



Hållbar mobilitet i landsbygdskommuner

En studie av mobilitetsstrategier i Sollefteå och
Tranås

Jonas Nygårds & Olivia Wramhult

Självständigt arbete • 15 hp

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Landskapsarkitekturprogrammet

Alnarp 2024



Hållbar mobilitet i landsbygdskommuner – En studie av mobilitetsstrategier i Sollefteå och Tranås

Sustainable mobility in rural municipalities – A study of mobility strategies in Sollefteå and Tranås

Jonas Nygårds & Olivia Wramhult

Handledare: Anna Jakobsson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Matilda Alfengård, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: G2E

Kurstitel: Självständigt arbete i Landskapsarkitektur

Kurskod: EX0845

Program/utbildning: Landskapsarkitektprogrammet

Kursansvarig inst.: Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2024

Omslagsbild: Jonas Nygårds, 2023

Upphovsrätt: Alla bilder används med upphovspersonens tillstånd.

Nyckelord: Landsbygdsutveckling, landsbygder, landsbygd, regional planering, kommunal planering, transport, kollektivtrafik, mobilitetsstrategi, transportfattigdom, infrastruktur

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Sammanfattning

Att uppnå hållbar mobilitet är avgörande för övergången mot ett mer miljömässigt hållbart och koldioxidneutralt samhälle, eftersom transportsektorn står för betydande växthusgasutsläpp. Även om det finns generella strategier för att främja hållbar mobilitet, finns det ingen universallösning som fungerar överallt, vilket kräver lokala tillvägagångssätt. Dokument om hållbar mobilitet fokuserar dock främst på urbana områden och riskerar därmed att förbise behoven på landsbygder. Analyser av strategier i Sollefteå och Tranås visar på gemensamma problem trots olika förutsättningar, vilket belyser de delade utmaningarna som landsbygder står inför. Att balansera de ekologiska, sociala och ekonomiska dimensionerna av hållbarhet är avgörande, särskilt när det gäller bilanvändning på landsbygder, där den sociala hållbarheten kan väga tyngre än den ekologiska. Beteendeförändringar, inklusive marknadsföring och främjande av alternativa transportsätt, är avgörande för att främja hållbar mobilitet. Dessutom kräver en förbättring av landsbygders transportalternativ, såsom anropsstyrd trafik, innovation och samordning mellan olika transportsätt och myndigheter. Slutligen, för att uppnå hållbar mobilitet på landsbygder krävs att hänsyn tas till deras egna utmaningar och förutsättningar för att kunna genomföra lämpliga åtgärder för sitt specifika sammanhang.

Nyckelord: landsbygdsutveckling, landsbygder, landsbygd, regional planering, kommunal planering, transport, kollektivtrafik, transportfattigdom, mobilitetsstrategi, infrastruktur

Abstract

Achieving sustainable mobility is crucial for transitioning towards a more environmentally sustainable and carbon-neutral society, as the transport sector accounts for significant greenhouse gas emissions. While there are general strategies for promoting sustainable mobility, there is no one-size-fits-all solution, necessitating local approaches. However, documents on sustainable mobility primarily focus on urban areas, potentially neglecting the needs of rural communities. Analysis of strategies in Sollefteå and Tranås reveals common issues despite differing conditions, highlighting the shared challenges faced by rural communities. Balancing the ecological, social, and economic dimensions of sustainability is important, particularly regarding the use of cars in rural areas, where societal aspects may outweigh environmental concerns. Behavioral changes, including marketing and promoting alternative modes of transport, are essential for fostering sustainable mobility. Additionally, improving rural transport options, such as demand responsive services, requires innovation and coordination between various modes of transport and authorities. Ultimately, to achieve sustainable mobility in rural areas, it is necessary to consider their unique challenges and conditions to implement appropriate measures for their specific context.

Keywords: rural development, rural areas, countryside, regional planning, municipal planning, transportation, public transport, transport poverty, mobility strategies, infrastructure

Förord

Många människor har på olika sätt varit involverade i arbetet med denna kandidatuppsats. Utan era bidragande hade vi inte kommit i land som vi nu har gjort. Varma tack vill vi ge er alla.

Ett stort tack till vår handledare Anna Jakobsson som med snabb respons och kloka frågor fört vårt arbete framåt och fått oss att fundera ett steg längre. Ett hjärtligt tack till vår motläsare Karin Tagesson som utöver insiktsfulla och användbara råd också gett oss ett större självförtroende genom sitt positiva bemötande och kontinuerliga uppmuntrande. Vi vill även rikta ett tack till Matilda Alfengård som bidragit med flera hjälpsamma lästips och till Sara Ringvall Sundkvist som tog sig tiden att sitta ner och vägleda oss. Tack till Maaïke Smit på Sollefteå kommun och till Annsofie Sarenäs och Jimmy Karlsson på Tranås kommun för era behjälpliga tips och goda bemötande. Tusen tack till Hanna Palmér som korrekturläst och bollat frågeställningar med oss.

Det allra största tacket vill jag ge till Jonas.

Och ett ännu större tack till Olivia.

Jonas Nygårds & Olivia Wramhult

2024-03-11

Innehållsförteckning

Sammanfattning

Abstract

Förord

1.	Inledning	8
1.1	Bakgrund.....	8
1.1.1	Mobilitet och hållbarhet.....	8
1.1.2	Landsbygd och landsbygder.....	9
1.2	Mål och syften.....	10
1.3	Frågeställningar	10
1.4	Material och metod	10
1.4.1	Litteraturstudie	11
1.4.2	Dokumentstudie.....	12
1.4.3	Jämförande analys	13
2.	Hållbarhet och hållbar mobilitet i Sverige	14
2.1	Globala mål.....	14
2.2	Nationella mål – den ekologiska dimensionen.....	16
2.3	Landsbygders och städers olika förutsättningar	16
2.3.1	Social hållbarhet i relation till mobilitet på landsbygder	17
3.	Strategier för hållbar mobilitet i Sverige	19
3.1	Hållbar mobilitet i städer	19
3.2	Statliga myndigheters strategier kring hållbar mobilitet	19
3.3	Regionala utvecklingsstrategier kopplade till hållbar mobilitet i Västernorrlands och Jönköpings län	21
3.3.1	Kollektivtrafik – nuläge och vision.....	23
4.	Strategier för hållbar mobilitet i landsbygdskommuner	25
4.1	Kommunala utvecklingsplaner för hållbar mobilitet i Sollefteå och Tranås	25
4.2	Problematik kring mobilitet.....	27
4.3	Strategier för hållbar mobilitet.....	28
4.4	Åtgärder för hållbar mobilitet.....	30
5.	Slutsatser och diskussion	33
5.1	Resultatdiskussion	33

