

Planering för ett transporteffektivt samhälle - verksamheter

Vägledning för klimatlöfte 12 om ett transporteffektivt samhälle.

2025-11-19

Målsättning

Klimatlöfte 12 anger att "kommunen säkrar att planering och byggande bidrar till ett transporteffektivt samhälle. Program och planer ska bidra till att andelen hållbara resor i kommunen ökar mätt som andel av gång, cykel och kollektivtrafik av totalt antal utförda resor."

Ett transporteffektivt samhälle innebär att biltrafik, lastbilstrafik och flygresande minskar, eftersom de är de mest energikrävande och utsläppsintensiva transportsätten mätt per personkilometer eller tonkilometer. Transporteffektivt samhälle innebär därför att tillgängligheten utvecklas genom förbättringar av andra, mer energieffektiva transportsätt, och genom att ökad närhet och digital tillgänglighet minskar hur långt och hur ofta vi behöver resa (SOU, 2022).

Den fysiska planeringen (stadsplaneringen) kan underlätta resandet till fots eller med cykel och kollektivtrafik genom ökad närhet. Detta möjliggörs genom att de olika funktioner som vi efterfrågar i vår vardag såsom skola, service, arbetsplatser, rekreation med mera, placeras nära varandra eller i kollektivtrafiknära lägen. Lokaliseringen av bostäder och verksamheter i detaljplanen och hur stadsstrukturen utvecklas spelar en central roll i samspelet mellan bebyggelse och minskat transportbehov (Boverket, 2025).

Vägledning och användning för främst verksamheter

Följande frågor kan ses som en vägledning och riktninganalys för att se om aktuella (detalj)planer och program har förutsättningar att uppfylla klimatlöfte 12. Med fördel bör principerna användas i tidiga skeden innan beslutsprocessen kommit för långt och det är lättare och mindre kostsamt att avstyrka olämpliga lokaliseringar. Till exempel kan principerna vara en av utgångspunkterna för att ge planbesked.

Vägledningen används med fördel tillsammans med beräkningsverktyg som Trafikverkets trafikstringsmodell eller GR:s hållbarhetsverktyg. Det finns inget krav på att en plan måste klara samtliga frågor, men om det blir flera nej på frågorna nedan är det en indikation på att planen inte uppfyller klimatlöftet.

Råden nedan är designade för att i stor utsträckning vara allmänt applicerbara, men lokala förutsättningar har betydelse.

Allmänt

- Förtätar/kompletterar ny verksamhet befintliga tätorter/samhällen med närhet till centrala målpunkter som omsorg, skola och affärer?

Både densitet (tex antal jobb per yta) och mixen (olika typer av funktioner) påverkar färdmedelsval (Litman, 2025). Lokalisering av nya verksamheter i flerfunktionella områden med olika användningar (arbetsplatser, service, bostäder, fritid) har därmed betydelse för ökad gång

och cykling (Trafikverket, 2022). En arbetsprincip är 15-minutersstaden (lika bra i mindre tätorter och samhällen som större städer), dvs dagliga behov kan tillgodoses på cirka 15 minuter med gång eller cykel. Även en balans mellan antal arbetsplatser och bostäder kan eftersträvas, men det är svårt att här ge generella riktlinjer.

- Är gång- och cykelvägar till och från verksamheten samt viktiga målpunkter som omsorg, skola och affärer säkra, trygga och genare än bilen?

För att attrahera cyklisterna behöver cykelvägarna vara av god standard och gena. Ytterligare attraktivitet nås genom att inte blanda cyklisterna med bilar och lastbilar med höga hastigheter, eller blanda cyklisterna med gångtrafikanter vilket skapar otrygghet och sämre framkomlighet för både cyklisterna och gångtrafikanter. (Trafikverket, 2022)

- Ligger verksamheten nära en kollektivtrafikanslutning?

Forskning visar att centrala arbetsplatser med god tillgänglighet till kollektivtrafik skapar betydligt bättre möjligheter till promenader, cykling och pendling med kollektivtrafik jämfört med perifera arbetsplatser med liten konkurrens om tillgänglighet med bil (Pritchard & Frøyen, 2019). Det är viktigt att ny bebyggelse, som bostäder, arbetsplatser, service, handel och andra målpunkter placeras nära hållplatser och utformas på ett tillgängligt och attraktivt sätt så att de blir ett fullgott alternativ till bilen. (Trafikverket) Gångavståndet till hållplats bör inte vara längre än 400 – 500 meter.

- Är kollektivtrafiken frekvent enligt VGR:s definitioner, vilket innebär minst 10 resmöjligheter per vardag för tätorter med minst 1 000 invånare?

