avstånd till service, i kombination med avsaknad av en väl fungerande infrastruktur för hållbara och aktiva transporter. De som bor i mindre städer har ofta en negativ attityd både till kollektivtrafik och till aktivt resande. En av orsakerna är att de inte uppfattar att det är tryggt att gå och cykla i sin stad.

För att ta sig till sitt arbete är många människor som bor i små städer beroende av att pendla. En stor del

av denna pendling sker med bil. Många ser bilinnehav som det enda praktiska alternativet. Om något så går utvecklingen i små städerna mot ett ökat bilberoende.

Planering, infrastruktur och service

.....

Planering kopplat till markanvändning är centralt för att minska människors bilberoende, det visar flera forskningsrapporter. Resmönster i små städer skulle kunna förändras med en mer kompakt stadsplanering. Det finns därför ett behov av att stoppa, eller bromsa, utglesningen av bostäder och service. Om service i stället tillhandahålls centralt, med närhet till en kompakt bebyggelse, kan det stimulera till att fler väljer att bosätta sig i centrum, vilket i sin tur kan bidra till ett bättre resandeunderlag för kollektivtrafik.

När det finns kollektivtrafikförbindelser mellan en småstad och en närliggande storstad bör stationsnära utveckling användas för att säkerställa att småstädernas bebyggelse koncentreras till områden kring kollektivtrafikens hållplatser.



Litteraturen visar att några små städer har en relativt hög, om än sjunkande, cykelanvändning. Denna utveckling kan användas genom investeringar i cykelinfrastruktur med förbättrad kontinuitet och säkerhet. Det är också viktigt att upprätthålla en god infrastruktur för gående. I vissa små städer sker en stor andel av resorna till fots. Viktiga åtgärder är att se till att det är tryggt att promenera och att bostäder ligger inom bekvämt promenadavstånd från det huvudsakliga serviceutbudet.

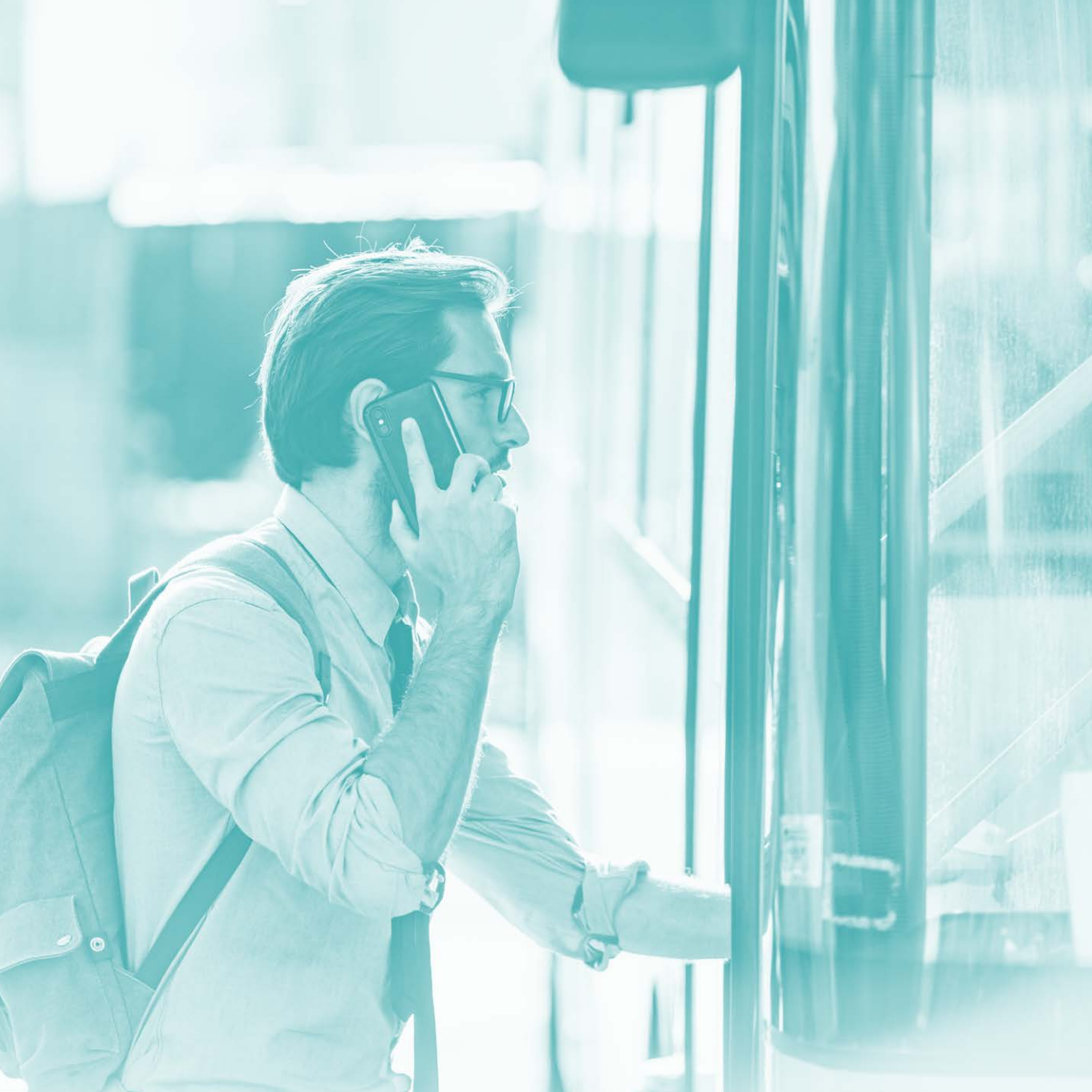
Genom att rikta planeringen så att den främjar hållbara mobilitetslösningar blir det lättare att också tillhandahålla bra alternativa transportsätt. För att minska andelen bilresor krävs dock att biltransporter samtidigt begränsas.

Litteraturen visar att ett skäl för människor att flytta till en mindre stad är att de söker en plats där det finns en större känsla av gemenskap. Människor som lever i mindre städer kan därför vara beredda att agera mer gemenskapssinriktat än de hade varit i en storstad. Transportplanering kan ta fasta på denna strävan efter gemenskap och vidta åtgärder som stimulerar den ytterligare.



A photograph of two young children sitting in a car seat, overlaid with a warm orange tint. The child on the left is wearing glasses and smiling broadly. The child on the right is covering their eyes with their hand and laughing. The word "Inledning" is written in large, bold, black letters across the center of the image.

Inledning



Med ökat distansarbete (på grund av förbättrad digital tillgänglighet) och goda transportförbindelser med närliggande storstäder är livet och försörjningsmöjligheterna i mindre städer och landsbygdsområden mer varierade än tidigare. I den här syntesrapporten fokuserar vi på vad man skulle kunna kalla en "rurban" dimension av trafikplanering och ställer oss frågan: Hur kan resande och transporter för alla de som lever i små städer bli mindre beroende av personbilen?

Vi har tagit oss an frågan genom att gå igenom över 150 vetenskapliga artiklar, böcker och rapporter. Den forskning vi studerat är huvudsak avgränsad till en europeisk kontext. Genom en systematisk analys av artiklar har vi kunnat bilda oss en nyanserad och problematiserande bild av vad vi kallar rurban transportplanering. I den mån

det har varit möjligt har vi även granskat relevanta sektorsspecifika rapporter och policydokument, som komplement till forskningslitteraturen. Utifrån dessa källor har vi dragit slutsatser om hur små städer och rurba områden transportmässigt kan bli mer hållbara. För att inspirera dig som arbetar med transportplanering i Sverige har vi valt att i första hand lyfta fram exempel från mindre städer i andra europeiska länder.

Rapportens viktigaste slutsatser

.....

- ⇒ Urbaniseringstrenden är fortfarande stark i världen, i Europa och i de nordiska länderna. I många europeiska länder bor dock en betydande del av befolkningen i små städer. I några småstäder blir invånarna fler, inte färre.
- ⇒ I små städer reser fler med bil, jämfört med i större städer, och denna trend tycks öka.
- ⇒ Människor flyttar till små städer för att få större utrymme, tillgång till grönområden och en "lantligare" livsstil.
- ⇒ Det förekommer initiativ för att minska bilberoendet i små städer, men både litteraturen och de praktiska erfarenheterna är begränsade.
- ⇒ En tätare markanvändning (kompaktare centrumkärna) är avgörande för ett mer hållbart transportsystem i mindre städer. Stationsnära utveckling kan utgöra en viktig komponent.
- ⇒ Infrastrukturen för cykel- och gångtrafik tycks vara sämre i småstäder än i storstäder, trots att småstäder är mycket väl lämpade för cykel- och gångtrafik på grund av de korta avstånden.
- ⇒ För att maximera nyttan av kollektivtrafiken behövs en flexibel definition av vad som betraktas som kollektivtrafik. Det behövs också en integrering av kollektivtrafikens organisatoriska och servicemässiga funktioner.





Rådande förhållan- den och trender



Definition av små städer

.....

När det gäller hur begreppet småstad definieras har vi konstaterat följande:

- ⇒ Föreställningen om vad som är urbant och vad som är ruralt är inte särskilt väl definierat.
- ⇒ Formella definitioner av småstäder varierar från land till land.
- ⇒ Definitionerna har varierat över tid.
- ⇒ På grund av de många olika definitioner som finns har vi i denna rapport inte angett något exakt invånarantal för det som vi kallar ”småstad”. Siffrorna varierar mellan olika länder och källor från 3 000 till 50 000 invånare.
- ⇒ Förorter och ”urbana byar”, som är delar av större städer, ingår inte i vår analys, inte heller glesbefolkade landsbygdsområden bestående av byar och isolerade bostadshus.

De geografiska begreppen urban och rural

Föreställningen om att det finns ett ömsesidigt förhållande mellan städer och de områden som omger dessa sträcker sig ända tillbaka till 1800-talet och är förenat med begreppet urban region. Dessa föreställningar handlar ofta om att det i städerna, särskilt i stadskärnan, finns service, varor och arbetstillfällen, medan det i de omgivande områdena finns bostäder och köpkraft. Artikeln "The urbanization of the human population" [2] har haft stor betydelse för vår förståelse av begreppet urbanisering. Urbanisering handlar inte bara om människor som bosätter sig i städer. Urbanisering innebär även att städerna breder ut sig över allt större ytor, i takt med att städerna gradvis blir större och växer sig längre och längre ifrån stadskärnan. Människor bosätter sig runt städerna och det finns separata stadsdelar eller förorter. Urbaniseringen måste därför ses som någonting relativt. Stadskärnor och städer har till följd av utbyggda infrastruktur- och kollektivtrafiklösningar gradvis vuxit sig närmare i vissa områden. Ibland är det ur ett geografiskt perspektiv oklart var en stad eller stadskärna slutar och en annan börjar. Termen rural började användas för att beteckna områden utanför staden och användes så småningom för att beteckna motsatsen till urban. Rurala områden är områden eller glesbebyggda områden utanför städer och administrativa centrum. Andra begrepp i sammanhanget är landsbygd eller glesbygd. Det finns inte någon enhetlig beskrivning eller definition av vad ett urbant eller ruralt område är.

Rapportens avgränsningar

I denna rapport undersöker vi trafikplanering i mindre städer, i första hand baserat på forskningslitteratur. Vi fokuserar på mindre städer och områden som har förbindelser med större urbana områden. Det finns till exempel samhällen med relativt låg befolkningstäthet, men där det finns möjlighet att enkelt transportera sig till ett större urbant område. Vi har inte fastställt någon statistisk definition av vad detta skulle kunna motsvara i fråga om exakt invånarantal eller kommunal service. Men om vi tittar på de administrativa indelningarna ligger rapporten nära den funktionella indelningen i FA-regionerna "glesa blandade kommuner" och "tätortsnära landsbygdskommuner". Vi ser att den även kan omfatta/överlappa SKR:s kategorier C6–C7 och "pendlingskommun nära större stad". Det finns flera olika begrepp som kan användas för att beskriva dessa områden, för att underlätta läsningen av rapporten har vi valt att konsekvent använda begreppet "småstad". I rapporten har rena stadsområden (storstäder) definierats bort, liksom förorter (urbana byar), eftersom dessa har tydliga förbindelser med urbana områden genom en fungerande kollektivtrafik. I en svensk kontext är förorten på många sätt en del av storstaden. Rena landsbygdsområden omfattas inte heller.

Småstäders och landsbygdsområdets förändrade art och betydelse

.....

- Över tid har det skett en tydlig urbanisering i hela Europa och forskning om hållbara transporter är främst inriktad mot urbana områden. Men, trots denna urbanisering så bor fortfarande många i småstäder och därför är det viktigt att synliggöra denna grupps transportmönster och tillgång till hållbar mobilitet.
- En del små städer, särskilt de som ligger i närheten av större städer, växer.
- Avfolkningen är begränsad till småstäder i avlägset belägna regioner, som ofta hämmas av att de endast har en eller två större arbetsgivare.
- Tillväxten i små städer beror på kombinationen av service, goda levnadsförhållanden och arbetstillfällen.

Det har länge pågått en urbaniseringstrend i de nordiska länderna och i hela Europa. Forskning om hållbara transporter är också främst inriktad mot urbana områden. Men, trots denna trend så bor fortfarande en betydande del av befolkningen i småstäder. Sverige hade år 2000 51 städer med 10 001–50 000 invånare, med en sammanlagd befolkning på 1,070 miljoner. 79 svenska orter hade 1 001–10 000 invånare, med en sammanlagd befolkning på 229 000 (omlandsområden på 1,629 miljoner respektive 244 000 människor ej inräknade) [6]. I TOWN-projektet [7] definieras små och medelstora städer som städer med en befolkningstäthet på 300–1 500 invånare/km² och/eller 50 000–5 000 invånare. Projektet konstaterar att 11 procent av EU:s befolkning bor i städer av den här karaktären, och ytterligare 10 procent i ännu mindre städer med 300–5 000 invånare.

Småstäders befolkningsutveckling

Studier av europeiska småstäder visar att befolkningstillväxten, eller befolkningsminskningen, ser väldigt olika ut i olika småstäder. Detta bekräftas bland annat av franska, tjeckiska, danska och serbiska studier. Olika kategorier av småstäder har vuxit fram: dels de som har blivit sovstäder och/eller specialiserade på kunskapsindustrier nära storstadskärnor [9] - [10], dels de som har behållit eller utökat sin befolkning trots att de ligger längre bort – särskilt de

som fungerar som centrum för service inom det egna omlandet. I alla länder som redovisas i litteraturen är avfolkningen koncentrerad till ett fåtal småstäder, oftast större småstäder som är beroende av en eller två arbetsgivare inom gruv- eller tillverkningsindustrin och som ligger i landets periferi – till exempel Centralmassivet i Frankrike eller nordöstra Böhmen i Tjeckien.