5.2	Metoddiskussion	35
6.	Avslutande reflektioner	37
7.	Referenser	38
7.1	Litteratur och dokument	38
7.2	Figurer	45

1. Inledning

1.1 Bakgrund

1.1.1 Mobilitet och hållbarhet

Mobilitet avser både den fysiska förflyttningen av människor eller gods samt potentialen att kunna förflytta sig (Sätherberg 2019, s. 18). Till skillnad från transport som innefattar en handling, ”förflyttning av gods eller personer” (Nationalencyklopedin 2023c), syftar alltså mobilitet också på möjligheten till förflyttning. För att förflyttningen ska kunna räknas som hållbar, behöver resor och transporter vara ”effektiva och bra för såväl ekonomi och samhällsutveckling som hälsa och miljö” (Trafikverket 2010, s. 33). Hållbar mobilitet är av stor betydelse med tanke på de utmaningar som finns i dagens samhälle, särskilt med avseende på klimatförändringar, rättvist resande och ojämlikheter mellan människor boende på landsbygder jämfört med de i städer (Naturvårdsverket 2024; Fridén Syrjäpalo 2023; Parlamentariska landsbygdskommittén 2017).

FN:s utvecklingsprogram, UNDP, har satt upp målet att lösa klimatkrisen till 2030, bland annat genom att säkerställa minimala utsläpp av växthusgaser (Globala målen 2022e). Enligt Naturvårdsverket (2024) kommer 30% av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter och är därmed den näst största källan till landets växthusgasutsläpp, vilket innebär att det finns en god potential att förbättra den statistiken genom en mer hållbar mobilitet. Hållbar mobilitet kan antas vara lösningen eller kompromissen mellan att minimera utsläppen och samtidigt säkerställa lika bra, om inte bättre transporter i samhället, eftersom resor är en förutsättning för social och ekonomisk hållbarhet (Banister 2008).

Den så kallade urbana normen, vilken är en följd av den ökade urbaniseringen, innebär att staden som ideal vad gäller exempelvis levnadsvanor ofta ses som det normativa och önskvärda, medan landsbygder betraktas som avvikande (Tillväxtverket u.å.). Detta skapar en utmaning för arbetet med hållbar mobilitet, eftersom resurser och politiskt fokus tenderar att koncentreras till städer (Hela Sverige ska leva 2018; Hela Sverige ska leva 2021; Kulturrådet 2021 s. 20; Ekonomistyrningsverket 2022, s. 50).

Tillgången till transportinfrastruktur kan skiljas avsevärt mellan städer och landsbygder (Fridén Syrjäpalo 2023). I städer finns bättre förutsättningar för smarta och hållbara mobilitetslösningar, i form av bland annat befintlig infrastruktur, kortare reseavstånd och ett större kundunderlag för olika tjänster, i jämförelse med landsbygdernas förutsättningar på samma punkter (Björling & Fredriksson 2018). Detta adderar till en redan existerande obalans mellan stad och land, där städerna kan dra en fördel av sitt utgångsläge med tillgångar såsom arbetskraft av särskild kompetens, högre finansiella kapital och lägre transportkostnader (Parlamentariska landsbygdskommittén 2017, s. 69). För att sammanfatta alla punkter ovan kan det konstateras att arbetet med hållbar mobilitet är viktigt ur både miljöaspekter och sociala och ekonomiska perspektiv.

1.1.2 Landsbygd och landsbygder

Det finns flera olika beskrivningar om vad landsbygd är (Tillväxtverket u.å.b; Åkerman 2020). Nationalencyklopedin (2023b) definierar landsbygd som ett: ”(större) område med ringa tätortsbebyggelse”. Med information från Statistikmyndigheten (2022), som beskriver tätorten som ”en sammanhängande bebyggelse med minst 200 invånare.”, bor 88 procent av landets befolkning i tätorter. I relation till det bor alltså resterande 12 procent på landsbygden (ibid). Enligt EU:s landsbygdsprogram lever 25 procent av Sveriges invånare på landsbygden medan FN anser att den siffran i stället är 76 procent (Tillväxtverket u.å.b; Åkerman 2020). Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Tillväxtanalys, (2014) menar att det behövs en gemensam definiering av landsbygd för att bland annat göra det lättare att bedöma utveckling och för att ”...främja en högre grad av evidensbaserat beslutsfattande och lärande inom landsbygdspolitiken på alla beslutsnivåer.”. För att behandla strukturella omställningar poängterar de också behovet av en landsbygdsindelning på kommunal nivå. På uppdrag av regeringen framför Tillväxtanalys i rapporten *Bättre statistik för bättre regional- och landsbygdspolitik* ett förslag av kategorisering av kommuner som utgår från ”...befolkningstäthet, befolkningsstorlek och befolkningens närhet till befolkningsagglomerationer.” (Tillväxtanalys 2014). Denna definition har kommit att bli grunden till Sveriges kommuner och regioners (SKR) nya indelning 2022 (Sveriges kommuner och regioner 2022, s. 11). I denna delas Sveriges 290 kommuner in i nio olika kategorier. Landsbygdskommun och Landsbygdskommun med besöksnäring är exempel på två av dessa indelningar, där 35 av Sveriges kommuner inkluderas i den första och 21 i den andra (Sveriges kommuner och regioner 2022, s.16).