För mindre orter med ett invånarantal under 1 000 invånare föreslår VGR ett mindre frekvent grundutbud, till exempel 2 resmöjligheter per vardag för tätorter med ett invånarantal mellan 200 – 499 invånare. Bedömningen är dock att grundutbudet med 10 resmöjligheter per dag behövs för att kunna utgöra ett alternativ till egen bil.

Placering av arbetsplatser

- Är placeringen i centrumnära läge?

Lokalisering i centrumnära läge korrelerar med en betydligt lägre andel pendling med bil (Wolday m.fl., 2019), och högre andel pendling med kollektivtrafik (Wolday m.fl., 2018). Forskning från Oslo visade att andelen som bilpendlar motsvarar ca 10 %, 20%, 35%, 55% för när arbetsplatsen låg under 2 km, 2-5 km, 5-13 km och över 13 km bort. Ungefär det motsatta mönstret kunde observeras för pendling med kollektivtrafik. Enligt Trafikverket är dessutom benägenheten att gå till centrum något längre jämfört med vardaglig målpunkt (som affär och skola). Här accepteras ett gångavstånd på upp till 2 kilometer, vilket motsvarar ca 25-30 minuters gångtid (Boverket, 2023).

Forskning från Oslo visar att även perifera lokaliseringar som har goda kollektivtrafikförbindelser har svårt mäta sig med mer centrala delar när det gäller tillgänglighet med kollektivtrafik från samhällets olika utgångspunkter (Wolday m.fl., 2019). För nya arbetsplatser som inte kan inrymmas inom innerstadens stadsstruktur är en förtätning av arbetstillfällena i de starkaste knutpunkterna för kollektivtrafik i förorten en bra strategi.

- Är placeringen nära/i ett lokalt center?

Lokal tillgänglighet och närhet är av betydelse för att människor ska välja att gå eller cykla till målpunkter som de nyttjar i sin vardag (Trafikverket, 2022). Även närhet till ett lokalt centrum spelar roll för minskad bilanvändning även om effekten är mer begränsad. Ett lokalt centrum är ett område med kombinationer av olika verksamheter som handel, service, tillfällig vistelse, samlingslokaler, kontor och andra jämförliga verksamheter som behöver ligga centralt eller vara lätta att nå. Studier har tex visat att invånare i områden med hög tillgång på lokala jobb tenderar att pendla kortare sträckor och köra mindre än invånare i områden med brist på jobb (Wolday m.fl., 2018).

- Är parkeringstalet för verksamheten under genomsnittet för parkeringstalet i kommunen alternativt bilinnehavet i kommunen?

Minskat utbud av parkeringsplatser tenderar att leda till minskad bilanvändning och bilägande. Minskad tillgång till gratis parkering på arbetsplatsen är effektivt sätt att minska bilanvändningen vid arbetsresor. Begränsad parkering både hemma och vid resmålet bidrar till bilanvändning blir särskilt låg (Christiansen m.fl., 2017). Bilinnehavet för kommunen och mindre områden ner på fastighetsnivå kan beställas från SCB. Förutom utbud av parkeringsplatser är också prissättning, gångavstånd och upplåtelseform faktorer som påverkar efterfrågan på parkering och därmed val av färd sätt och bilinnehav.

Verksamheter som driver persontransporter

- Undviks etablering av externa köpcentrum och placering av verksamheter som driver biltrafik samt besöks ofta i perifert läge?

Handelsetableringar utanför centrumkärnor leder till ökad bilkörning. Uppemot 80–90 % av inköpsresorna till externa handelsområden sker med bil. Gång- och cykeltillgängligheten är generellt låg, och områdena är utformade för biltrafik. Även där kollektivtrafik finns är det ofta svårt att röra sig mellan olika delar av området på ett tryggt och smidigt sätt (Trafikverket, 2017).

Om verksamheter som besöks frekvent, till exempel dagligvaruhandel som livsmedelsbutiker, placeras i perifert läge riskerar det att driva ytterligare ökning av persontransporter. Samlokalisering av sådana verksamheter med exempelvis externa köpcenter är exempel som kan leda till mer transport, i synnerhet med bil.

Även andra verksamheter som driver trafik som Systembolaget ska undvikas i externa lägen. För andra transportdrivande verksamheter som möbelförsäljning och byggvaruhandel bör mer centrala etableringar eftersträvas – åtminstone med centrala visnings- och beställningsbutiker som komplement.