Exempel från Frankrike visar att andelen av befolkningen som bor i småstäder (5 000–35 000 invånare) och det som de kallar "mikrocentrum" (1 500–5 000 invånare) har ökat sedan 1990-talet [11]. Det beror på en utflyttning från storstäder och andra delar av Europa. En befolkningsminskning har konstaterats i glesa landsbygdsområden, men småstäderna i Frankrike är attraktiva på grund av kombinationen av tillgång till arbete, service och en hög livskvalitet. En studie av serbiska städer med 2 000–20 000 invånare kom fram till liknande resultat [12]. Dessa städer i Serbien har under de senaste 20 åren vuxit mer än det nationella genomsnittet och här bor omkring 12,5 procent av landets totala befolkning. Det är de små städer som ligger nära större städer, och de som har en viktig lokal servicefunktion, som har vuxit, medan de perifera småstäderna har krympt.

Småstäders tillväxt

- Det sker en ökande specialisering mellan platsen där man bor och platsen där man arbetar. Små städer är i första hand en plats där man bor.
- Små städer lockar till sig människor både från storstäder och det omgivande rurala omlandet.
- I små städer finns en attraktiv miljö, och åtminstone föreställningen om "gemenskap".
- Småstädernas planering och tillväxt fokuserar allt mindre på stadskärnor och shoppinggator och alltmer på glesbefolkade områden i städernas periferi.

Småstäderna växer eftersom människor flyttar dit både från större städer (främst familjer som vill ha mer utrymme) och från omgivande landsbygdsområden (främst äldre människor som vid pensioneringen vill ha närmare till service och vill hitta en "gemenskap") [13].

Småstäders sociala kapital varierar en hel del (till exempel hur många lokala grupper och aktiviteter det finns) och kan i stor utsträckning påverka den enskilda småstadens förmåga att locka till sig och behålla invånare.



Residential urbanism är ett viktigt begrepp i diskussionen om småstäder och deras karakteristiska. Residential urbanism handlar om vilken typ av bostäder människor bor i och hur de reser. Det kan exemplifieras med följande citat:

“Ett slags “residential urbanism” tycks främja småstädernas utveckling. Denna residential urbanism har utvecklats till följd av detaljhandelns omorientering i riktning mot dagligvaror, invånarnas aktiva sociala organisation och investeringar i fritidsaktiviteter. Många småstäder utvecklas som bostadsområden för människor som pendlar till arbeten på de växande regionala arbetsmarknaderna och för äldre personer som flyttar dit från omlandet... Det sker en arbetsfördelning mellan orter som ger vissa städer en möjlighet att kompensera för bristen på arbetstillfällen med attraktiva boendemiljöer.

Investeringar i bostäder, dagligvaruhandel och fritidsaktiviteter pågår fortfarande, medan investeringar i det “urbana livet” i centrum har avstannat. Investeringarna i småstäder görs utanför huvudgatorna, vilket innebär rumsliga förändringar av städerna. Matvarubutikerna har anpassat sig till en ökad bilanvändning och lockar till sig kunder från ett större upptagningsområde. I dag är det bara barn, ungdomar och möjligen äldre som färdas till fots och på cykel.” [14] (s. 129, översatt från engelska)

Covidpandemins påverkan på småstäders attraktionskraft

- ⇒ Covidpandemins påverkan på små städers attraktionskraft är svår att bedöma.
- ⇒ De flesta forskningsrapporterna som studerat pandemins påverkan bygger på analyser av bostadsmarknaden. Forskarna ser en ökad efterfrågan på bostäder överlag, men särskilt i förorter och mindre storstäder. Förändringen är inte lika tydlig i småstäder.
- ⇒ En del forskare menar att påverkan på de största städerna i förlängningen inte kommer att vara särskilt stor, eftersom människor fortfarande värdesätter livsstilen där och de flesta som nyligen flyttat till storstäderna är unga.
- ⇒ Data ser liknande ut i de flesta länder – de analyserade exemplen i den här rapporten kommer från USA, Italien och Sverige.

De första analyserna av covidpandemins påverkan på olika stadsstorlekars relativa attraktionskraft har precis börjat komma. De bygger naturligtvis på relativt begränsad data – som mest data sedan pandemins början i mars 2020. De studier vi har tagit del av har utgått från bostadsmarknaden som ett mått på städernas attraktionskraft. De tyder på att pandemin har påverkat bostadsmarknaden och att människor efterfrågar större bostäder [15-20]. (Det kan dock vara så att de som söker ny bostad i första hand letar inom sin befintliga arbetsmarknadsregion, vilket skulle tyda på att den största positiva påverkan på småstäder i första hand är på de städer som ligger nära en storstad med en betydande arbetsmarknad.)

De västeuropeiska småstädernas utveckling har under de senaste 30 åren mestadels präglats av tillväxt, orsakad både av befolkningsökning och inflyttning från landsbygdsområden och större tätorter. Dessutom visar nya rön att covidpandemin sannolikt kommer att stimulera småstädernas tillväxt ytterligare.



Varför flyttar människor till småstäder?

Sammanfattningsvis är de främsta skälen till att flytta till en småstad följande:

- Människor söker en "lantlig idyll", men med tillgång till service.
- Några flyttar tillbaka för att hitta sina rötter.
- Andra flyttar för att få billigare bostad och mer utrymme.
- Några söker en miljövänligare livsstil i en småstad.
- Pensionärer flyttar in från storstad och landsbygd för att få tillgång till service och gemenskap.

I litteraturen målas kontrasterande bilder upp av de som flyttar till mindre städer. Å ena sidan har vi de som värdesätter landsbygdens naturliga omgivningar och som söker den "lantliga idyllen", de lämnar det urbana livet bakom sig. Dessutom är valet av boendeort, på grund av förbättrade kommunikationsmöjligheter och mer flexibla arbetsförhållanden, mindre beroende av närheten till arbetet. Med den här trenden är småstädernas attraktiva boenden och bekvämligheter en viktig faktor bakom att människor som arbetar i storstäder bor i mindre städer inom samma region [5].

Inom den andra gruppen hittar vi de som vill "tillbaka till sina rötter", det vill säga människor som har vuxit upp på landsbygden och som flyttar hem igen efter att ha bott i en större stad ett tag. Den här gruppens huvudsakliga motiv för att flytta är familjenätverket och de sociala kontakterna i småstaden [5] [22]. Det finns även en grupp som kan kategoriseras som medelålders och äldre som flyttar från landsbygden till en mindre by eller stad för att skaffa en mindre bostad eller ha närmare till bekvämligheter [5].

Livsstil och attityder till hållbara transporter

Hållbara livsstilar

Inom ramen för begreppet rural konsumtion finns det en miljövänlig stadsplaneringsrörelse, så kallad "greentrification" (i motsats till "gentrifiering") [22], som strävar efter att göra mindre städer och byar mer attraktiva genom förbättrad hållbarhet. Till exempel finns det ett internationellt nätverk för långsamma städer (Cittaslow), där kommuner arbetar strategiskt med hållbarhetsmål, bland annat för transporter. En sådan stad är Robertsfors som har som mål att till år 2050 ha minimerat behovet av transporter [25].

En studie som undersökt möjligheterna till kompakt urbanism på mindre orter i Norge och Skottland kom fram till att invånarna i dessa städer verkligen värdesatte möjligheten att på 5–10 minuter

kunna promenera ut ur staden och komma ut på landsbygden, upp i bergen eller till stranden. Författaren hävdar att kompakt urbanism, i den mening som avses i storstäder – som urbana byar och täta stadskärnor – är mindre relevant för småstadsinvånarnas livsstil [1].

Livet i de – alltmer – bilberoende småstäderna

Det finns de småstäder som planerar utifrån ett "slow city-perspektiv", men det vanligaste är att man i den strategiska fysiska planeringen har ett annat förhållningssätt. Det finns flera exempel på småstäder där det sker en omstrukturering av stadens detaljhandel och andra bekvämligheter, med ingen eller liten tonvikt på en "livlig huvudgata" eller en livlig stad. Satsningar på ett "urbant liv" i byns centrum prioriteras inte och den "urbana livsstilens bekvämligheter", som specialiserade detaljhandlare, flyttar till större städer. När småstädernas invånare vill ta del av den urbana livsstilen så gör de det i de större städerna [5]. I småstäderna ligger nya detaljhandlare som säljer dagligvaror (till exempel matvarubutiker) i städernas utkanter, nära motorvägen och lättillgängligt med bil [5]. Alla dessa faktorer bidrar till ett större bilberoende än i större tätortsområden eller i småstäder där man anslutit sig till rörelsen för långsamma städer.

Ett exempel på hur detta bilberoende påverkar människor i småstäder är barns tillgång till fri lek. Barn i småstäder tycks delta i urbana aktiviteter i en större stad i samma utsträckning som de

barn som bor nära den större stadens stadskärna [26] (citerad i [27]). Deras föräldrar var ofta motiverade att flytta till en småstad av att de trodde att det skulle vara en bra plats för barnen att leka på. Omfattande och tidskrävande resor, framför allt med bil, till organiserade fritidsaktiviteter bidrar sedan till att dessa småstadsbarn ofta tillbringar mindre tid än innerstadsbarn med att leka i området runt hemmet [27].

Bilpendlandets fortsatta betydelse

För människor som bor i småstäder lyfts pendlingsmöjligheter fram som någonting attraktivt, eftersom det vidgar den potentiella arbetsmarknaden. Studier som analyserat villigheten att pendla, i fråga om restid och val av transportmedel, visar att pendlingen har ökat betydligt de senaste årtiondena. Flera faktorer har bidragit till denna utveckling, däribland en högre utbildningsnivå och ökad specialisering hos arbetstagarna, förbättrad infrastruktur och ökad tillgång till snabba transportmedel. Ur den enskildes perspektiv kan pendling dock vara både dyrt och påfrestande. Benägenheten att pendla minskar snabbt när pendlingstiden överstiger 45 minuter, oavsett kön, transportmedel eller socioekonomiska faktorer. Bilen betraktas som det mest optimala transportmedlet vid pendling [21].

En liknande diskussion återfinns i forskning [22] som tar upp särskiljandet mellan hem och arbetsplats i den rurala–urbana dimen-



sionen. Författarna hävdar att bättre pendlingsmöjligheter, ökat bilinnehav och en förbättrad transportinfrastruktur har lett till en ökad integration av rurala och urbana arbetsmarknader och att rurala sysselsättningsmöjligheter inte längre är en nödvändighet för att bo utanför de större städerna. Denna förändring förstärks av ny teknik och förbättrad digital tillgänglighet som möjliggör ett mer flexibelt arbetsmönster där fler kan arbeta helt eller delvis hemifrån [22]. En ökad tillgång till ett flexibelt arbetsliv lockar människor till småstäder, men kan också förklara varför de som redan bor där stannar kvar – möjligheterna till högre lön i ett nytt område kan vara alltför små för att uppväga flyttkostnaden [21].

Självselektionseffekter

Forskare har studerat invånares preferenser i områden med goda respektive dåliga kollektivtrafikförbindelser, för att förstå hur stor betydelse kollektivtrafikpreferenserna har för valet av bostadsort. Studien visar att de som bor i områden med goda kollektivtrafikförbindelser värderar närheten till kollektivtrafik och butiker högt, medan personer som bor i områden med sämre kollektivtrafikförbindelser värderar icke transportrelaterade faktorer högre. De som har en stark preferens för kollektivtrafik tycks självselektera sig till områden med goda kollektiva transportförbindelser, medan personer som valt att bosätta sig i områden med sämre

kollektivtrafikförbindelser i första hand tycks vara motiverade av bostadsområdets demografiska och livsstilsrelaterade särdrag [30]. Demografi-/livsstilsfaktorer och andra områdespreferenser är därför sannolikt de faktorer som förklarar varför personer som har en stark kollektivtrafikpreferens ändå bor i områden med sämre kollektivtrafik – till exempel i (utkanten av) småstäder. Hushåll med barn i åldern 7–17 år, äldre personer och personer som värderar den privata trädgården högt bor i högre utsträckning i områden som inte går ihop med en stark kollektivtrafikpreferens. Utöver den statistiska analysen bekräftas i intervjuer att människor tenderar att självselektera sig till områden med goda kollektivtrafikförbindelser, om de värderar dessa högt. Självselektering av bostättningsort sker särskilt i centrala storstadsområden, där det finns en god tillgång till kollektivtrafik [30].

Resmönster och faktorer som påverkar dem

.....

En väsentlig andel av befolkningen i Sverige och i Europa bor i småstäder. Trots det har mobilitetsforskningen i första hand varit inriktad på medelstora till stora städer. För att förstå och främja hållbar mobilitet måste man också ta hänsyn till vad som påverkar resvanorna i småstäder, både lokalt och regionalt [31].

När det gäller det sammantagna resandet kom en undersökning av städer i Tjeckien och Slovenien fram till att resornas syfte och antalet resor per dag var ungefär desamma i mindre och större städer [32]. Det finns dock tydliga skillnader vad gäller andelen resor som görs med olika transportmedel. Data från Sverige visar att det finns ett tydligt mönster i fördelningen av transportmedel. Ju mindre staden är, eller ju kortare avståndet är till en större stad, desto större är andelen bilanvändare.

Det finns mycket internationell forskningslitteratur som bekräftar ett liknande mönster. Till exempel visade en studie i södra England [33] att reseavstånden är kortast och andelen gångtrafikanter störst i de mest urbaniserade undersökta områdena, medan de lantligaste områdena utmärktes av långa resor och en stor andel bilkörande. Resultatet av Tysklands nationella transportundersökning bekräftar generellt också samma resmönster.

Förändrade resmönster över tid

En del studier, till exempel Nederländernas nationella transportundersökning, visar att småstäder med tiden har blivit mer bilberoende. Denna datakälla visar till exempel att antalet resor per person med cykel och till fots mellan 1994 och 2003 sjönk med över 10 procent och att antalet resor som bilförare per person och dag steg med en liknande andel i landets småstäder. Data från Englands nationella

reseundersökning visar att det sammanlagda antalet resor som invånarna gjorde varje år minskade med 7,6 procent, på grund av en allt större tillgång till digital mobilitet (som videomöten och näthandel).

Orsaker bakom förändrade resmönster

Av litteraturen framgår att den minskade användningen av hållbara transportmedel och den ökade bilismen i småstäder hänger ihop med markanvändningsmönster. Till exempel konstateras [36] att efterfrågeelasticiteten för bilpendling i ett ruralt småstadsområde i Skottland var ungefär densamma som i stora urbana områden. För kollektivtrafiken var elasticiteten dock högre och värdena för restid i bil mycket lägre. Detta pekar på en ökad bilism på grund av dess lägre generaliserade kostnad, vilket därmed gör det svårare att locka bilister till kollektivtrafiken, än i större städer.

”Påtvingat” bilinnehav

Behovet av privata fordon för transporter i småstäder och landsbygdsområden beskrivs i litteratur som ”påtvingat bilinnehav”. Påtvingat bilinnehav uppstår när det inte finns några alternativ. Påtvingat bilinnehav har en allvarlig påverkan på många människor [37] och tros leda till att hushåll skär ned på utgifter för andra nödvändigheter och/eller minimerar resorna, vilket kan resultera i ett så kallat socialt utanförskap [38]. I områden utan eller med sämre



kollektivtrafiktäckning förvärras det sociala utanförskapet genom begränsade möjligheter och/eller genom påtvingat bilinnehav [37].