För att undvika att utgå från en urban norm används numera i flera sammanhang begreppet landsbygder i stället för landsbygden (Tillväxtverket u.å.a, Parlamentariska landsbygdskommittén 2017). Detta görs även i det här kandidatarbetet, för att

poängtera att det inte bara finns en landsbygd, som ser ut och fungerar på samma sätt, utan att landsbygder är mångfasetterade.

1.2 Mål och syften

Målet med kandidatarbetet är att undersöka hur strategier för hållbar mobilitet tas fram, vilka problem som identifieras och vilka åtgärder som föreslås, där såväl behoven som förutsättningarna för mobilitet skiljer sig åt, dels mellan olika landsbygdskommuner, dels jämfört med en storstadskontext. Arbetet ska ge en översiktlig bild av dagens forskningsläge och planering kring hållbar mobilitet i Sverige och resultera i en studie av två kommuners strategier för att uppnå hållbar mobilitet i deras landsbygder, vilka problem de identifierar och hur de vill åtgärda dem.

Kandidatuppsatsens syfte är att bidra till kunskapen om myndigheters, länsstyrelsers och kommuners strategier och synsätt kring hållbarhetsarbetet, i detta fall med inriktning mot hållbar mobilitet.

1.3 Frågeställningar

Utifrån syftet att bidra till kunskapen om myndigheters, länsstyrelsers och kommuners strategier kring hållbar mobilitet har följande frågeställningar formulerats för att konkretisera det:

Varför har strategierna för hållbar mobilitet tagits fram i landsbygdskommunerna Sollefteå och Tranås?

Vilka strategier för hållbar mobilitet finns i Sollefteå och Tranås kommun?

Vilka problem har kommunerna identifierat och vilka åtgärder föreslås?

1.4 Material och metod

Examensarbetet berör hållbar mobilitet i en landsbygdskontext och i frågeställningen har två landsbygdskommuner valts ut; Tranås och Sollefteå, se figur 1. De är två av de 35 kommuner som är kategoriserade som landsbygdskommuner i Sverige enligt Sveriges kommuner och regioner (SKR), 2022. SKR:s indelning verkställdes 2023 och baseras på dataunderlag från Statistikmyndighetens databaser (Sveriges kommuner och regioner 2023). Utöver detta finns en personlig koppling till Tranås

genom Jonas och Sollefteå är utnämnd till årets landsbygdskommun 2023 (Hela Sverige ska leva 2023).

Metoden för uppsatsen är en kombinerad dokument- och litteraturstudie och en jämförande analys av två kommuners arbete med hållbar mobilitet. Vetenskapliga artiklar och rapporter samt internationella, nationella, regionala och kommunala planerings- och strategidokument har studerats med utgångspunkt i hållbar mobilitet och i hållbar mobilitet i en landsbygdskontext.

1.4.1 Litteraturstudie

För att besvara frågeställningar inledes arbetet med att söka efter tidigare forskning som gjorts inom ämnet via SLU:s databas Primo samt databaserna Web of Science, Scopus och Google Scholar. Sökord och söksträngar som användes var både på svenska och engelska för att öka antalet träffar. Dessa inkluderade rural areas, countryside, urban, development, sustainable transportation, public transport och mobility. Efter inläsning av de påträffade artiklarnas rubriker, sammanfattningar och slutsatser, gjordes ett urval efter vad som ansågs relevant för kandidatarbetets frågeställningar. Genom källorna har även kedjesökningar utförts, bland annat vid behov av komplettering av insamlat material. Den använda litteraturen består av följande rapporter och vetenskapliga artiklar:

- *The sustainable mobility paradigm* av professor emeritus David Banister (2008) som forskar inom transportvetenskap vid School of Geography and Environment vid Oxford universitet.
- Rapporten *Relationer mellan stad och land i det regionala stadslandskapet* av Julia Fredriksson och Nils Björling (2018). Båda är forskare inom urbana, kommunala och regionala omvandlingar på Chalmers tekniska högskola.
- *Preferences for commuting in sparsely populated areas: The case of Sweden* av Erika Sandow och Kerstin Westin (2010).
- *Cycling in rural areas: An overview of national and international literature* av Katja Kircher, Sonja Forward och Henriette Wallén Warner (2022).
- *Mobilitet och transportlösningar på landsbygd* av Jessica Berg och Karin Thoresson (2017).
- *Här finns den lediga kapaciteten i storstadstrafiken* av Anders Gullberg (2015).
- *Transport Affordability: Evaluation and Improvement Strategies* av Todd Litman (2021).

Utöver ovan nämnda litteraturinsamling har ytterligare tre rapporter tillkommit genom rekommendationer från lärare på SLU. Dessa inkluderar:

- antologin *Rättvist resande* (2023) av Tanja Joelsson och Dag Balkmar, båda filosofie doktorer i genusvetenskap samt docenter vid Stockholms universitet respektive Örebro universitet och Malin Henriksson, forskare på Statens väg- och transportforskningsinstitut.

- *Transport and social exclusion: Where are we now?* av Karen Lucas (2012) som är professor inom transport på Oxfords universitet.
- *Transport poverty and its adverse social consequences* (2016) av Karen Lucas, Giulio Mattioli, Ersilia Verlinghieri och Alvaro Guzman.

Genom kontakt med miljöstrateg Annsofie Sarenäs och översiktplanerare Jimmy Karlsson på Tranås kommun gavs inbjudan till ett webinarium den 26/2 tillsammans med andra tjänstemän inom Region Jönköpings län. Anordnare Maria Schnurr och Hans Arby, forskare inom hållbar mobilitet och stadsutveckling på Research Institutes of Sweden (RISE), redovisade en verktygslåda för mobilitet, framtagen i samverkan med Trafikverket (Amanuel, Arby & Schnurr 2023). Rapporten som ligger till grund för denna verktygslåda, *Verktygslåda för bättre mobilitet på mindre orter – Utvecklingsprojekt med fem stationssamhällen i Småland*, har efter webinariet inkluderats i arbetet.