- Vissa verksamheter ska inte placeras i centrum

Det är inte alla typer av verksamheter som bör vara centralt belägna. Förskolor, skolor, livsmedelsbutiker och andra icke-specialiserade funktioner är exempel på verksamheter som betjänar lokalsamhällen. Ett centralt måttal är att antalet användare eller besökare från ett lokalt uppsamlingsområde är större än antalet anställda (Wolday m.fl., 2019). Totalt sett borde

antalet anslutande från ett lokalt uppsamlingsområde (max ca 15 min till fots eller cykel) vara högre än antalet som behöver resa längre sträckor.

Verksamheternas (gods)transportbehov

- Skapar placeringen tillgänglighet till verksamhetens behov av tjänster och produkter?

Placering utifrån närhet till de behov verksamheten har påverkar behovet av transporter. Närhet till exempelvis handelscentra, servicefunktioner eller kundgrupper kan minska transportbehovet och öka möjligheten för samordnade transporter (Trafikverket, 2022).

- Skapas förutsättningar för samordnade transporter och hållbara transporter i sista ledet?

Samordnad varudistribution och användning av omlastningscentraler har testats och införts i flera kommuner, med minskat transportarbete som resultat. I modellen levereras gods från fjärrtransporter till en gemensam terminal där det lastas om och distribueras vidare i mindre sändningar med färre, mer fullastade fordon till mottagare i städerna – exempelvis butiker, restauranger, kontor och hushåll som beställt varor på distans (Dickinson m.fl., 2024). Vidare, om leveranser kan ske till ett lokalt utlämningsställe finns en potential för att den sista sträckan i transportkedjan kan ske på ett hållbart sätt (Trafikverket, 2022).

- Placeras verksamheter som hanterar stora mängder gods nära knutpunkter och hållbara transportalternativ?

Verksamheter som karaktäriseras av ett stort flöde av gods kan lokaliseras med god anslutning till regionalt eller lokalt gods nätverk, gärna med tillgång till järnväg eller kombiterminal. För att det ska finnas möjlighet till effektiv omlastning vid transport av en vara från A till B behöver det finnas en terminal inom rimligt avstånd i båda ändarna som passar leverantörers och kunders behov frekvens, tillförlitlighet och kapacitet och möjlighet till överflyttning mellan trafikslag (Trafikanalys, 2016).

Referenser

Boverket. (2023, september 20). *Detaljplanens lokalisering*. Boverket.

<https://www.boverket.se/sv/PBL->

[kunskapsbanken/detaljplan/lamplighetsbedomning/klimatpaverkan/lokalisering/](https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/detaljplan/lamplighetsbedomning/klimatpaverkan/lokalisering/)

Boverket. (2025). *Lämplig mark- och vattenanvändning*. Boverket.

<https://www.boverket.se/sv/PBL->

[kunskapsbanken/detaljplan/lamplighetsbedomning/](https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/detaljplan/lamplighetsbedomning/)

Christiansen, P., Engebretsen, Ø., Fearnley, N., & Usterud Hanssen, J. (2017). Parking

facilities and the built environment: Impacts on travel behaviour. *Transportation*

Research Part A: Policy and Practice, 95, 198–206.

<https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.10.025>

Dickinson, J., Hult, C., Lundström, H., & Roth, A. (u.å.). *Snabb omställning av vägtrafiken för minskad klimatpåverkan*. 2024.

Litman, T. (2025). *Are Vehicle Travel Reduction Targets Justified?*

Pritchard, R., & Frøyen, Y. (2019). Location, location, relocation: How the relocation of offices from suburbs to the inner city impacts commuting on foot and by bike. *European Transport Research Review*, 11(1), 14. <https://doi.org/10.1186/s12544-019-0348-6>

SOU. (2022). *Rätt för klimatet* (No. SOU 2022:21). Regeringskansliet.

Trafikanalys. (2016). *Godstransporter i Sverige en nulägesanalys* (No. 2016:7).

Trafikverket. (2017). *Handel* [Text]. Trafikverket; trafikverket@trafikverket.se.

<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/samspel-mellan-trafik-och-bebyggelse/Lokalisering---principer-och-markanvandning/Handel/>

Trafikverket. (2022). *Handbok för trafikstrategiskt arbete: Tillgänglighet i ett hållbart samhälle* [Elektronisk resurs]. Trafikverket.

Wolday, F., Naess, P., & Tønnesen, A. (2018). *Workplace location, polycentricism, and car commuting*. <https://www.jtlu.org/index.php/jtlu/article/view/1488>

Wolday, F., Naess, P., & Tønnesen, A. (2019). Workplace location, polycentricism, and car commuting. *Journal of Transport and Land Use*, 12(1), 785–810.

<https://doi.org/10.5198/jtlu.2019.1488>