Forskning lyfter fram den helt avgörande betydelse som invånare i glesa landsbygdsområden tillskriver bilinnehav för att få tillgång till service [28], [39]. De stora avstånden bidrar till att resorna ransonerar, för att hålla nere kostnaderna.

Aktiva transportmedel

Forskning visar att markanvändningen har en betydligt lägre densitet i småstäder, vilket leder till färre serviceinrättningar inom promenadavstånd, och längre genomsnittliga resor som därför blir mindre lämpade för promenerande. Dessutom finns belägg för att miljön för fotgängare (trottoarer, övergångsställen) är sämre i småstäder än i större städer, och att småstadsinvånare avskräcks från att promenera på grund av upplevda höga hastigheter i trafiken. En studie av gångtrafik i tre amerikanska delstater visade att fritidspromenerandet låg på ungefär samma nivå överallt, men att det sammantagna promenerandet (minuter per dag) var tre gånger större i storstaden Seattle, än i de studerade småstäderna [40]. En studie av polska småstäder visade att avsaknaden av en lämplig cykelinfrastruktur var en anledning till att bilberoendet var större än i storstäderna [42]. En studie av cykeltrafiken i en liten italiensk stad visade att cyklandet huvudsakligen betraktades som en form

av motion eller rekreation, inte som ett transportmedel [41]. En studie av attityderna till aktivt resande i Norge visade att attityderna var mindre positiva i mindre norska städer, än i Oslo. Studier i Portugal och Finland visar dock att barn i mindre städer kan ha tillgång till en mer aktiv och självständig mobilitet (till fots, på cykel eller på egen hand med kollektivtrafik) då deras föräldrar är mindre oroliga för främlingar, än föräldrar till barn i större städer [44].

Det är svårt att finna systematisk mätbar data som undersökt gång- och cykelinfrastrukturens kvalitet och omfattning i småstäder, jämfört med mer urbana områden. Flera studier indikerar dock [40], [42] och [47] att cykel- och gånginfrastrukturen i mindre städer är mindre omfattande än i större städer.

Sammantaget är det framför allt fyra faktorer som tillsammans bidrar till att aktiva transportmedel utgör en mindre andel av utförda resor i mindre städer, än i större städer: lägre densitet och längre avstånd, bristfällig infrastruktur för aktivt resande, negativa attityder till aktiva transportsätt och upplevd brist på trafiksäkerhet vid aktivt resande i småstaden.

Markanvändning i småstäder

På grund av deras geografiska småskalighet ligger småstädernas hållbarhetspotential främst i att öka andelen aktivt resande. En koncentration av bekvämligheter nära småstadens stadskärna tycks främja

cykling och promenerande, liksom förekomsten av en lokal livsmedelsbutik [31]. Framväxten av större köpcentrum i de mindre städernas utkanter har dock bidragit till huvudgatans minskade betydelse och en infrastruktur som inte inbjuder till aktiva transportsätt [40].

Forskning visar att markanvändningen i småstäder tycks gå mot stadsutglesning, låg densitet och ökat bilberoende [5] [14]. En studie av tre norska småstäder visar att det finns ett starkt positivt samband mellan småstadsinvånarnas bilberoende och avståndet från hemmet till stadskärnan. Sambandet var dock mindre starkt för småstäder i närheten av större städer, kanske på grund av att dessa invånare oftare pendlade till storstaden med kollektivtrafik.

Därför är människor i småstäder beroende av bil:

Det finns starka belägg för att det bilberoende resmönster som observeras i mindre städer är resultatet av hur markanvändningen ser ut med låg densitet och förhållandevis långa avstånd till service. I kombination med avsaknad av infrastruktur som gagnar tryggt aktivt resande och negativa attityder både till kollektivtrafik och aktivt resande bidrar det till att många ser bilinnehav som det enda praktiska alternativet. Om något så går småstäderna mot ett ökat bilberoende.

Sambandet mellan markanvändning och pendlingsavstånd

I takt med att avståndet från hemmet till närmaste stadskärna ökar, tenderar också pendlingsavstånden att öka. Det gäller fram till en "vändpunkt", därefter ger längre avstånd till stadskärnan kortare genomsnittliga pendlingsavstånd. Dessa "vändpunkter" ligger längre bort från stadskärnorna ju större staden är. I de mest avlägsna landsbygdsregionerna är pendlingsavstånden i genomsnitt korta. Till skillnad från vad som kan förväntas är en hög urbaniseringsgrad (i den bemärkelsen att en liten andel av regionens befolkning bor i landsbygdsområden och mindre orter) ofta förknippad med en högre energiförbrukning för transporter. Å andra sidan bidrar en hög befolkningstäthet inom städerna till en minskad energiförbrukning [27].

En studie av små städer i Norge visar att den byggda miljöns påverkan på resvanorna i hög grad påverkas av regionala särdrag och stadskärnans struktur (polycentrisk kontra monocentrisk). På lokal nivå leder närheten till stadskärnan till kortare körsträckor för lokala resor genom dess avståndsminimerande effekt på koncentrationen av service. På regional nivå påverkar närheten till stadskärnan körsträckan genom att centralt bosatta pendlare oftare väljer kollektivtrafik som transportmedel [29].

En stads regionala kontext (centralitet) påverkar körsträckan. Den norska studien visar att de som bor i en stad som utgör ett

eget regionalt centrum (i det här fallet Kongsvinger) kör omkring 35 procent kortare sträckor än invånarna i de städer som är sovstäder till Oslo (i det här fallet Jessheim och Drøbak).

Att bo långt ifrån stadskärnan är förenat med längre körsträckor med bil. Män kör 54 procent längre än kvinnor och yrkesarbetande personer 45 procent längre än personer som inte förvärvsarbetar [29]. För att minska körsträckorna med bil från en småstad krävs en kombination av alternativ inriktade på lokala stadsresor och regionala resor. För lokala resor skulle ett kortare genomsnittligt avstånd från stadskärnan leda till kortare körsträckor med bil. För regionala resor skulle en effektiv kollektivtrafik med hög genomsnittlig tillgänglighet (med en station i stadskärnan) bidra till kortare körsträckor med bil [29].

Markanvändning och pendling i mindre städer

- ⇒ **Pendlingsavstånden är kortare i mer isolerade småstäder och i små centralorter i funktionella regioner, och längre i mer sovstadsliknande städer i funktionella regioner.**
- ⇒ **Goda kollektivtrafikförbindelser från en liten sovstad till regionens centralort är förenade med kortare pendlingsavstånd med bil.**

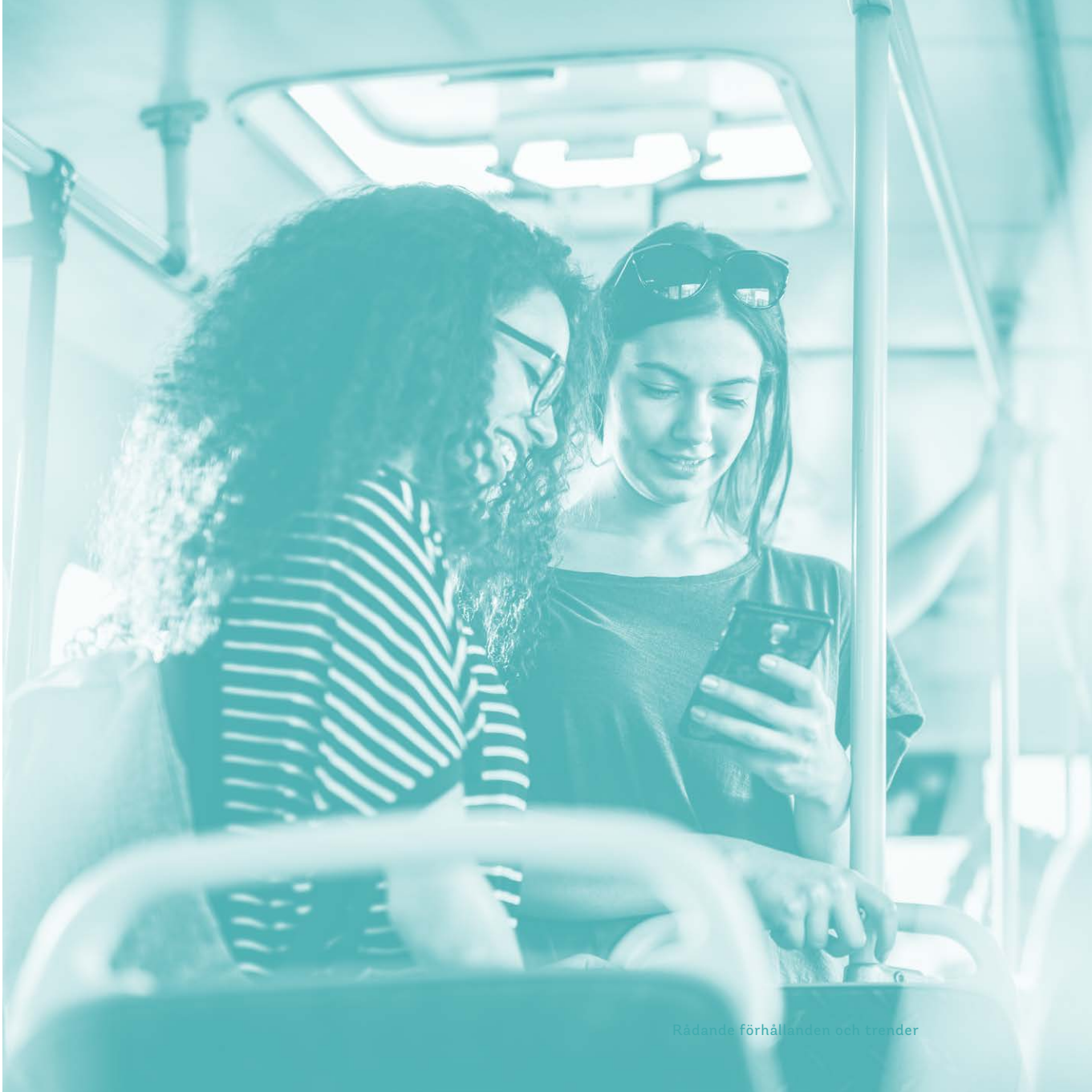
- ⇒ **Korta avstånd till stadskärnan är förenade med minskad bilanvändning vid lokala resor.**
- ⇒ **Män och förvärvsarbetande personer reser betydligt längre sträckor än kvinnor och/eller de som inte arbetar.**
- ⇒ **Pendlandet sjunker betydligt när restiden enkel väg överstiger 45 minuter.**

Kollektivtrafik i mindre städer

.....

Den "typiska" småstaden är i regel mindre till ytan än en större stad (även om den i genomsnitt är byggd med en lägre densitet). Det kan innebära en kortare resväg till service, än i större städer. Gynnsamma körförhållanden och parkeringsmöjligheter, lägre densitet och negativa attityder till kollektivtrafik och aktivt resande bidrar dock till att bilen dominerar som transportmedel.

Det är svårt att göra en generell bedömning av kollektivtrafikens prestanda i små städer i Sverige, eftersom statistiken tas fram per region och varje region i regel domineras av en eller flera större städer. Flera svenska forskningsrapporter har dock visat på svårigheter



Rådande förhållanden och trender

med att bedriva en effektiv kollektivtrafik i landsbygdsområden och i små städer [48]. En utspridd markanvändning, ett högt bilinnehav och lägre generaliserade kostnader för bilanvändning bidrar till låg efterfrågan, vilket gör det dyrt att bedriva en attraktiv service [36].

En studie av kollektivtrafiken i en svensk medelstor stad (Linköping), där ett tidigare mönster av en stadigt ökande efterfrågan på kollektivtrafik, upphörde i början av 1980-talet och övergick i en "ond cirkel" av sjunkande efterfrågan pekade på att bakomliggande orsaker var stadsutglesning, i kombination med ökat bilinnehav och ökad bilanvändning bland ekonomiskt aktiva kvinnor [49].

En jämförelse av Värmlandstrafikens årsredovisningar 2014 och 2018 visar att en ond cirkel av sjunkande efterfrågan i kollektivtrafiken i små städer och glesa landsbygdsområden inte är oundviklig: under den här (visserligen ganska korta) perioden ökade passagerarresorna med buss med omkring 3 procent medan driftskostnaderna hölls på samma nivå.

Slutsatser

.....

- ⇒ Befolkningen ökar i flera små städer, framför de som ingår i en växande storstadsregion.
- ⇒ De forskningsresultat som för närvarande finns om hur covid-pandemin påverkat småstäder tyder på att pandemin troligen stimulerat småstäders tillväxt, särskilt de småstäder som ligger inom pendlingsavstånd från en storstads centrum.
- ⇒ Människor flyttar till små städer för att få mer boyta till lägre kostnad, få tillgång till service, lätt kunna ta sig ut i naturen och för att känna gemenskap.
- ⇒ Resmönstren i småstäder är mer bilberoende än i mer urbana områden, men gångtrafik är ofta också ett viktigt transportsätt.
- ⇒ Omfattande bilism är förenad med bebyggelse med låg densitet.
- ⇒ Resultat från nationella transportundersökningar, till exempel i Nederländerna och Storbritannien, visar att resmönstren i små städer har blivit alltmer bilberoende med tiden.



NORRKÖPING
Fria Läroverk
Fria Läroverk

NORRKÖPING
Fria Läroverk
Fria Läroverk



**Så kan
transporter
i små städer
bli mer
hållbara**



Stadsplanering

Kompakt urbanism

Med kompakt urbanism menas en ökad bebyggelsedensitet och blandad markanvändning, som både kan minska behovet av att resa och göra det lättare att förflytta sig till fots, på cykel och med kollektivtrafik [35].

I forskningslitteraturen förs relativt få diskussioner om hur den kompakta urbanismen kan eller bör fungera i små städer, men en japansk studie [50] har estimerat att en kompakt urban bebyggelsestruktur i en småstad kan minska de transportrelaterade koldioxidutsläppen. Vi har dock inte identifierat några studier som har utvärderat kompakta urbana strukturer i småstäder i praktiken. En studie av Parisregionen visar att kommuner i de mindre tätbefolkade delarna av regionen ofta eftersträvar förtätning. Planeringsprocesser, markägande och byggbranschen fungerade emellertid på ett sådant sätt att det var svårt att åstadkomma [10].