Övrig använd litteratur är boken *En annan landsbygd* skriven av arkitekten Angelica Åkerman (2020) och uppslagsverket *Nationalencyklopedin*.

1.4.2 Dokumentstudie

Litteraturstudien kombineras med en dokumentstudie för att analysera internationella, nationella, regionala och kommunala styrdokument. Google har använts som sökmotor för att hämta dokument från FN:s utvecklingsprogram (UNDP), Europeiska kommissionen, Sveriges riksdag, Statistikmyndigheten (SCB), Boverket, Naturvårdsverket, Trafikverket, Ekonomistyrningsverket, Tillväxtverket, Tillväxtanalys, Kulturrådet, Länsstyrelsen Jönköping, Region Jönköpings län, Region Västernorrland och Region Stockholm, Göteborg stad, Malmö stad, samt Sollefteå och Tranås kommun. Statistik angående befolkningens mängd har hämtats från Statistikmyndigheten SCB. Liknande sökord och söksträngar som i litteraturstudien har använts tillsammans med ord så som direktiv, planer, strategier och handlingsprogram. Till skillnad från litteraturstudien har dokumentstudien enbart gjorts på svenska.

Vidare har information hämtats från de ideella föreningarna Cykelfrämjandet, Hela Sverige ska leva, Svenska FN-förbundet, organisationen Sveriges kommuner och regioner och läromedlet Trafikkalendern. Övriga webbsidor som använts är Linköpings universitet, SVT Nyheter, Jönköpings länstrafik och kollektivtrafiken i Västernorrlands län Din Tur.

Via kontakt med hållbarhetsstrateg och landsbygdsutvecklare Maaïke Smit på Sollefteå kommun (2022a) har ett internt material överläts. Detta material redovisar ett påbörjat projekt som beskrivs under rubrik 4.3 Strategier för hållbar mobilitet.

1.4.3 Jämförande analys

Tranås och Sollefteå kommun har ungefär samma befolkningsmängd, 18 755 respektive 18 523 invånare (SCB 2024) och de tillhör olika regioner och län. Detta leder till att både olika kommunala och olika regionala planeringsdokument kan analyseras i arbetet. Att kommunerna ingår i olika län och regioner kan även bidra till en mer nyanserad diskussion eftersom regionerna kan ha fattat olika beslut kring exempelvis kollektivtrafiken (Region Jönköpings län 2023). Kommunernas arealer skiljer sig åt; Sollefteå kommun är betydligt större till ytan i förhållande till Tranås kommun, något som kan påverka strategierna eftersom resenärernas geografiska utspridning ser olika ut.



Figur 1. Karta över Tranås och Sollefteås lokalisering i Sverige, © Lantmäteriet; terrängkarta.

2. Hållbarhet och hållbar mobilitet i Sverige

Resultatet presenteras nedan med utgångspunkt i ett globalt perspektiv för att sedan fokusera på ett lokalt perspektiv, med landsbygdskommunerna Sollefteå och Tranås som kontext. Först knyts frågeställningarna till globala och nationella mål för hållbar mobilitet, sedan följer ett avsnitt om hur förutsättningar för hållbar utveckling på landsbygder kan se ut jämfört med förutsättningar i städer. Därefter ges en bild av hur statliga myndigheter och regioner arbetar med hållbar mobilitet. Slutligen beskrivs strategier för hållbar mobilitet på nationell, regional och kommunal nivå.

2.1 Globala mål

FN:s första internationella konferens där miljöfrågor stod i fokus ägde rum i Stockholm 1972 (Andrews, Granath 2016). Stockholmskonferensen anses vara det initierande steget i världssamfundets arbete med hållbar utveckling (ibid). Begreppet hållbar utveckling introducerades dock inte förrän i början av 80-talet av miljövetaren Lester Brown och blev först 1987 ett globalt känt begrepp i och med FN:s utgivning av rapporten *Vår gemensamma framtid*, även kallad *Brundtlandrapporten* (Boverket 2023a).

”Hållbar utveckling tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov.” (Vår gemensamma framtid 1987, s. 41)

Hållbar utveckling innebär ett samspel mellan de tre dimensionerna social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet (Andrews, Granath 2016). Brundtlandrapporten utgjorde grunden för de beslut som senare skulle tas vid Riokonferensen 1992 (Boverket 2023a) och som har



Figur 2. Bilden visar de globala målen (UNDP 2023).

blivit avgörande för hur arbetet med hållbarhet sedan har fortsatt. Här fastställdes bland annat klimatkonventionen och konventionen om biologisk mångfald

tillsammans med handlingsprogrammet Agenda 21 (Nationalencyklopedin 2023d). Agenda 21 är företrädaren till den rådande Agenda 2030 som antogs 2015 (Nationalencyklopedin 2023a). Agenda 2030 är den första handlingsplanen för hållbar utveckling som inkluderar alla länder, oberoende av utvecklings- eller inkomstnivå (Svenska FN-förbundet 2021). I Agenda 2030 ingår de globala målen som består av 17 mål med 169 delmål. FN:s utvecklingsprogram, UNDP, stödjer länder i deras arbete med målen för att de ska uppnås till år 2030 i syfte att avskaffa fattigdom, minska ojämlikheter, främja rättvisa och lösa klimatkrisen (UNDP 2021). Av de 17 målen är det framför allt sex där en mer hållbar transportsektor kan vara en bidragande faktor till att uppnå dem:

Mål 3. God hälsa och välbefinnande (UNDP 2022a)

Mål 7. Hållbar energi för alla (UNDP 2022b)

Mål 9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur (UNDP 2022c)

Mål 11. Minskad ojämlikhet (UNDP 2022d)

Mål 13. Bekämpa klimatförändringarna (UNDP 2022e)

Mål 15. Ekosystem och biologisk mångfald (UNDP 2022f)