Louise Thomas och Will Cousins rekommenderar "decentraliserade koncentrationer" (med andra ord inte kompakt urbanism) som det

bästa och miljömässigt mest hållbara bebyggelsemönstret i mindre städer. Decentraliserad koncentration stämmer också bättre överens med människors preferenser, ekonomisk efterfrågan och andra drivkrafter, samt den politiska viljan [1]. Förespråkarna för decentraliserad koncentration ser ofta negativt på kompakt urbanism på grund av oron för trängsel och bristen på grönområden [45]. En studie av det urbana livet på den norska landsbygden lyfter fram ett liknande perspektiv. Där uttrycks en önskan om att bo i enfamiljshus med tillgång till grönområden och natur, och att ha skolor och service inom bekvämt gångavstånd [51]. Stadskärnorna behöver bli mer attraktiva, men inte på bekostnad av en god boendemiljö. Begreppet "residential urbanism" har nämnts tidigare i rapporten som ett annat alternativ till kompakt urbanism på små orter. Næss och Jensens studie av Frederikshavn i Danmark visar att kompaktitet, områden med blandade funktioner (bostäder, arbetsplatser och handel) samt kort avstånd till centrumkärnan kan påverka resmönstren i en mer hållbar riktning, även i småstäder [45].

Kompakt urbanism kan eventuellt introduceras i mindre städer, om det sker i rätt skala (radhus i stället för flerbostadshus till exempel), om det säkerställs att de som bor i den kompakta småstaden fortfarande lätt kan ta sig ut i naturområden utanför staden, och om det finns bostäder som tilltalar familjer som stannar kvar i eller flyttar till småstaden för att de vill ha större boyta och nära till

naturen. En rekommendation till stadsplanerare och beslutsfattare kan då vara att inte koncentrera alltför mycket av ”kompaktheten” till småstadens stadskärna [1].

Förbättrad kollektivtrafik

En första grundläggande fråga när det gäller kollektivtrafik i mindre städer är att kollektivtrafiken i regel är betydligt mer begränsad än i storstadsområden. Det kan vara svårt att till en rimlig kostnad tillhandahålla en service som uppfyller invånarnas olika mobilitetsbehov [52]–[54], efterfrågan är lägre då densiteten är lägre och bilinnehavet större.

En förbättrad kollektivtrafik kan dock bidra till ett minskat behov av särskilda persontransporter [55], minska transportrelaterad miljöpåverkan (så länge kollektivtrafiken har ett rimligt kapacitetsutnyttjande) och bidra till ett minskat socialt utanförskap [56].

Anropsstyrd trafik (DRT)

I områden som har låg befolkningstäthet och/eller svårt att finansiera adekvat kollektivtrafik lyfts flexibla transporttjänster (till exempel anropsstyrd trafik) fram som en lösning [57]. Sådana tjänster har en större flexibilitet i fråga om turer, tidtabeller och fordonsfördelning. För att anropsstyrda transportsystem (DRT) ska fungera krävs

ofta ett nära samarbete mellan kommuner, tjänsteleverantörer och kollektivtrafikoperatörer [53]. Det går att kombinera anropsstyrd trafik för allmänheten och särskilda persontransporter för specifika grupper, till exempel äldre [37], [53], [58], [57]. Social delaktighet lyfts fram som motiv till många anropsstyrda trafiksystem, där dessa till exempel möjliggör sociala utflykter [53]. Ett exempel är Bummelbus4 i Luxemburg, en anropsstyrd trafiktjänst som ska underlätta för barn att delta i fritidsaktiviteter [53]. Flexibla transporttjänster kan också användas som matarservice till kollektivtrafiknätet, vilket ger ett integrerat och effektivt kollektivtrafikutbud [57].

(Flexibel) delad transport

”Delad transport” används som ett brett begrepp för alternativ till kollektivtrafik i landsbygdsområden och småstäder. Delad transport kan omfatta konventionell kollektivtrafik och en rad anropsstyrda transportinitiativ (DRT). Ur det perspektivet används begreppet delad transport för att beteckna hela spektrumet av delade transporter, inte bara flexibla transporter (det omfattar alltså mer än bara anropsstyrda transporter). Delade transporter kan omfatta allt från de mer organiserade former som är förenade med konventionell kollektivtrafik och större fordon, som skolbussar, till de mest informellt organiserade transporterna, som resor med familjebil. Flexibla delade transporter har stora möjligheter att öka småstads-

befolkningens sociala och ekonomiska välbefinnande. De kan ge invånarna möjlighet att resa till större regionala centrum för att nyttja nödvändig service, samtidigt som den energiförbrukning som är förenad med ensambilåkande minskar [37], [53].

Integrering av konventionell och flexibel kollektivtrafik

Det finns få exempel på studier av nya mobilitetslösningar i småstäder, då studier ofta antingen behandlat större städer eller landsbyggd. Lösningar som applicerad landsbygdstrafik kan dock också vara relevanta för mindre städer, då bilberoendet är likt och det finns en låg andel som reser med kollektivtrafiken också i de mindre städerna. En studie av insatser i kollektivtrafiken på svenska landsbygder lyfter fram exempel som handlar om att samordna skolbussar och kollektivtrafik och/eller öppna skolskjutsarna för allmänheten, använda samma beställningscentral för kollektivtrafik och särskilda persontransporter och låta samma transportoperatör bedriva olika typer av transporter. Användningen av anropsstyrd transport lyfts också fram som exempel [59]. I likhet med planering av konventionell kollektivtrafik i storstadsområden betraktas direktbussförbindelser som en lösning för att förbättra kollektivtrafiken i och till mindre städer. Det finns också exempel på att vissa grupper, till exempel äldre, erbjuds gratis kollektivtrafik. En del svenska regioner arbetar med kombinerad mobilitet där de gör

populära sträckor tillgängliga till fots, på cykel och med bil. Det har även gjorts försök med olika typer av bildelningsprojekt. Valet att avveckla vissa kollektivtrafiklinjer för att bättre kunna finansiera andra är också ett sätt att förbättra det sammantagna kollektivtrafikutbudet. I glesbefolkade områden har skolskjuts erbjudits som ett alternativ till en tidigare kollektivtrafiklinje [59].

Betydelsen av att ansluta mindre tätbefolkade kommuner till det regionala kollektivtrafiknätet, där de regionala huvudbusslinjerna går via småstäder, är också ett alternativ som ger invånare i mer glest befolkade områden möjlighet att använda kollektivtrafik vid pendling [60].

Stationsnära utveckling

Stationsnära utveckling tillämpas huvudsakligen i tätbefolkade områden, men kan också vara en värdefull strategi i områden med låg densitet, som mer glesbefolkade delar av storstadsområden eller förorter och småstäder [61]. Människor i områden med låg densitet använder sig ofta av andra transportsätt än att gå för att ta sig till kollektivtrafikens knutpunkter, därför bör man vid stationsnära utveckling i mindre städer ta hänsyn till flera olika transportsätt till stationen och inkludera matartransporter som utvidgar upptagningsområdet [61].



Teknisk innovation i småstäders kollektivtrafik

Det finns forskning som pekar på en koppling mellan teknisk innovation och effektivare kollektivtrafik i små städer och på landsbygden. I en studie uppmanades kollektivtrafikplanerare att ge uttryck för sina förväntningar och möjliga framtida lösningar som skulle kunna öka resandet med kollektivtrafik i områden där resandeunderlaget är lågt [62]. De föreslog olika tekniska lösningar, till exempel följande:

- ① **Realtidsinformation, som skulle kunna underlätta för personer som bor längs en busslinje där punktligheten varierar kraftigt.**
- ② **"Nästa generations" betalningssystem, som förväntas lösa problemen med att kombinera kollektivtrafik och särskilda persontransporter.**
- ③ **Självkörande/förläsa fordon som skulle kunna erbjuda andra typer av mobilitetstjänster än de som finns i dag [59].**

Dessa typer av lösningar har dock kritiserats i det avseendet att tekniska lösningar inte i sig kan öka mobiliteten och tillgängligheten i glest befolkade områden [39]. Det har också hävdats att digitala plattformar och andra nya tekniska lösningar kan medföra fler utmaningar i landsbygdsområden än i storstadsområden. Till exempel är tillgången till internet begränsad i vissa områden och användningen av appar kanske inte fungerar så väl som det är tänkt [37].

Framgångsfaktorer för att förbättra kollektivtrafiken i små städer

Flera studier diskuterar möjligheten att integrera delade mobilitetslösningar med kollektivtrafiken och lyfter fram god praxis i samband med sådana lösningar [53]. En gemensam faktor i flera exempel är offentligt stöd i kombination med ett starkt fokus på samhällsbaserade lösningar, där tonvikten ligger på att komma till rätta med det sociala utanförskapet. Författarna presenterar följande lista över vad som krävs för att åstadkomma den integration som behövs mellan delade mobilitetstjänster och kollektivtrafik i små städer:

- ① Att det finns transporter som kan integreras.
- ② Att det finns en fysisk infrastruktur som möjliggör byten.
- ③ Att det finns en digital infrastruktur och konnektivitet som möjliggör utbyte av nödvändig information, till exempel om förseningar.
- ④ Att berörda parter är villiga att utbyta information och vid behov göra kompromisser, till exempel för att planera tidtabeller på ett sätt som möjliggör snabba byten.

En forskningsöversikt över anropsstyrda initiativ visar att de viktigaste faktorerna för att lyckas är lokalsamhällets delaktighet,



hållbar finansiering, lämplig organisation, kommunikation mellan transportleverantörer och användare, användning av befintliga transporttjänster och bra marknadsföring av tjänsten [37].

Vilka är de viktigaste faktorerna för att förbättra kollektivtrafiken i små städer?

- ⇒ Att ha en så flexibel syn som möjligt på vad som betraktas som kollektivtrafik – använda anropsstyrd trafik, öppna skolbussar för allmänheten, tillåta cyklar, sparkcyklar och så vidare på bussar, integrera särskilda persontransporter med konventionell kollektivtrafik och med mikromobilitet.
- ⇒ Att tillämpa de lärdomar som dragits av att förbättra den mer urbana kollektivtrafiken på kollektivtrafiken i småstäder – att ha ett fåtal direkta, enkla linjer med så hög turtäthet som möjligt, med en enkel, tydlig taxa och information, samt bra fordon.
- ⇒ Att överväga några av de lovande tekniska lösningar för att förbättra kollektivtrafiken i landsbygdsområden och småstäder som presenteras i litteraturen (till exempel självkörande bussar, nya appar, nya former av trafikplanering med en kombination av flexibla och fasta turer och så vidare). Dessa tekniska lösningar kräver dock tillgång till snabbt bredband.

”Mjuka” åtgärder för att öka användningen av hållbara transportmedel

Med ”mjuka” åtgärder avses åtgärder där fokus ligger på att förändra beteenden genom information och upplysning, snarare än genom nya tjänster och/eller förbättrad infrastruktur. Det kan handla om informationskampanjer, mobilitetsplaner på arbetsplatser och skolor eller individanpassad reseplanering. I teorin skulle dessa åtgärder kunna ha ganska stor inverkan, men de begränsade dokumenterade erfarenheter som finns av att använda dem i små städer har inte visat på någon större påverkan i praktiken.

Den irländska regeringen har tagit initiativ till ”mjuka” åtgärder för att främja cykeltrafik, gångtrafik och bildelning i ett antal småstäder i landet. En förhållandevis stor andel (35 procent) av pendlarna i de berörda städerna hade 6 km eller kortare till arbetet. Baserat på antagandet att man med ”mjuka” åtgärder kan få 5 procent av pendlarna att välja att gå respektive cykla vid dessa kortare resor och 5 procent att välja bildelning vid resor över 6 km förutspår författarna som studerat projektet att koldioxidutsläpp från bilpendlingen kan minskas med omkring 37 ton om året [63]. Den skotska regeringen har drivit ett program med liknande initiativ i ett antal skotska samhällen från 2008–2012 [64]. Det var dock bara en



av de utvalda orterna som faktiskt var en småstad: Kirkwall, den största staden på Orkneyöarna utanför det skotska fastlandets nordostkust. Ett åtgärdspaket genomfördes enligt följande:

Tabell 3.1 – Genomförda åtgärder för att påverka resvanorna i Kirkwall, Skottland, 2008–2012

"Mjuka" åtgärder	Småskalig infrastruktur och förbättrad service
Individanpassad reseplanering för att ge människor skräddarsydda råd om hur de kan resa mer hållbart.	Upprustning av gångvägar.
Skolskjutsprogram för att främja och möjliggöra hållbarare resor till skolan.	Färdigställande av ny hälsostig.
Cykelträning.	Område med hastighetsbegränsning till 20 mph.
Informationskampanjen Car Wise Kirkwall om varför man bör minska bilanvändningen.	Flygbuss och därmed förenade busstrafikförbättringar.
Information om och marknadsföring av programmet i sin helhet.	

I Kirkwall noterades dock inga statistiskt signifikanta förändringar, kanske för att dess kollektivtrafiknät är mycket begränsat och andelen gångtrafikanter redan var hög jämfört med andra platser – omständigheter som, vilket konstaterats tidigare i rapporten, är ganska typiska för småstäder.

Delad mobilitet och andra nya ”smarta” mobilitetslösningar

Smart mobilitet är ett brett begrepp som har fått många innebörder. Smart mobilitet handlar i regel om att tillämpa informationsteknik på befintliga transportslag för att möjliggöra delning och/eller enkel bokning och betalning av till exempel taxi eller elsparkcykel. Hittills tyder forskningen på att dessa transportslag har potential att förbättra kollektivtrafikutbudet i småstäder. Det är dock osäkert om efterfrågan är tillräcklig för att bära upp dessa transportslag kommersiellt. Acceptansen för dessa transportslag är dessutom starkt beroende av människors vilja att dela.

Möjligheterna till nya mobilitetslösningar diskuteras i en rapport från den svenska myndigheten Trafikanalys [65]. Självkörande fordon påstås där kunna spela en viktig roll i områden där resande-

underlaget är lågt, till exempel på landsbygden, då självkörande fordon kan bidra till kostnadseffektiva mobilitetstjänster när behovet av förare försvinner. I rapporten framkommer dock att det tycks vara en utbredd uppfattning att ny mobilitet i första hand är ett urbant fenomen, framför allt på grund av storleken på marknaderna i mer urbana områden.

I en studie av småstäder i Nya Zeeland, som undersöker möjligheterna med nya tjänster inom delad mobilitet där man använder samma teknik som i plattformar som Uber och Lyft, hävdar författarna att det finns stora möjligheter att förbättra tillgängligheten för invånarna [37]. Det framgår dock inte hur frågan om marknadsandelar och storlek som Trafikanalys identifierar skulle hanteras.

En studie av Velenje, en geografiskt utspridd stad på omkring 30 000 personer i centrala Slovenien, undersöker ett annat upplägg av "smarta" eller nyare mobilitetslösningar [66]. De föreslår en omläggning av stadens befintliga konventionella bussnätverk med fasta turer och mycket låg turtäthet till ett hybridnätverk med en fast tur, anropsstyrd trafik och ett delningssystem med elcyklar. De konstaterar att detta skulle kosta mindre än det befintliga systemet och ge en bättre täckning. Omläggningen har utvärderats kvalitativt i en fokusgrupp av invånare, men befinner sig bara på modellstadiet och har inte testats i praktiken.

Bättre förutsättningar för gångtrafik

Vi har inte kunnat identifiera forskning som specifikt behandlar frågan om hur gångtrafiken kan utökas och villkoren för gångtrafikanter förbättras i små städer. Erfarenheter finns från EU:s forsknings- och demonstrationsprojekt, men utvärderingens kvalitet är varierande.

Projektet Active Access (2009–2012) gick ut på att uppmuntra människor att gå till fots och omfattade ett antal småstäder, bland annat Murska Sobota i Slovenien, Koprivnica i Kroatien och L’Alcudia i Spanien på 11 300, 30 400 respektive 12 000 invånare. Man studerade gångtrafiken för att utvärdera behovet av en bättre gåendemiljö, gjorde vissa mindre infrastrukturförbättringar (till exempel avstängda vägar och mindre bilfria områden utanför skolor) och genomförde informationskampanjer.

Utvärderingen av Active Access visade att det inom vissa specifika initiativ i projektet har skett en trafikomställning, där upp till 10 procent valde att gå i stället. Detta är dock sannolikt en överskattning på grund av den använda utvärderingsmetoden [67]. Trots det visade projektet att lågkostnadsåtgärder för att få människor i småstäder att gå åtminstone kan ha viss positiv effekt. Koprivnica ändrade även sina plan- och byggregler för att säkerställa att det vid all nybyggnation anläggs en säker gång- och



cykelinfrastruktur – något som inte tidigare hade varit fallet enligt de gamla byggreglerna. Även om nybyggnation i Sverige sannolikt inte uppförs utan ett visst mått av infrastruktur för gångtrafik kan införandet av förbättringar i detaljplaner och byggregler bidra till att förbättra grundläggande standarder och höja användarnas förväntningar, bland annat i småstäder.

Amerikanska transportdepartementet har tagit fram en vägledning [68] om hur man förbättrar gång- och cykelnät i småstäder och landsbygdsområden. Den omfattar ett antal fallstudier av god praxis. Vägledningen bygger dock på nordamerikansk praxis som ligger klart efter svenska småstäder när det gäller förhållandena för fotgängare i småstäder och landsbygdsområden. Dess tillämplighet på norra Europa är därför begränsad. De mest relevanta råden handlar om att lägga om gatorna i småstädernas stadskärnor för att göra dem mindre bildominerade genom att bredda gångbanor och andra utrymmen för fotgängare. Det ges dock inga exempel på städer som har följt dessa råd.

Bättre förutsättningar för cykling

Det är överlag, till skillnad från i större städer, svårt att identifiera dokumenterade belägg för att cykeltrafiken i småstäder har ökat och hur det har åstadkommits. Med tanke på de korta avstånden hade man kunnat förvänta sig att små städer skulle ha investerat i

god cykelinfrastruktur. Forskning visar att det finns en potential att utöka cykeltrafiken i dessa städer [47].

Några exempel vi identifierat är en fallstudie av provinsen Haliburton i Ontario, Kanada, med 17 000 invånare, som under de senaste tio åren har vidtagit åtgärder för att förbättra förutsättningarna för cykeltrafik, man har till exempel breddat vägrenarna. Det finns dock ingen dokumenterad utvärdering som kan visa om detta har bidragit till att öka antalet cyklister [69].

En studie av polska städer som anslutit sig till Cittaslow-rörelsen, vilket i teorin borde göra dem mer positiva än genomsnittet till åtgärder för att förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafik, konstaterar att infrastrukturen, särskilt för cykeltrafik, inte har förbättrats på de områden där den hade behövt förbättras, och att cyklingen generellt har marginaliserats [42].

Andelen gångtrafikanter är redan hög i många småstäder. Avstånden är korta och topografin ofta platt. Det är därför förvånande att det är svårt att identifiera dokumenterade erfarenheter från småstäder som har förbättrat förhållandena för gångtrafik – och cykeltrafik – och ökat andelen resor med dessa aktiva färdmedel.

Hur åtgärderna genomfördes

.....

Majoriteten av de exempel vi tar upp i den här rapporten är mer hypotetiska, än baserade på faktiska erfarenheter, då det har visat sig vara svårt att finna dokumenterade erfarenheter av praktiskt genomförande. Ett undantag är den skotska regeringens program med "mjuka" transportåtgärder som genomfördes 2008–2012. Programmet skulle inte ha sett dagens ljus om det inte hade initierats och finansierats på regeringsnivå. Även om kommunerna var inblandade genomfördes merparten av de "mjuka" åtgärderna, till exempel individanpassad reseplanering, av konsulter. Det skulle kunna hävdas att kommunerna därför i mindre utsträckning utvecklade egen kapacitet att vidta sådana åtgärder när stödprogrammet upphörde. Programrapporten [64] innehåller ett antal punkter om de faktorer som påverkat genomförandet, bland annat följande:

- ⇒ **Åtgärder för att säkerställa att de småskaliga infrastrukturinvesteringarna bidragit till att tillgodose ett faktiskt behov eller undanröja ett faktiskt hinder för gång- eller cykeltrafik.**
- ⇒ **Samarbete med medier.**
- ⇒ **Utveckling av ett varumärke för aktiviteterna på orten.**
- ⇒ **Förmedling av samma budskap via flera olika avsändare (sambäddningsplanerare, transportplanerare, hälso- och sjukvårdspersonal, polis och så vidare) för att öka genomslaget.**

Det finns få exempel på studier av mobilitetslösningar i småstäder, då sådana studier ofta antingen behandlat större städer eller landsbyggd. Studier av kollektivtrafiken i europeiska landsbygdsområden kan dock vara relevanta också i en småstadskontext. Dessa studier visar att regeringar på central eller högre nivå har en avgörande roll när det gäller att samordna och finansiera åtgärder. De orter som har en mer omfattande, regelbunden och välutnyttjad kollektivtrafik är de som har program för transporter på landsbygden som inrättats och fått stöd av den nationella regeringen, som har ett starkt fokus på lokalt förankrade lösningar och som har en stark tonvikt på att minska det sociala utanförskapet. De är särskilt effektiva när de ger tillgång till teknik och resurser som utbildning, programvara, kommunikation och administration. Dessutom innebär överföringen av nätverksresurser till lokal nivå en chans att skapa stordriftsfördelar och minska samhällets investeringsbehov. Kanske är det inte särskilt förvånande att forskare kommer fram till att samarbete i partnerskap och dialog med användare är viktigt för att kunna integrera konventionella kollektivtrafiktjänster med varandra och med anropsstyrda kollektivtrafiktjänster. De lyfter fram ett område söder om Leipzig, Tyskland, där en bättre samordning av buss- och tågkommunikationer har inneburit att ett ruralt bytesbaserat kollektivtrafiksystem har blivit mer tillförlitligt. Det är således uppenbart att en ändamålsenlig styrning är en viktig aspekt för att kunna bedriva en effektiv kollektivtrafik i landsbygds- och småstadsområden. Här



ZONE



ab 20 Uhr bis 10 U
sowie an Sonn- u. Feiert
frei

finns en tydlig koppling till den diskussion om planering av hållbar mobilitet i små städer som förs i nästa avsnitt [53].

Exempel på integrerad planering av hållbar mobilitet

.....

Till följd av både nationella och europeiska initiativ finns allt fler exempel på planer för hållbar mobilitet i europeiska städer. Dessa planer innehåller en rad sociala, ekonomiska och miljömässiga mål och åtgärder för att nå dessa mål. Planerna innehåller i regel åtgärder för att förändra människors sätt att resa och påverka dem att i första hand gå, cykla eller resa kollektivt. I Sverige motsvaras detta av en trafikstrategi. Dessa mål och strategier fokuserar dock i första hand på större städer, eller på centralorten i en kommun eller region. En ganska liten andel av dessa städer är småstäder. Det finns två skäl till detta:

- ⇒ **I länder och regioner som Frankrike och Katalonien i Spanien är sådana planer obligatoriska, dock endast för större kommuner med över 50 000–100 000 invånare.**
- ⇒ **Åtgärderna är ofta koncentrerade till den största orten i kommunen. Lund har till exempel en plan för hållbar mobilitet. De flesta av åtgärderna i planen avser dock staden Lund, inte övriga betydligt mindre orter i kommunen.**

Vi har dock identifierat två regioner/länder där mindre städer har utarbetat och genomfört planer för hållbar mobilitet i större skala. Den första är Flandern, där det sedan 1990-talet har varit obligatoriskt för alla kommuner, oavsett storlek, att utarbeta planer för hållbar mobilitet i städer. Den andra är Slovenien, där den nationella regeringen har hjälpt till att utarbeta planer för hållbar mobilitet i städer och där de flesta orter faller inom kategorin "småstäder" (eller mindre).

Innehållet i och effekterna av Flanderns planer för hållbar mobilitet i städer och den flamländska regeringens stödprogram för dessa planer:

Planerna för hållbar mobilitet i städer i flamländska kommuner upprättas enligt de riktlinjer som den flamländska regeringen har tagit fram. De har därför ofta en liknande struktur och liknande innehåll, om än med olika fokus beroende på den lokala kontexten. De innehåller framför allt följande åtgärder:

- ⇒ **Trafikdämpande åtgärder och hastighetsbegränsningar**
- ⇒ **Bilfria områden och bättre gångvägar**
- ⇒ **Parkeringshantering**
- ⇒ **Markanvändning för att minska resebehovet**

- ⇒ **Förbättrade cykelvägar**
- ⇒ **”Cirkulationsplaner”, det vill säga system av enkelriktade gator som gör det svårt att resa genom ett område, men där det finns undantag för cyklister och, i förekommande fall, kollektivtrafik**
- ⇒ **Åtgärder som underlättar för barn att ta sig till skolor till fots och med cykel och trafikdämpande åtgärder runt skolor**
- ⇒ **Bättre kollektivtrafik i samarbete med den flamländska ”nationella” kollektivtrafikoperatören De Lijn**

Sedan omkring år 2000 har kommuner i sitt arbete med att utarbeta planer för hållbar mobilitet i städer fått stöd av experter som anlitats eller anställts av den flamländska regeringen. Dessa experter har haft i uppdrag att ge råd om hur man kan utveckla och sedan förbättra planerna, och anpassa dem efter varje kommun. Många kommuner är nu inne på sin tredje eller till och med fjärde plan för hållbar mobilitet i städer och har för varje plan finslipat vilka åtgärder de vill genomföra.

I en regelbunden transportundersökning på kommunnivå mäts andelen resor med olika transportmedel till skola och arbete. För kommuner med 10 000–30 000 invånare ökade andelen bilresor

med i genomsnitt 1–2 procentenheter mellan 2017 och 2020 (tillgängliga uppgifter för de senaste två åren), framför allt på grund av en minskad andel resor till fots. Vissa kommuner gick dock emot strömmen och uppvisade en minskad bilanvändning. Mer detaljerade data från Flandern finns tyvärr inte att tillgå.

Sloveniens erfarenheter av planer för hållbar mobilitet i städer

Slovenien, med en sammanlagd befolkning på endast två miljoner invånare, har endast fyra städer med över 30 000 invånare. Över två tredjedelar av Sloveniens kommuner med över 5 000 invånare har tagit fram sin första, och i vissa fall sin andra, plan för hållbar mobilitet i städer. Det mest välkända exemplet på en sådan plan för en småstad i Slovenien kommer från kommunen Ljutomer, med sammanlagt 11 400 invånare, varav endast drygt 3 000 bor i själva staden.

Ljutomers plan för hållbar mobilitet i städer

Den nuvarande planen avser åren 2017–2022 och innehåller 64 åtgärder inom fem teman (planering, gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik och motortrafik). Störst fokus ligger på att förbättra förutsättningarna för cykel- och gångtrafik. Den första generationens plan för hållbar mobilitet i städer i Ljutomer antogs 2012.

Andra generationens plan antogs 2017. Nedan anges några av de genomförda åtgärderna:

- ⇒ **"Människovänlig trafik".** En gångbro i trä byggdes, vilken avsevärt förbättrade förbindelserna mellan högstadieskolan och järnvägsstationen. Samtidigt innebar en omläggning och förändring av trafikreglerna att det blev lättare att ta sig till låg- och mellanstadieskolan.
- ⇒ **Stora torget gjordes delvis bilfritt.**
- ⇒ **Två strategiska dokument utarbetades: "Riktlinjer för utformning av cykelinfrastruktur" och "Utformning av trafikytor i staden Ljutomer".**
- ⇒ **Den lokala stödgruppen för hållbar mobilitet, bestående av lokala berörda parter, övervakade och arbetade för att främja genomförandet av planen för hållbar mobilitet i städer i Ljutomer.**

Allmänhetens positiva bild av den första planen uppmuntrade kommunen att planera genomförandet av liknande åtgärder i andra delar av staden och kommunen Ljutomer och att utarbeta en andra generationens plan. Denna antogs i mars 2017.

En viktig del av planen har varit att lägga om bostadsgatorna för att ge bilar mindre utrymme, ge fotgängare mer utrymme samt

avsätta mer plats för lekområden. Juršovka var det första exemplet på det. Andra åtgärder har varit en betydande upprustning av två skolvägar (till låg- och mellanstadieskolan respektive högstadieskolan), anläggandet av ett separat cykelfält på vägen till en närliggande stad samt upprättandet av två detaljplaner (för cykelinfrastruktur inom kommunen och för trafiksystem i staden Ljutomer). Det finns även flera åtgärder som just nu håller på att genomföras. Ljutomer kommer om några år att ha ytterligare fyra trafikdämpade stadsdelar, ett separat och upphöjt cykelfält längs hela huvudgatan genom staden och en säker skolväg till den utbyggda för-, låg- och mellanstadieskolan i den mindre staden Cezanjevcı för att bara nämna några exempel. Enligt de forskare som är ansvariga för den årliga övervakningen av resmönstren i Ljutomer har det dock, på kommunal nivå, hittills inte skett någon förändring i mer hållbar riktning.

Hämtat från sump-network.eu/cities-countries/ljutomer, med vissa tillägg från författarna.

Erfarenheter av att planera för hållbar mobilitet

Många europeiska städer har deltagit i EU-finansierade Civitas-projekt. Erfarenheterna från projekten publiceras i rapporter på Civitas hemsida civitas.eu.



Några exempel på städer som bedrivit EU-finansierade Civitas-projekt:

- ① Grevena i Grekland saknar en sammanhållen plan för mer hållbar mobilitet i staden. Grevena har dock tagit fram begränsade projektplaner och genomfört åtgärder baserade på dem. Grevena har bland annat infört bilfria områden efter renoveringen av det centrala torget och intilliggande gator, byggt en rondell på en av stadens tillfartsleder, infört trafikljus vid större korsningar, infört parkeringshantering, och förbättrat gång- och cykeltrafiknätet runt staden.
- ② Italienska Elba är en ö med 32 000 invånare fördelade på ett antal mindre städer. Ön genomförde, som ett led i EU:s projekt Civitas destinations inom ramen för Horison 2020 för åren 2016–2021, ett antal åtgärder för mer hållbara transporter. Åtgärderna kategoriserades under rubrikerna renare och effektivare offentliga och privata flottor, attraktivare kollektivtrafik, säkrare och mer tillgängliga offentliga utrymmen, samt hotellinnehavare och lokala företag som ambassadörer för hållbar mobilitet. Dessa åtgärder ledde bland annat till ett kraftigt ökat antal busspassagerare, betydligt fler laddstationer för elektriska fordon och en ökad användning av delade elcyklar. (Utvärderingen av projektet återfinns på destinationsplattform. eu/ProjectEvaluationResults/elba-results.html)

③ Ginosa, Italien, har genomfört flera åtgärder för mer hållbara transporter. Dessa har varit inriktade på säker tillgänglighet och omDispositionering av offentliga utrymmen (områden med begränsad trafik, trafikdämpande åtgärder, tillgänglighet för alla och så vidare), cykelinfrastruktur (nya cykelnät, ny cykel-parkering och cykelförvaring), parkeringshantering (parkeringsegler), kollektivtrafik (nya knutpunkter, omläggning av busslinjer, ny bussflotta – små och koldioxidsnåla elbussar) samt kompletterande åtgärder och informationsinsatser (mobilitetsstyrning, integrering av sustainable urban mobility planarbetet/SLP3 i stadens långsiktiga strategier).