Inom den Europeiska kommissionen förekommer en rad olika direktiv och policydokument som berör hållbar mobilitet. Renewable Energy Directive (Europeiska kommissionen 2018), Clean Mobility Package (Europeiska kommissionen u.å.) och *European Pillar of Social Rights Action Plan* (Europeiska kommissionen 2021). Den sistnämnda är en handlingsplan som bygger på visionen om att förbättra människors förutsättningar vad gäller sjukvård, arbetsförhållanden och jämlikhet. I det tjugonde målet, *Access to essential services*, framgår det att alla ska ha rätt till grundläggande tjänster, däribland vård, energi och transport. Om så inte är fallet ska stöd finnas att tillgå för att möta behoven. För att förbättra tillgängligheten av dessa tjänster, men också för att undvika spatial segregation, föreslås satsningar på gröna, sociala och digitala infrastrukturer (Europeiska kommissionen 2021).

Handlingsplaner, riktlinjer och direktiv från FN och EU är något som Sverige både på nationell-, regional- och kommunal nivå förhåller sig till, bland annat i hållbarhetsarbetet (Miljödepartementet 2022; Naturvårdsverket 2020; Region Västernorrland 2020; Region Jönköpings län 2020; Sollefteå kommun 2017; Trafikverket 2021; Tranås kommun 2022b).

2.2 Nationella mål – den ekologiska dimensionen

Sverige har sedan 2017 ett klimatpolitiskt ramverk som består av tre delar: ett klimatpolitiskt råd, klimatmål och en klimatlag (Naturvårdsverket 2023b). Ramverket är skapat för att vägleda Sveriges klimatarbete mot det långsiktiga målet att inte ha några utsläpp av växthusgaser år 2045 (ibid.).



Figur 3. Sveriges generationsmål (Naturvårdsverket 2023)



Figur 4. Sveriges 16 miljö kvalitetsmål (Naturvårdsverket 2023).

Sverige har dessutom ett miljömålssystem, som bland annat består av 16 miljö kvalitetsmål (figur 3). Det är den nationella motsvarigheten till och verkställandet av den miljömässiga delen av Agenda 2030 (Naturvårdsverket 2020). Liksom det klimatpolitiska ramverket ska Sveriges miljömål vägleda landet mot hållbar utveckling för att i slutänden uppnå det övergripande generationsmålet (figur 2). Det innebär att kommande generationer ska kunna ta över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att ge upphov till sämre miljö eller hälsa i andra länder (ibid.). En ekologiskt hållbar transportsektor är en viktig del i det omfattande arbetet med miljömålen eftersom en ansenlig del av Sveriges utsläpp kommer från dagens transportsektor (Naturvårdsverket 2024) och det lyfts fram som ett särskilt viktigt strategiområde under klimatmålet *God bebyggd miljö* (Naturvårdsverket 2017).

2.3 Landsbygders och städers olika förutsättningar

På uppdrag från regeringen utnämndes under sommaren 2015 en parlamentarisk landsbygdskommitté, bestående av kommunalråd, riksdagsledamöter och experter inom nationalekonomi och näringspolitik, med uppgiften att presentera politiska handlingsplaner för de svenska landsbygders hållbara utveckling (Parlamentariska landsbygdskommittén 2017, s. 3). Detta resulterade i en rapport, *För Sveriges landsbygder – en sammanhållen politik för arbete, hållbar tillväxt och välfärd* (ibid.), som beskriver att det råder skillnader i förutsättningar för människor som lever på landsbygden i jämförelse med människor som lever i resterande delar av Sverige (Parlamentariska landsbygdskommittén 2017, s. 59 och 60). Färre tillgängliga offentliga tjänster, ett mindre utbud av kommersiell service och en låg polisär närvaro är exempel på detta (Parlamentariska landsbygdskommittén 2017, s. 60). Enligt rapporten innebär skillnaderna en risk för att invånarens tillit gentemot staten

minskar. För att hindra det hot ett försvagat förtroende utgör mot demokratin, pekar kommittén på vikten av arbetet med landsbygders medborgares förväntade rättigheter (Parlamentariska landsbygdskommittén 2017, s. 11). I rapporten nämns att landsbygden, med alla deras värden som exempelvis resurser för produktion och viktiga kultur- och naturmiljöer, har stor betydelse för hela landet. Parlamentariska landsbygdskommittén (2017, s. 59) skriver att "Landsbygden erbjuder många av lösningarna när det gäller framtidens utmaningar, inte minst inom klimatpolitiken, men då måste det vara möjligt att verka och bo där."

Vidare beskriver Nils Björling och Julia Fredriksson (2018, s. 6) i kunskapsöversikten *Relationer mellan stad och land i det regionala stadslandskapet* hur den befintliga obalansen mellan land och stad även är en följd av kraftigt nyttjade ekologiska system, naturresurser och jordbruksmarker. Olikheter mellan land och stad framställs, både av landsbygdskommittén (2017) och av Björling och Fredriksson (2018), som en utmaning för Sveriges framtida arbete med hållbar utveckling. Den urbana normen kan också ha en inverkan på hur resurser fördelas i samhället (Tillväxtverket u.å.a). Enligt en rapport som handlar om cykling på landsbygder framgår det att även förutsättningarna för cykling i staden och på landsbygden skiljer sig mycket åt och att det är extra viktigt att beakta de olikheterna om samhället vill ställa om till mer hållbar mobilitet (Kircher, Forward & Warner 2022, s. 6).