④ Herrenberg, en stad med 32 000 invånare nära Stuttgart i Tyskland, har antagit en plan för hållbar mobilitet i städer och har strategier för fysisk planering. Staden försöker även göra följande för att minska utsläppen från stadens transporter:

- ⇒ Intensifiera en övergripande och integrerad mobilitetspolitik för att hantera och minimera motordrivna persontransporter och öka andelen hållbara transportmedel.
- ⇒ Minska barriäreffekten längs de största trafiklederna genom att minska trafiknivåerna och andra strukturella åtgärder.
- ⇒ Förbättra kollektivtrafiken i staden.

- ⇒ Utöka gång- och cykelnät och se till att de uppfyller en lägsta kvalitetsstandard.
- ⇒ Hantera den aktiva trafiken.
- ⇒ Främja målen i stadens luftkvalitets-, buller- och klimatplaner.
- ⇒ Det är dock oklart hur stor del av planen som har genomförts.

Åtgärdernas inverkan på resmönster

.....

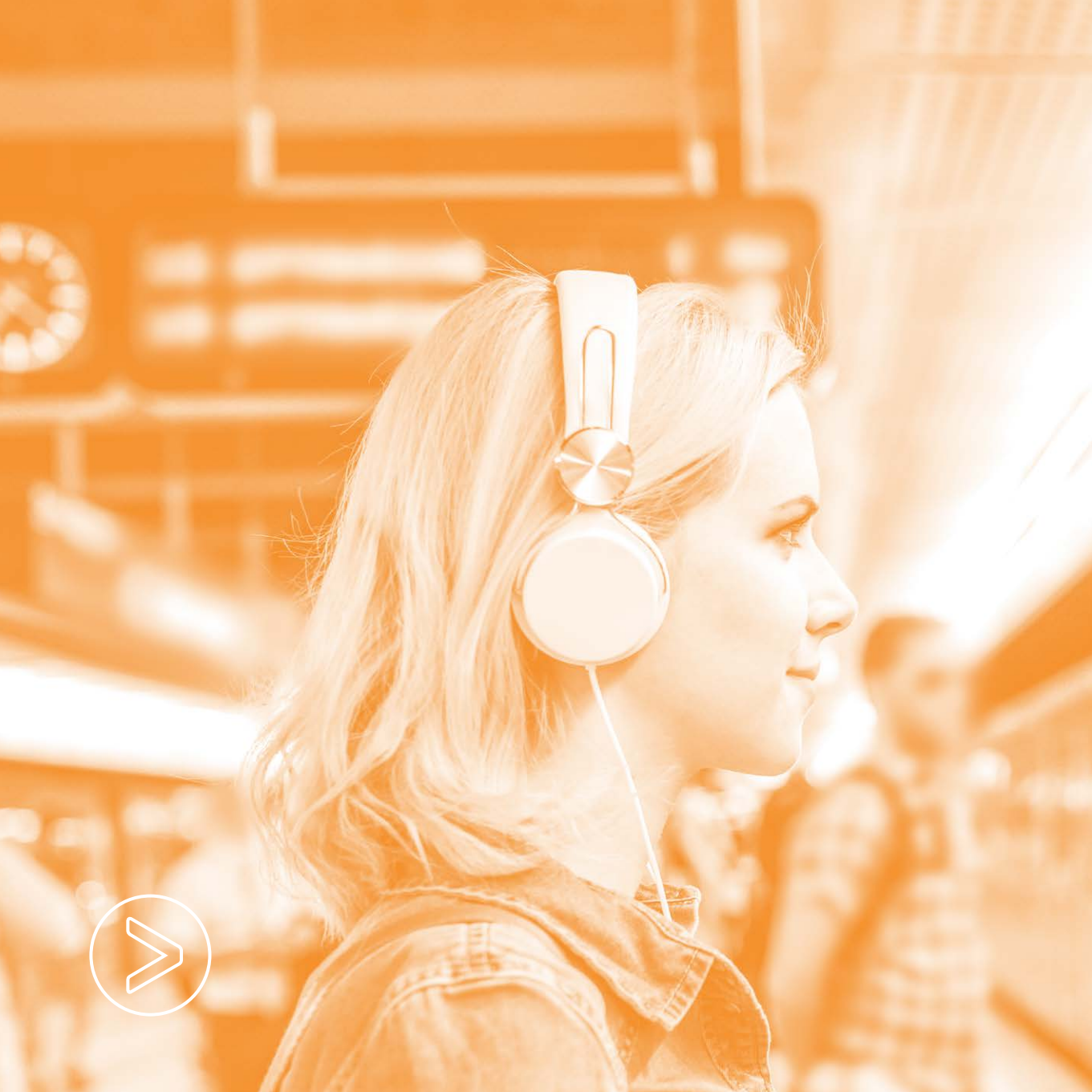
I likhet med den generellt knappa tillgången till litteratur om det faktiska genomförandet av åtgärder för hållbar transport i småstäder råder det även brist på forskningsresultat om de förändringar i resmönster som åtgärderna har föranlett, utöver dem som redan har nämnts. De mest heltäckande uppgifterna tycks komma från Flandern. Där har man i småstäderna, som tidigare förklarats, i genomsnitt inte sett någon övergång till mer hållbara transportslag.

Det saknas forskning som visar vad som hindrar övergången till ett mer hållbart resmönster i små städer. Studier av mer urbana miljöer indikerar dock att brist på trafikdämpande åtgärder (parkeringshantering, avstängda vägar) i kombination med en fortsatt utspridd markanvändning bidrar till att åtgärderna för att förbättra alternativen till bilen i små städer i till exempel Flandern och Slovenien inte har varit tillräckliga för att göra alternativen mer attraktiva än bilen.



Slutsatser

- ⇒ Det finns inte så stor erfarenhet av att genomföra och utvärdera åtgärder för att skapa ett mer hållbart resande i små städer. Undantagen är kollektivtrafik och anropsstyrda transporter, där det har gjorts många försök med experimentella initiativ. Det finns endast ett fåtal studier och rapporter om erfarenheterna av att förbättra förhållandena för gång- och cykeltrafik i små städer.
- ⇒ Det finns goda argument för en stationsnära utveckling och kompakt urbanism i små städer. I praktiken är utvecklingen dock överlag en annan.
- ⇒ Nya mobilitetsalternativ i små städer, till exempel taxiliknande former av samåkning, har varit föremål för mycket diskussion. Dock har man ännu inte hittat något sätt att komma till rätta med det största hindret för sådan verksamhet – den begränsade marknadsstorleken.
- ⇒ Genom att – med finansiering och expertråd – ge stöd till de kommuner som arbetar med planering av hållbar mobilitet i små städer skulle man kunna öka satsningarna på och främja genomförandet av åtgärder för hållbar mobilitet.
- ⇒ För att öka andelen hållbara transporter är det av stor vikt att åtgärder som främjar hållbar mobilitet kombineras med åtgärder som begränsar transporter med bil.



Slutsatser och rekommendationer



De rekommendationer vi kan ge för att öka andelen hållbara transporter i små städer är inte genomgående baserade på vetenskapliga belägg, eftersom det, som förklarats tidigare i rapporten, finns begränsad praktisk erfarenhet av att genomföra sådana förändringar och endast ett fåtal studier som utvärderar de förändringar som hittills introducerats. Rekommendationerna är dock baserade på den kunskap och de erfarenheter som faktiskt finns, i viss utsträckning utifrån försök att öka andelen hållbara transporter i större städer eller på landsbygden. Rekommendationerna är indelade i två huvudkategorier: den första handlar om planering, service och infrastruktur och den andra handlar mer om attityder.

Rekommendationer om planering, service och infrastruktur

- ⇒ Markanvändning är nyckeln, vilket olika forskningsrapporter visar. Resmönster skulle kunna förändras med en mer kompakt stadsplanering i små städer. Det är av stor vikt att stoppa eller bromsa utglesningen av bostäder och service. Om service i stället tillhandahålls centralt och nära en något kompaktare bebyggelse uppmuntrar det människor att bo centralt och underlättar för de boende att nyttja mikromobilitet och kollektivtrafik.
- ⇒ Genom att organisera och främja planering av hållbar mobilitet i små städer blir det lättare att tillhandahålla bra alternativa transportsätt. Det kommer dock inte att minska andelen bilresor om inte markanvändningen förändras och biltrafiken samtidigt begränsas.
- ⇒ När det finns kollektivtrafikförbindelser mellan en småstad och en närliggande storstad bör stationsnära utveckling användas för att säkerställa att småstädernas bebyggelse koncentreras till områden nära kollektivtrafikens hållplatser.
- ⇒ Genom att ha en så flexibel syn som möjligt på vad som utgör kollektivtrafik (använda anropsstyrd trafik, öppna skolbussar för allmänheten, tillåta cyklar, sparkcyklar och så vidare på

bussar, integrera särskilda persontransporter med konventionell kollektivtrafik och med mikromobilitet) och genom att tillämpa de lärdomar som dragits av att förbättra den mer urbana kollektivtrafiken på kollektivtrafiken i små städer kan man förbättra kollektivtrafikens servicenivå och anseende. (Det är dock svårt att hitta några faktiska erfarenheter som visar att detta har uppnåtts i praktiken.)

- ⇒ I litteraturen presenteras flera tekniska lösningar för att förbättra kollektivtrafiken i landsbygdsområden och småstäder (till exempel självkörande bussar, appar och så vidare.)
- ⇒ Litteraturen visar att cyklandet ligger på en hög, om än sjunkande, nivå i vissa små städer. Denna utveckling kan vändas genom att investera i förbättrad cykelinfrastruktur som ökar trafiksäkerheten och förbättrar cykelinfrastrukturens kontinuitet.
- ⇒ En stor andel av resorna i små städer sker redan till fots. Andelen resor till fots tycks dock minska. En viktig åtgärd för att öka andelen resor till fots är att se till att det är tryggt att promenera och att bostäder ligger inom promenadavstånd från service. En annan åtgärd är att säkerställa att infrastruktur för gångtrafikanter är tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Sådana förbättringar kostar förhållandevis lite och kan genomföras successivt.

Rekommendationer om attityder till transporter som en del av småstadslivet

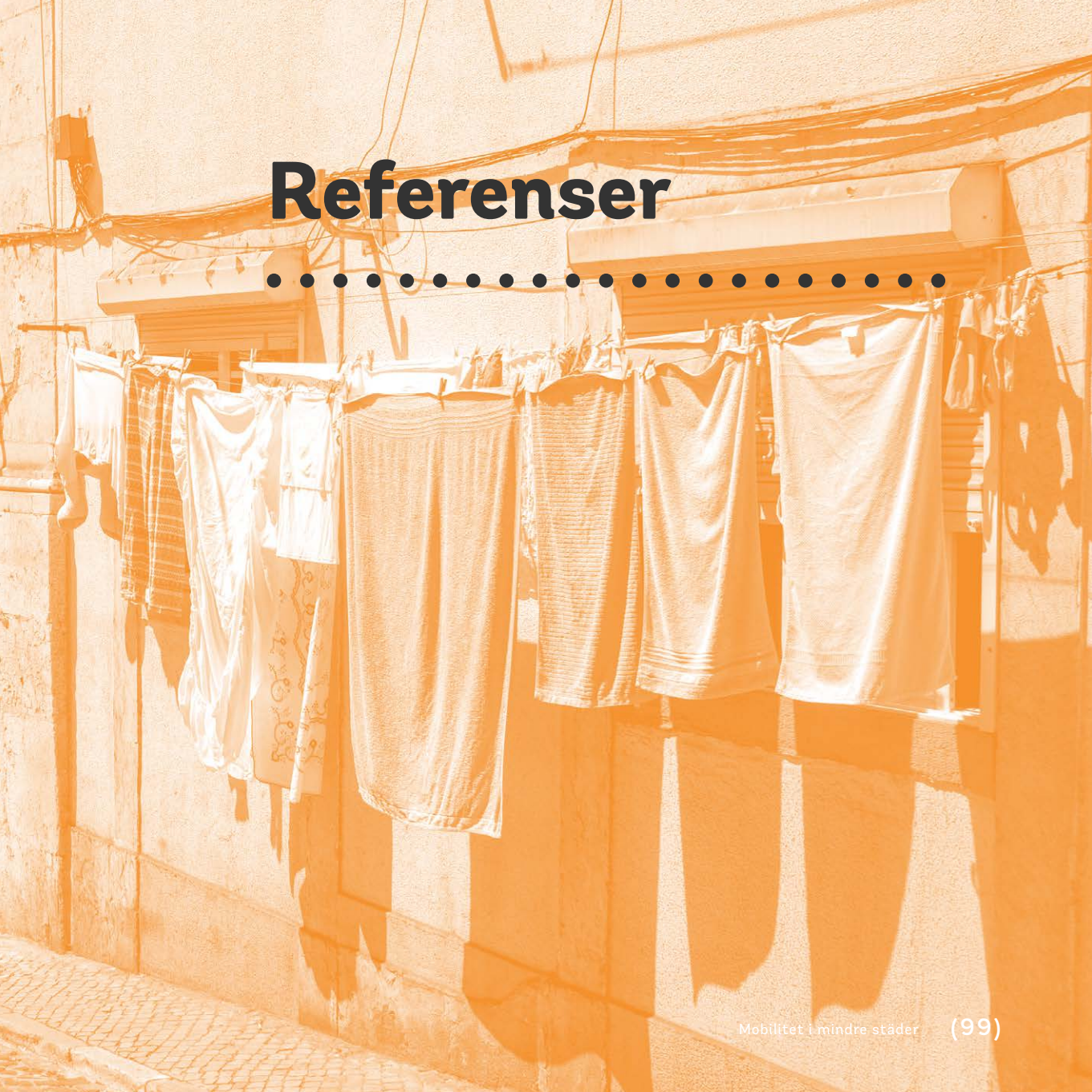
- ⇒ En stark drivkraft hos de som bosätter sig i mindre städer är en önskan om "residential urbanism". Trots det skulle det vara värt att undersöka hur de som bor i småstäder och deras politiker ställer sig till olika former av bostadsbyggande (villor med låg densitet, villor med medelhög densitet, radhus, lägenheter och så vidare) för att ta reda på om och under vilka omständigheter allmänhet och politiker skulle acceptera andra former av nyproducerade bostäder än villor med låg densitet.
- ⇒ Litteraturen visar att människor delvis flyttar till småstäder för att de vill hitta en plats där det finns en större känsla av gemenskap. De kan därför vara mer beredda att agera mer gemenskapsinriktat än de hade varit i en storstad. Vid transportplaneringen i dessa områden kan man försöka slå mynt av denna gemenskapskänsla. Det skulle till exempel kunna öka acceptansen för delade tjänster eller möjliggöra gemensamma transportsatsningar. Detta bör undersökas närmare.
- ⇒ Flera städer har använt sig av spelstrategier, till exempel i form av tävlingar för lokalinvånarna, för att ge människor incitament att cykla mer, köra mer trafiksäkert och så vidare. Sådana initiativ skulle även kunna tillämpas i mindre städer.

Avslutande reflektioner

⇒ Vi har i vår rapport studerat hur situationen ser ut i små städer när det gäller transporter och transportplanering. En betydande andel av befolkningen bor i en mindre stad och i vissa länder i europa bor en allt större andel av befolkningen i små städer. Vår rapport visar att mobilitetsmönstren i dessa mindre städer är mer bilberoende än i större städer och att detta bilberoende tycks öka. Människor söker sig till mindre städer för att få mer utrymme och en lantligare livsstil. Det tycks i dagsläget vara synonymt med en omfattande bilanvändning, huvudsakligen på grund av att människor bor glest. Det finns viss erfarenhet av initiativ för att minska bilberoendet i mindre städer, men både litteraturen och de praktiska erfarenheterna är begränsade. Det finns därför mycket kvar att göra för att öka vår kunskap om och erfarenhet av hur transporter i små städer kan bli mer hållbara.



Referenser



A background image of laundry hanging on a line against a wall, with a dotted line below the title.

1. Gever, R. E. (2019). Compact Urbanism in Small, Remote Settlements: Decoupling Urban Theory from Scale (Master's thesis).
2. Davis, K. (1965). The Urbanization of the Human Population. *Scientific American*, 213(3), 40-53. Retrieved from <http://www.jstor.org/stable/24931110>
3. Woods, M. (2011). *Rural*. London: Routledge.
4. Grant, J. (2006). The Ironies of New Urbanism. *Canadian Journal of Urban Research*, 15(2), 158-174. Retrieved from <http://www.jstor.org/stable/26192453>
5. Fertner, C., Groth, N. B., Herslund, L., & Carstensen, T. A. (2015). Small towns resisting urban decay through residential attractiveness. Findings from Denmark. *Geografisk Tidsskrift-Danish Journal of Geography*, 115(2), 119-132.
6. Lindgren, U. (2003). Who is the counter-urban mover? Evidence from the Swedish urban system. *International Journal of Population Geography*, 9(5), 399-418. doi:<https://doi.org/10.1002/ijpg.296>
7. Servillo, L. A., Atkinson, R., Russo, A. P., Sýkora, L., Demazière, C., & Hamdouch, A. (2014). TOWN, small and medium sized towns in their functional territorial context, Final Report.
8. Servillo, L., & Paolo Russo, A. (2017). Spatial trends of towns in Europe: the performance of regions with low degree of urbanisation. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 108(4), 403-423.
9. Kaufmann, D., & Meili, R. (2019). Leaves in the wind? Local policies of small and medium-sized towns in metropolitan regions. *European Planning Studies*, 27(1), 21-41.
10. Le Bivic, C., & Melot, R. (2020). Scheduling urbanization in rural municipalities: Local practices in land-use planning on the fringes of the Paris region. *Land Use Policy*, 99, 105040. doi:<https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2020.105040>
11. Jousseume, Valérie and Talandier, Magali. "The Dynamics Of Small Towns In France" *European Countryside*, vol.8, no.4, 2016, pp.395-412. <https://doi.org/10.1515/euco-2016-0027>
12. Filipović Marko, Kokotović Kanazir Vlasta and Drobnjaković Marija. "Small Towns in Serbia – The "Bridge" Between the Urban and the Rural" *European Countryside*, vol.8, no.4, 2016, pp.462-480. <https://doi.org/10.1515/euco-2016-0031>
13. Steinführer, A., & Grossmann, K. (2021). Small towns (re) growing old. Hidden dynamics of old-age migration in shrinking regions in Germany. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 1-20.
14. Große, J., Fertner, C., & Groth, N. B. (2016). Urban Structure, Energy and Planning: Findings from Three Cities in Sweden, Finland and Estonia. *Urban Planning*, 1(1), 24-40.

15. Florida, R., Rodríguez-Pose, A., & Storper, M. (2021). Cities in a post-COVID world. *Urban Studies*, 00420980211018072
16. Zhao, Y. (2020). US housing market during COVID-19: aggregate and distributional evidence.
17. Rönningberg, O., & ten Hove, S. (2021). COVID-19 and structural breaks: The case of the Swedish Housing Market.
18. Balemi, N., Füss, R., & Weigand, A. (2021). COVID-19's impact on real estate markets: review and outlook. *Financial Markets and Portfolio Management*, 1-19.
19. Guglielminetti, E., Loberto, M., Zevi, G., & Zizza, R. (2021). Living on my own: the impact of the Covid-19 pandemic on housing preferences. *Bank of Italy Occasional Paper*, (627).
20. Liu, S., & Su, Y. (2021). The impact of the Covid-19 pandemic on the demand for density: Evidence from the US housing market. *Economics Letters*, 110010.
21. Sandow, E., & Westin, K. (2010). Preferences for commuting in sparsely populated areas: The case of Sweden. *Journal of Transport and Land Use*, 2(3/4), 87-107.
22. Scott, M., Murphy, E., & Gkartzios, M. (2017). Placing 'Home' and 'Family' in Rural Residential Mobilities. *Sociologia Ruralis*, 57(S1), 598-621
23. Gieling, J., Vermeij, L., & Haartsen, T. (2017). Beyond the local-newcomer divide: Village attachment in the era of mobilities. *Journal of Rural Studies*, 55, 237-247.
24. Kilpatrick, S., Johns, S., Vitartas, P., & Homisan, M. (2011). Mobile skilled workers: Making the most of an untapped rural community resource. *Journal of Rural Studies*, 27(2), 181-190.
25. Mayer, H., & Knox, P. (2010). Small-town sustainability: Prospects in the second modernity. *European Planning Studies*, 18(10), 1545-1565.
26. Tillberg Mattson, K. (2001). Barnfamiljers dagliga fritidsresor i bilsamhället : ett tidspussel med geografiska och könsmässiga variationer. Uppsala: Kulturgeografiska institutionen, Univ. [distributör].
27. Næss, P. (2012). Urban form and travel behavior. Experience from a Nordic context. *Journal of Transport and Land Use*, 5(2), 21-45.
28. Milbourne, P., & Kitchen, L. (2014). Rural mobilities: Connecting movement and fixity in rural places. *Journal of Rural Studies*, 34, 326-336.
29. Wolday, F. (2018a). Land use and travel behavior in small cities. PhD thesis: 2018:67. Norwegian University of Life Sciences

30. Wolday, F., Cao, J., & Næss, P. (2018). Examining factors that keep residents with high transit preference away from transit-rich zones and associated behavior outcomes. *Journal of Transport Geography*, 66, 224-234
31. Wolday, F. (2018b). Built environment and car driving distance in a small city context. *Journal of Transport and Land Use*, 11(1), 747-767.
32. Drozg, V. (2011). Mobility and lifestyle of small town inhabitants. *COMPETITIVENESS AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE SMALL TOWNS AND RURAL REGIONS IN EUROPE*, 21.
33. Banister, D. (1992): "Energy Use, Transport and Settlement Patterns." In Breheny, M. (ed.): *Sustainable Development and Urban Form*, pp. 160-181. London: Pion Limited.
34. infas, DLR, IVT and infas 360 (2018) *Mobilität in Deutschland* (im Auftrag des BMVI), Berlin, Germany.
35. Klinger, T., Kenworthy, J. R., & Lanzendorf, M. (2013). Dimensions of urban mobility cultures—a comparison of German cities. *Journal of Transport Geography*, 31, 18-29.
36. Hole, A. R., & FitzRoy, F. R. (2005). Commuting in small towns in rural areas: the case of St Andrews. *International Journal of Transport Economics/Rivista internazionale di economia dei trasporti*, 77-92.
37. Cheyne, C., & Imran, M. (2016). Shared transport: Reducing energy demand and enhancing transport options for residents of small towns. *Energy Research & Social Science*, 18, 139-150.
38. Mattioli, G. (2017). 'Forced Car Ownership' in the UK and Germany: Socio-Spatial Patterns and Potential Economic Stress Impacts. *Social Inclusion*, 5, 147-160
39. Berg, J., & Ihlström, J. (2019). The importance of public transport for mobility and everyday activities among rural residents. *Social Sciences*, 8(2), 58.
40. Stewart, O. T., Vernez Moudon, A., Saelens, B. E., Lee, C., Kang, B., & Doescher, M. P. (2016). Comparing associations between the built environment and walking in rural small towns and a large metropolitan area. *Environment and Behavior*, 48(1), 13-36.
41. Festa, D. C., & Forciniti, C. (2019). Attitude towards bike use in Rende, a small town in south Italy. *Sustainability*, 11(9), 2703.
42. Jaszczak, A., Morawiak, A., & Źukowska, J. (2020). Cycling as a sustainable transport alternative in Polish Cittaslow Towns. *Sustainability*, 12(12), 5049.
43. Lopes, F., Cordovil, R., & Neto, C. (2014). Children's independent mobility in Portugal: effects of urbanization degree and motorized modes of travel. *Journal of Transport Geography*, 41, 210-219.
44. Kytä, M. (1997). Children's independent mobility in urban, small town, and rural environments. *Growing up in a changing urban landscape*, 41, 52.

45. Næss, P., & Jensen, O. B. (2004). Urban structure matters, even in a small town. *Journal of Environmental Planning and Management*, 47(1), 35-57. doi:10.1080/0964056042000189790
46. Johnson (2018) Bicycle infrastructure and small towns in the Netherlands. Master thesis. Faculteit der Managementwetenschappen. Radboud University. <https://theses.ubn.ru.nl/handle/123456789/5425>
47. Festa, D. C., & Forciniti, C. (2019). Attitude towards bike use in Rende, a small town in south Italy. *Sustainability*, 11(9), 2703.
48. Ridderstedt, I., & Pyddoke, R. (2017). Vilka reser med kollektivtrafik i lands- och glesbygd? : demografi och resmönster. Retrieved from Statens väg- och transportforskningsinstitut website: <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-11771>
49. Holmgren, J., Jansson, J. O., & Ljungberg, A. (2008). Public transport in towns – Inevitably on the decline? *Research in Transportation Economics*, 23(1), 65-74. doi:<https://doi.org/10.1016/j.retrec.2008.10.011>
50. Tamura, S., Iwamoto, S., & Tanaka, T. (2018). The impact of spatial population distribution patterns on CO2 emissions and infrastructure costs in a small Japanese town. *Sustainable cities and society*, 40, 513-523.
51. Storm, H.N., Svardal, S., Torvik Heian, M., & Motzfeldt Drange, E. (2018) Urbant bygdeliv? Attraktive bosteder og gode bomiljø i Straume, Osøyro og Knarvik m/ Flatøy-Frekhaug-aksen. Rapport 427. Telemarksforskning.
52. Moseley, M. J. (1979). *Accessibility: the rural challenge*. London: Methuen
53. Mounce, R., Beecroft, M., & Nelson, J. D. (2020). On the role of frameworks and smart mobility in addressing the rural mobility problem. *Research in Transportation Economics*, 83, 100956
54. Shergold, I., & Parkhurst, G. (2012). Transport-related social exclusion amongst older people in rural Southwest England and Wales. *Journal of Rural Studies*, 28(4), 412-421.
55. Hansson, L. & Holmgren, J. (2017). Reducing dependency on special transport services through public transport. *Transportation Research Procedia*. ISSN 2352-1465. 25, s 2450- 2460.
56. Stanley, J., Stanley, J., & Lucas, S. (2005). Designing Public Transport To Foster Patronage And Social Inclusion. 9th Conference on competition and ownership in land transport. Lisbon, September 2005. <https://ses.library.usyd.edu.au/handle/2123/6128>
57. Velaga, N. R., Nelson, J. D., Wright, S. D., & Farrington, J. H. (2012). The potential role of flexible transport services in enhancing rural public transport provision. *Journal of Public Transportation*, 15(1), 7.
58. Mulley, C., Nelson, J., Teal, R., Wright, S., & Daniels, R. (2012). Barriers to implementing flexible transport services: An international comparison of the experiences in Australia, Europe and USA. *Research in Transportation Business & Management*, 3, 3-11.



59. Lindgren, H., & Berg, J. (2017). Lösningar för kollektivtrafik på landsbygd: det pågående arbetet i Sverige. Statens väg-och transportforskningsinstitut.
60. Hansson, L. (2013). Hybrid steering cultures in the governance of public transport: A successful way to meet demands?. *Research in Transportation Economics*, 39(1), 175-184.
61. Nigro, A., Bertolini, L., & Moccia, F. D. (2019). Land use and public transport integration in small cities and towns: Assessment methodology and application. *Journal of Transport Geography*, 74, 110-124.
62. Lindgren, H., & Berg, J. (2017). Lösningar för kollektivtrafik på landsbygd: det pågående arbetet i Sverige: Statens väg-och transportforskningsinstitut.
63. Farrell, S., McNamara, D., & Caulfield, B. (2010). Estimating the potential success of sustainable transport measures for a small town. *Transportation research record*, 2163(1), 97-102.
64. Scottish Government (2013) Monitoring and Evaluation of the Smarter Choices, Smarter Places Programme. Going Smarter Final Report March 2013. Scottish Government, Victoria Quay, Edinburgh.
65. Viktorsson E. and Lindelow D. (2018) Omvärldsanalys av transportmönster och beteenden till följd av ny mobilitet och dess effekter på transportsektorns klimatutsläpp. Report prepared for Trafikanalys, Stockholm, 2018. Accessed at <https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2019/omvarldsanalys-ny-mobilitet.pdf>, 29th August 2021.
66. Bruzzone, F., Scorrano, M., & Nocera, S. (2020). The combination of e-bike-sharing and demand-responsive transport systems in rural areas: A case study of Velenje. *Research in Transportation Business & Management*, 100570.
67. Active Access Project (2012) Project Evaluation Report. FGM-AMOR, Graz.
68. FHWA (2016) Federal Highway Administration (2018) Small Town and Rural Multimodal Networks. Report FHWA-HEP-17-024. Washington DC
69. Kaptur, S. (2014). Exploring how healthy rural and small town built environments can be achieved through municipal policies which encourage innovation (Doctoral dissertation).



Bilagor



Bilaga 1.