2.3.1 Social hållbarhet i relation till mobilitet på landsbygder

Bilens nödvändighet varierar beroende på geografiskt läge i landet. I antologin *Rättvist resande* skriver Linda Fridén Syrjäpalo, doktorand i barn- och ungdomsvetenskap med specialisering mot landsbygder vid Stockholm universitet:

"De flesta studier som tidigare berört familjers vardagsliv, barns mobilitet och aktiviteter i landsbygder har behandlat tätortsnära landsbygd. Det är problematiskt eftersom landsbygder har många olikheter sinsemellan. Framför allt är det avstånd till tätorter som skapar olika förutsättningar för de som bor och verkar i landsbygder." (Fridén Syrjäpalo 2023, s.171)

Avståndet till tätorter kan bero på hur stor del av en kommun som består av glesbefolkade områden, där glesbygd "är område med mer än 45 minuters bilresa till närmaste tätort med fler än 3000 invånare" (Boverket 2012b). Fridén Syrjäpalo (2023) förklarar att de längre avstånden mellan boende, arbetsplats, utbildning och fritidsaktiviteter resulterar i många vardagsresor, där gång eller cykling inte är möjliga alternativ. I rapporten *Verktöglåda för bättre mobilitet på mindre orter – Utvecklingsprojekt med fem stationssamhällen i Småland* understryks att det av ekonomiska skäl råder svårigheter i att förse majoriteten av befolkning i glesbefolkade områden med kollektiva resealternativ (Amanuel, Arby & Schnurr 2023). I avsaknad av kollektivtrafik, både när det gäller rutter och frekvens av resor, blir den

privata bilen ofta det valda transportmedlet (Fridén Syrjäpalo 2023). I takt med att bränslekostnader ökar har bilens användning förändrats och en transportfattigdom har utvecklats, bland annat i vissa delar av norra Sverige (ibid). Det innebär att bilen, som ofta är det enda transportsättet, blir för dyr att använda, vilket leder till en brist på transportlösningar.

Transportfattigdom innefattar flera sammanlänkade fenomen, vilket medför att det kan te sig på olika vis. Karen Lucas et al. (2016, s. 355) redovisar i rapporten *Transport poverty and its adverse social consequences* vad som definierar transportfattigdom, där transportfattigdom i sig är ett övergripande begrepp och område inom forskning och politik som delas in i *mobility poverty*, *accessibility poverty*, *transport affordability* och *exposure to transport externalities* (Barter 1999; Booth et al. 2000; UN-Habitat 2013 se Lucas et al. 2016).

Mobility poverty innebär bland annat en systematisk brist, som exempelvis synliggörs i tillgången till transporttjänster och befintlig infrastruktur, som resulterar i svårigheter för mobiliteten (Moore et al. 2013 se Lucas et al. 2016). En sådan beskriven otillräcklig planering skulle möjligtvis kunna vara en konsekvens av en praktiserad urban norm där insatser och/eller tillförsel av resurser i närheten av städer prioriterats. Även Fridén Syrjäpalo (2023, s. 173) beskriver detta fenomen, där investeringar i infrastruktur många gånger är förenat med ambitioner om ekonomisk tillväxt. I ett sammanhang där ekonomin inte är, eller förväntas bli, växande kan det här få ofördelaktiga konsekvenser.

Accessibility poverty tar sig i uttryck genom att det blir svårt att ta sig till sjukvårdsenheter, service, butiker, skola eller arbetsplats inom rimlig tid (Abley 2010; DfT 2014; Harris 2001; SEU 2003 se Lucas et al. 2016). Slutligen kan *transport affordability* innebära att individen eller hushållet inte har tillgång till transportmöjligheter på grund av höga kostnader, vilket framför allt går att koppla till användandet av bilen (Litman 2015, s. 5–6).

Karen Lucas (2012, s. 107) illustrerar hur ogynnsamma transportmässiga förhållanden kan leda till social exkludering så som att inte ha tillgång till olika sociala nätverk eller beslutsfattande institutioner. Att resor med bilen omöjliggörs av ekonomiska skäl kan därför medföra en större problematik i en landsbygdscontext, speciellt i glesbefolkade områden, eftersom det kan finnas transportsvårigheter i form av färre alternativ för kollektivtrafik och långa geografiska avstånd som kräver mer restid (Fridén Syrjäpalo 2023). Bilens betydelse kan därmed vara olika beroende på vilken omgivning den används i. Fridén Syrjäpalo (2023, s. 185) betonar vikten av att tanken om social rättvisa bör vara implementerad i trafikplanerarnas arbete. Likaså menar Lucas et al. (2016) att det saknats ett erkännande av transportfattigdom inom transportsektorn och att hanterandet av frågan varit otillräcklig. För att uppnå *delmål 11.2 Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla* i Agenda 2030 (UNDP 2022d), behöver således de sociala hållbarhetsaspekterna inkluderas i mobilitetsplaneringen.

3. Strategier för hållbar mobilitet i Sverige

3.1 Hållbar mobilitet i städer

Hållbar mobilitet är en central del i flera av Sveriges större städers planering för en hållbar utveckling och beror på beroendet av fossila bränslen, som anses vara en av de största utmaningarna inom transportsektorn (Linköpings universitet u.å.; Boverket 2012a). För att nå såväl klimatmålen som att förbättra framkomligheten, öka attraktiviteten och säkerheten, arbetar Sverige (Miljödepartementet 2022) och i synnerhet storstäderna aktivt med att förändra transportsektorn mot en mer hållbar framtid (Malmö stad 2024; Göteborgs stad u.å.; Region Stockholm 2019). Stockholm (2019), Göteborg (u.å) och Malmö (2024) har alla uppsatta mål om att öka det kollektiva resandet, att fler resor ska genomföras med cykel eller till fots samt ett minskat behov av resor generellt. Detta för att arbeta mot en mer attraktiv och hållbar stad och uppnå målen i Agenda 2030 (ibid.).

3.2 Statliga myndigheters strategier kring hållbar mobilitet

Transport och hållbara resor är en del av flera svenska myndigheters arbete. Trafikverket, Boverket och Naturvårdsverket har alla tagit fram flera dokument med olika strategier för hållbar mobilitet som ska fungera som en vägvisning och hjälp för kommuner i deras arbete med anpassningen av transportsektorn för en hållbar utveckling (Trafikverket 2022a; Boverket 2013; Naturvårdsverket 2023a).

Trafikverket

Trafikverket (2021) menar att utvecklingen av transportsystemet i Sverige måste beakta flera olika aspekter för att kunna bidra till den hållbara utvecklingen. De beskriver fyra olika strategier som tillsammans kan bidra till ett mer hållbart transportsystem (Trafikverket 2022a, s.20–21):

- Minska totala antalet resor genom att ersätta exempelvis arbetsrelaterade resor med distansarbete.

- Kortare avstånd mellan målpunkter, som en följd av förtätning av stadsmiljöer, möjliggör fler resor till fots och med cykel eller med en planering av kollektivtrafiken som binder samman viktiga målpunkter bättre.
- En överflyttning mellan trafikslag bidrar till färre bilresor genom förbättrade förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik. Det främjas bland annat genom ökad turtäthet eller bättre planering för hållbara transportsätt.
- Genom att öka graden av samåkning i personbilar eller förbättrad samordning av godstransporter kan det totala antalet fordon i trafiken minska.

I *Hållbart resande i praktiken* (2021b) nämns beteendepåverkan och fysisk planering som två huvudsakliga åtgärdsstyper att inkludera i olika strategier för att uppnå mer hållbart resande. Till det har Trafikverket även utformat dokumentet TRAST, som har bidragit till att ett flertal kommuner, med hjälp av de råd som står i dokumentet, utformat olika typer av hållbara trafikstrategier (Trafikverket 2021b). I TRAST (2022b, s. 54) beskriver Trafikverket bland annat vikten av att utveckla en trafikstrategi på regional nivå för att på bästa sätt hantera de utmaningar som finns inom transportsektorn. En positiv effekt av det är ett ökat utbyte och beroende mellan berörda kommuner, vilket leder till inte minst en större arbetsmarknad och ökad pendling.

Trafikverket har en fyrstegsprincip som ska användas för att ”säkerställa god resurshållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling” (Trafikverket 2021a). I många fall när det gäller omvandling av befintlig trafikinfrastruktur räcker det sannolikt med principens första två steg – att tänka om och optimera, medan steg tre (*bygg om*) och steg fyra (*bygg nytt*) endast ska appliceras när de två första stegen inte är tillräckliga (ibid.). Tänka om innebär att genomföra åtgärder som minskar behovet av resor, att optimera innebär bland annat en omfördelning av ytor som skulle kunna avlasta transportsystemet avsevärt (Gullberg 2015).

Boverket

Boverket framhäver vikten av att integrera hållbar mobilitet redan i planeringsskedet (Boverket 2013). Då kan kommuner skapa mer hållbara och attraktiva städer och samhällen som främjar en hälsosam livsstil och minskar klimatpåverkan. Planerar kommuner för bättre förutsättningar för aktiv mobilitet, så att fler väljer att gå eller cykla, främjar det dels en bättre hälsa hos befolkningen, dels en minskad biltrafik som i sin tur leder till mindre utsläpp, buller och bättre luftkvalitet (Boverket 2022). Förtätning av städer skapar kortare avstånd mellan viktiga målpunkter och underlättar för människor att välja aktiva färd sätt (ibid.).

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket utgår från samma antaganden som både Trafikverket och Boverket gör – en viktig del i omställningen till hållbar mobilitet handlar om att korta

avstånden mellan målpunkter för att minska behovet av resor med bil, ersätta resor eller effektivisera dem (Naturvårdsverket 2023a). Då kan kommuner omvandla ytor, ämnade för bilen, till ytor som förbättrar förutsättningarna och användbarheten för hållbar mobilitet. Spårbunden pendlingstrafik är exempelvis 60 gånger så effektivt, sett till ytan, som pendling med personbilar (Gullberg 2015, s. 3). En omarbetning av väginfrastrukturen kan därför bidra med stora ytor anpassade för hållbar mobilitet.

3.3 Regionala utvecklingsstrategier kopplade till hållbar mobilitet i Västernorrlands och Jönköpings län

Eftersom det på nationell nivå har bestämts att Sveriges län ska ta fram och verkställa en strategi för den regionala utvecklingen, har både Västernorrlands län och Jönköpings län varsin Regional Utvecklingsstrategi – RUS (Sveriges kommuner och regioner 2021). Region Västernorrlands RUS är aktuell mellan 2020–2030, jämfört med Region Jönköpings läns RUS som är aktuell mellan 2020–2035 (Region Västernorrland 2020; Region Jönköpings län 2020). Utvecklingsstrategierna utgår från Agenda 2030 och består av mål och prioriteringar som ska vägleda regionerna i arbetet med utvecklingsfrågor för att nå sina respektive visioner: *ETT Västernorrland – handlingskraft, livskraft och naturkraft* och *Jönköpings län – Sveriges mest hållbara, attraktiva och tillgängliga region* (ibid.). Med RUS:en som utgångspunkt har Region Västernorrland tagit fram flertalet strategier och handlingsplaner, där bland annat en energi- och klimatstrategi (Region Västernorrland 2019), ett regionalt trafikförsörjningsprogram (Din Tur 2018) och en regional transportplan (Region Västernorrland 2018) berör mobilitet. Region Jönköpings län förtydligar sin RUS genom ett flertal tematiska strategier (Region Jönköpings län 2022c, s. 7). De fördjupade strategierna som har en tydlig koppling till hållbar mobilitet är bland annat en regional cykelstrategi (Region Jönköpings län 2022a), regional transportplan (Region Jönköpings län 2022b), regionalt trafikförsörjningsprogram (Region Jönköpings län 2021) och en klimat- och energistrategi (Länsstyrelsen i Jönköpings län 2019).