Metod

Baserat på de forskningsfrågor som utarbetades i samarbete med projektets styrgrupp tog vi fram ett antal sökord för litteratursökning, vilka framgår av bilaga 1. Dessa användes framför allt för att söka fram relevanta uppsatser i Google Scholar. Sökningar gjordes även i uppsatser som hänvisar till dessa uppsatser för att hitta relevant nyare forskning. Uppsatserna kategoriserades utifrån vilka av forskningsfrågorna i denna rapport de behandlade. Som framgår av tabell A1.1 nedan är det många fler forskare som har studerat forskningsfrågorna i kategorin rådande trender och förhållanden än som har studerat frågor om åtgärder för att förändra mobilitetsmönster i urbana områden. Vissa ämnen (forskningsfrågor) har tidigare studerats av mycket få författare, vilket tyder på att det finns en forskningslucka.

**Tabell A1.1 – Antal studier som hittades om varje ämne
(forskningsfråga)**

Definitioner av småstäder	47
Småstäders demografiska betydelse	25
Vilka som bor i dessa områden och vilken typ av livsstil de har	41
Covids påverkan på efterfrågan på bostäder i småstäder	8
Resmönster inom småstäder	40
Småstädernas förhållande till större områden	49
Nya mobilitetslösningar för småstäder	16
Planering för transportförändringar i småstäder	48
Dokumenterad planering av förändringar	11

Tabell A1.2 – Använda sökord vid litteratursökning

Forskningsfråga	Inledande sökord (sök på både "town" och "city")
Hur definierar vi småstäder i fråga om yta och befolkning?	Small*+town+population, size, scale, demographic*, characteristics, planning, urbanization (Titta även på formella definitioner utifrån urbana klassificeringar)
Ökar eller minskar småstädernas betydelse sett till antalet invånare? Finns det några belägg för en «flykt» till dessa områden, särskilt till följd av covid?	Small*+town+population+growth, increase, +COVID, +pandemic (Sök om möjligt även i fastighetsdatabaser. Här finns en del nyttiga länkar: https://uk.finance.yahoo.com/news/property-uk-housing-market-trends-garden-remote-work-stamp-duty-holiday-rishi-sunak-coronavirus-141713213.html)
Vad värdesätter människor med att bo i dessa områden och vilka attityder har de till att bo i dessa områden? Har pandemin förändrat attityderna till mindre städer? Kan vi hitta den "urbana livsstilen" i landsbygdsområden?	Small*+town+lifestyle, attitude*, trend*, way-of-life, working+pattern*

Hur reser människor i dag i dessa områden? Vad kännetecknar den fysiska miljön i dessa områden (t.ex. densitet, avstånd, blandad markanvändning, förekomst av större markanvändningsområden t.ex. köpcentrum, och/eller parkeringsplatser) som påverkar dessa resmönster?	Analys av resedata från nationella transportundersökningar i t.ex. Sverige eller Norge (eller Tyskland)
Ur ett transportperspektiv lever människor i dessa områden sina liv huvudsakligen i landsbygdsområdet eller har de mycket frekventa förbindelser med det urbana?	Litteratursökord: Small*+town+travel pattern*, travel habit*, mod* split, mod* choice, destination, trip+purpose
Vilka typer av transportlösningar hittar vi i dessa områden? Nyare former av mobilitet? Delningstjänster? Hållbara transportlösningar som överförs till dessa områden?	Som ovan
	Small*+town+micromobility, carshare, car club, bike share, MaaS

Dessutom gjordes sökningar på hållbara transporter i småstäder på EU:s webbplats Civitas (EU:s initiativ och projekt för mobilitet i städer). Flera av Flanderns planer för hållbar mobilitet i städer studerades tillsammans med utvärderingsdata som samlats in av den flamländska regeringen. Även Sloveniens erfarenheter studerades med hjälp av författarnas kollegor i Slovenien.

Bilaga 2.

Formell klassificering av småstäder

Utöver teoretiska/geografiska begrepp finns det administrativa indelningar i olika områden. Sveriges kommuner och regioners (SKR:s) kommungruppsindelning består av tre huvudkategorier (A. Storstäder och storstadsnära kommuner, B. Större städer och kommuner nära större stad, C. Mindre städer/tätorter och landsbygds-kommuner). Inom varje kategori finns det tre underkategorier. SKR:s indelning bygger på storlek på tätorten, närhet till större tätort och pendlingsmönster. I denna bilaga förklarar vi dessa indelningar.

Tabell A2.1: SKR:s kommungruppsindelning

A. Storstäder och storstadsnära kommuner
A1. Storstäder – kommuner med minst 200 000 invånare varav minst 200 000 invånare i den största tätorten.
A2. Pendlingskommun nära storstad – kommuner där minst 40 procent av nattbefolkningen pendlar till arbete i en storstad eller storstadsnära kommun.
B. Större städer och kommuner nära större stad
B3. Större stad – kommuner med minst 50 000 invånare varav minst 40 000 invånare i den största tätorten.
B4. Pendlingskommun nära större stad – kommuner där minst 40 procent av nattbefolkningen pendlar till arbete i en större stad.
B5. Lågpendlingskommun nära större stad – kommuner där mindre än 40 procent av nattbefolkningen pendlar till arbete i en större stad.
C. Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner
C6. Mindre stad/tätort – kommuner med minst 15 000 men mindre än 40 000 invånare i den största tätorten.
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort – kommuner där minst 30 procent av nattbefolkningen pendlar till arbete i annan mindre ort och/eller där minst 30 procent av den sysselsatta dagbefolkningen bor i annan kommun.

C8. Landsbygdskommun – kommuner med mindre än 15 000 invånare i den största tätorten, lågt pendlingsmönster (mindre än 30 procent).

C9. Landsbygdskommun med besöksnäring – landsbygdskommun med minst två kriterier för besöksnäring, dvs antal gästnätter, omsättning inom detaljhandel/hotell/ restaurang i förhållande till invånarantalet.

Källa: <https://skr.se/skr/tjanster/kommunerochregioner/faktakommunerochregioner/kommungruppsindelning.2051.html>

Funktionell analysregion (FA-region) definieras baserat på arbetspendling. Tillväxtverket definierar FA-region som ”en region, inom vilken människor kan bo och arbeta utan att behöva göra alltför tidsödande resor”. FA-regionerna i Sverige består av sex kategorier. Centralitetsindex är en annan indelning som används för att beskriva centralitet baserat på tillgången till arbetsplatser och servicefunktioner. Detta index används i många länder, till exempel Norge, och bygger på samma princip som indelningen i FA-regioner.

Tabell A2.2: Tillväxtverkets indelning i FA-regioner

Storstadskommuner (FA-regioner): Mindre än 20 procent av befolkningen bor i rurala områden och har tillsammans med angränsande kommuner en samlad folkmängd på minst 500 000 invånare.

Täta blandade kommuner (FA-regioner): Mindre än 50 procent av befolkningen bor i rurala områden och minst hälften av befolkningen har mindre än 45 minuters resväg med bil till en tätort med minst 50 000 invånare.

Glesa blandade kommuner (FA-regioner): Mindre än 50 procent av befolkningen bor i rurala områden och mindre än hälften av befolkningen har mindre än 45 minuters resväg med bil till en tätort med minst 50 000 invånare.

Tätortsnära landsbygdskommuner (FA-regioner): Minst 50 procent av befolkningen bor i rurala områden och minst hälften av befolkningen har mindre än 45 minuters resväg med bil till en tätort med minst 50 000 invånare.

Glesa landsbygdskommuner (FA-regioner): Mer än 50 procent av befolkningen bor i rurala områden och mindre än hälften av befolkningen har mindre än 45 minuters resväg med bil till en tätort med minst 50 000 invånare.

Mycket glesa landsbygdskommuner (FA-regioner): Hela befolkningen bor i rurala områden och har i genomsnitt minst 90 minuters resväg med bil till en tätort med minst 50 000 invånare.

Källa: <https://tillvaxtverket.se/statistik/regional-utveckling/regionala-indelningar/fa-regioner.html>

Bilaga 3.

Beläggens kvantitet och kvalitet

Denna rapport är uppbyggd kring ett antal forskningsfrågor, vilket förklaras i kapitel 1. Beläggens kvalitet och kvantitet för varje fråga varierar – det finns mer och bättre belägg för vissa frågor än för andra. Detta, tillsammans med slutsatserna för varje fråga, sammanfattas i tabell A3.1 nedan.

Forskningsfråga	Slutsatser	Beläggens kvalitet	Beläggens kvantitet
Definitioner av småstäder	Det finns mycket forskning om småstäder men de definieras olika i olika studier och länder. Antalet invånare i småstäder anses ofta ligga på 5 000–30 000 men kan ibland vara hela 50 000. Småstäder kan sedan delas in i underkategorier beroende på var de ligger i förhållande till större storstäder och om de har en regional servicefunktion.	Måttlig	Hög
Småstäders demografiska betydelse	I de europeiska länderna bor 10–15 procent av den sammanlagda befolkningen i småstäder och ytterligare 10–15 procent bor i glesa landsbygdsområden. Eftersom småstäder överlag växer lika fort eller fortare än andra områden är deras demografiska betydelse oförändrad eller till och med ökar. Småstädernas demografiska betydelse minskar endast i avlägset belägna småstäder som är beroende av en eller två stora arbetsgivare inom industrin.	Hög	Hög

Forskningsfråga	Slutsatser	Beläggens kvalitet	Beläggens kvantitet
Vilka som bor i dessa områden och vilken typ av livsstil de har	Det har varit svårt att hitta litteratur om själva attityderna till att bo i småstäder, men det finns en del forskning om vilken typ av människor som bor där och vilka motiv de har för att göra det. Det finns dem som flyttar in från större urbana områden i jakten på mer utrymme till lägre kostnad och en mer "lantlig" livsstil. Det finns dem som ursprungligen är från dessa småstäder och flyttar "tillbaka till rötterna" för att vara närmare familj och bekanta platser. Sedan har vi dem som vid pensionsålder flyttar in från omkringliggande områden för att få tillgång till småstädernas service. Även om det finns vissa belägg för att en del av de människor som flyttar in har en mer "alternativ" eller "miljövänlig" inställning till sitt (nya) liv i småstaden drivs de flesta av en önskan om "residential urbanism", det vill säga att de vill ha en lantlig livsstil och mer utrymme, men i en småstadsmiljö.	Hög	Måttlig

Forskningsfråga	Slutsatser	Beläggens kvalitet	Beläggens kvantitet
Covids påverkan på efterfrågan på att bo i småstäder	Det finns hittills begränsad forskning om detta men analyser av bostadsförsäljningar tyder på att fler har flyttat till förorter och småstäder belägna inom storstadsregioner sedan pandemics början.	Måttlig	Måttlig till låg
Resmönster inom småstäder	Nationella transportundersökningar och andra data visar att resandet i småstäder är mer bilberoende än i stora städer och att gångtrafiken är det näst vanligaste transportsättet. Det är dock viktigt att notera att graden av utpendling i stor utsträckning påverkar fördelningen mellan olika trafikslag. Det innebär att mer självständiga småstäder kan vara mindre bilberoende än småstäder som ingår i en storstadsregion. Huvudskälet till det starka bilberoendet är den glesare bebyggelse som återfinns i småstäder och den här typen av bebyggelseutveckling fortsätter eller till och med ökar. En sämre infrastruktur för cykel- och gångtrafik, sämre kollektivtrafik och högre bilinnehav än i större städer leder i kombination med den låga densiteten till en ytterligare "inlåsning" av den höga bilanvändningen.	Hög	Hög



Forskningsfråga	Slutsatser	Beläggens kvalitet	Beläggens kvantitet
Nya mobilitetslösningar för småstäder	I många studier diskuteras nya mobilitetslösningars tillämplighet på småstäder och landsbygdsområden, men de flesta av dessa bygger på modellering av hypotetiska verksamheter. Nya mobilitetslösningar tros kunna vara en möjlighet för dessa områden, antingen som komplement till eller i stället för kollektivtrafik. Det är fortfarande dock högst osäkert om det går att hitta lönsamhet för sådana tjänster i dessa områden på grund av den låga efterfrågan.	Måttlig	Måttlig
Planering för transportförändringar i småstäder	Det finns i litteraturen få dokumenterade belägg för att man i småstäder planerar för ökad cykel- och gångtrafik, för stationsnära utveckling eller för kompakt urbanism. Det transportslag som i en småstads- och landsbygdscontext ägnas störst uppmärksamhet i litteraturen är kollektivtrafik, inbegripet integrationen av konventionell och anropsstyrd kollektivtrafik och styrningen av denna integration. Trots det ligger fokus i litteraturen, även när det gäller kollektivtrafik, framför allt på genomförbarhetsstudier och försök, inte på storskaliga, långsiktiga förändringar av kollektivtrafiken i dessa områden. Detta visar att det finns en betydande brist på belägg.	Låg	Låg

Forskningsfråga	Slutsatser	Beläggens kvalitet	Beläggens kvantitet
Dokumente-rad planering av föränd-ringar	I likhet med föregående forskningsfråga finns det på grund av bristen på faktiskt genom-förda initiativ därför mycket lite data om uppmätta effekter av förändringar i transport-planeringen i småstäder. Undantagen finns i regel i den grå litteraturen, där utvärderings-metoderna är mindre transparenta och ofta mindre rigorösa än i den vetenskapliga litte-raturen. Detta visar att det finns en betydande brist på vetenskapliga belägg. Det finns dock en del praktiska erfarenheter, särskilt från Flandern i Belgien och från Slovenien, där många småstäder har ägnat sig åt planering för hållbar mobilitet i städer.	Låg	Låg

Rapportens författare:

Tom Rye och Lisa Hansson är professorer vid Avdelningen för logistik, Høgskolen i Molde – Vitenskapelig høyskole i Logistikk, Norge. De arbetar i flera projekt som handlar om omställning till mer hållbara transportsystem, med betoning på policy- och governancefrågor.

Kontakt:

K2

Bruksgatan 8

222 36 Lund

info@k2centrum.se

Bilder: omslag sid 1 & 124: iStock. SeanShot. 9: luza studios. 12: Reimphoto. 15: Imgorthand. 16: ljubaphoto. 21: gegeonline. 22: shapecharge. 30: kate. 34: jacob lund. 39: Vonkara. 1 44: romrodinka. 51: dusanpetkovic. 55: Per Boge. 56: monstArrr. 63: FatCamera. 66: Ugur Karakoc. 69: stockstudioX. 75: targovcom. 79: Firn. 86: piranka. 90: Kennet Ruona. 93: Halfpoint. 99: Alatom. 104: Claudio Arnese. 107: piola666.

K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige. Vi forskar om hur kollektivtrafiken kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner. Vi utbildar kollektivtrafikens aktörer och sprider kunskap till beslutsfattare så att debatten om kollektivtrafik förs på vetenskaplig grund.

K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö universitet och VTI i samarbete med Region Stockholm, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

På vår hemsida k2centrum.se kan du ta del av fler publikationer från K2.



www.k2centrum.se