Tre målområden region Västernorrland valt att arbeta med fram till 2030 redogör för att Västernorrland ska vara en plats som utvecklas i ett nationellt och globalt perspektiv, som företag vill växa på och en plats som människor vill besöka och leva på (Region Västernorrland 2020). Regionen beskriver att de möter utmaningar gällande transporter och resor men även kompetensförsörjning. Dessa utmaningar är utgångsläget i arbetet med att nå alla målområdena, men berörs också som specifika prioriteringar (Region Västernorrland 2020). Exempel på detta är att ny teknik ska möjliggöra hållbart resande där befolkningen känner tillit till transportsystemen samt ser på gemensamma resurser som något självklart. Det nämns också

att den digitala utvecklingen ska möjliggöra distansarbete i större utsträckning jämfört med idag, vilket i sin tur leder till ett minskat antal resor (Region Västernorrland 2020).

Insatser för att kunna resa fossilfritt ska göras i de områden där bilen är svår att byta ut mot kollektiva färdmedel (Region Västernorrland 2020). Regionen menar att de tack vare bland annat skogsproduktionen har fördelaktiga förutsättningar att övergå till biobränsle. Det framgår också att länets bussar till 98 procent tankas med biobränsle, något som reducerat koldioxidutsläppen med 75 procent sedan 2015 (Region Västernorrland 2020). Region Jönköpings län (2022b) har jämförelsevis för avsikt att all kollektivtrafik ska köras på förnybara bränslen till 2035. Om det kollektiva resandet ökar i Västernorrlands län skulle personbilstrafikens utsläpp minska vilket bland annat innebära att regionen tar ett steg närmare i att uppnå delmål 13.2 *Integrera åtgärder mot klimatförändringar i politik och planering* i Agenda 2030 (UNDP 2022e). Att nå delmålet 11.2 *Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla* (UNDP 2022d) uppger Region Västernorrland (2020) dock att de upplever svårigheter kring. Detta på grund av att kollektivtrafiken i liten utsträckning är samordnad med andra reseföretag och regioners kollektivtrafik både med avseende på tidtabeller och biljettsystem (ibid).

En strategi för minskad klimatpåverkan och ökad hållbar mobilitet i Jönköpings län är den regionala cykelstrategin (Region Jönköpings län 2022a). Cykelstrategin ska fungera som ett ramverk och en anvisning för hur framtida satsningar på cykelinfrastrukturen bör genomföras och prioriteras i länet (ibid.). Målen med cykelstrategin är att fler korta vardagsresor ska ske med cykel, det ska finnas ett sammanhängande, säkert och attraktivt cykelvägnät mellan målpunkter i länet och samverkan kring cykling ska stärkas på länsnivå (ibid.). Det finns en tydlig koppling mellan strategin och RUS:en, där regionen förklarar att oavsett var i länet invånare bor ska de "...känna att de har samma förutsättningar för att leva ett bra liv i länet..." (Region Jönköpings län 2022c). För att nå målen i cykelstrategin har regionen tagit fram sex delstrategier för att kunna identifiera vilka typer av åtgärder och insatser som är lämpliga för att nå respektive mål. Det handlar om att göra cyklingen till ett naturligt transportval genom bland annat ökad säkerhet, trygghet och ett bättre sammanhållet cykelvägnät. Utveckling och nybyggnation av cykelvägar längs regional statlig väg på landsbygd är regionens ansvarsområde (Region Jönköpings län 2023). Det är alltså av stor vikt att det finns en god kommunikation mellan kommunerna som vill främja mer cykling på landsbygder och regionerna som faktiskt ansvarar för vägarna där utbyggnaden av cykelvägnätet behöver ske.

Region Västernorrland (2018, s. 50) har till skillnad från Jönköpings län inte en cykelstrategi men understryker att det vid nästa uppdatering av den regionala transportplanen behöver tas fram. I nuläget bemöter regionen cykelrelaterade frågor i denna transportplan där bland annat insatser i gång- och cykelvägnätet tillsammans med åtgärder för beteendeförändring ska prioriteras (Region Västernorrland 2018,

s. 50). Vidare nämner regionen cyklingens värden för Västernorrlands turism (ibid). I länet pågår flertalet cykelprojekt vilket har gett upphov till att ett cykelnätverk skapats, bestående av medlemmar från den offentliga sektorn och näringssektorn (Region Västernorrland 2023). Initiativet bottnar i att främja besöksnäringen, främst kring Höga kusten och Sundsvall, genom att göra Västernorrland till resmål för cykelturism. Trots att cykelnätverkets syfte i första hand inte handlar om att öka tillgången till hållbar mobilitet för länets invånare (ibid), kan sådana satsningar ändå komma att gynna en hållbar mobilitet. Med fördel etableras cykelleder i anslutning till tätorter och mindre samhällen och förbinder dessa med varandra. På så vis skapas ett nätverk som både besöksnäringen och trafikplaneringen kan dra nytta av.

3.3.1 Kollektivtrafik – nuläge och vision

Region Jönköpings län arbetar utifrån visionen *för ett bra liv i en attraktiv region* (Region Jönköpings län 2021). Att kunna resa och ha goda möjligheter till det är, enligt regionen själva, en förutsättning för att kunna leva ”ett bra liv” (ibid.), vilket även Region Västernorrland (2018, s. 17) understryker. En sådan vision går även i linje med målet *Access to essential services* i Europakommissionens handlingsplan *European Pillar of Social Rights Action Plan* (Europakommissionen 2021). Kollektivtrafiken ska enligt Region Jönköpings län (2021) möjliggöra resor till all typ av viktig service för länets samtliga medborgare, eftersom hög tillgänglighet till service är en viktig del i att vara en attraktiv region. Region Västernorrland (2018) menar att en välfungerande kollektivtrafik är avgörande för att ge alla invånare i regionen bättre pendlingsförutsättningar till både arbete och utbildning. För att möta rådande utmaningar med kollektivtrafik på landsbygder framför Din Tur (2022) ambitioner kring närtrafik. Närtrafik är en typ av anropsstyrd trafik vars syfte är att binda samman landsbygder med tätorter genom att erbjuda en typ av kollektivtrafik för invånare som inte bor tillräckligt nära linjetrafiken (Jönköpings Länstrafik 2022). Innan 2030 vill Region Västernorrland både testa och införa innovativa närtrafikslösningar som tillsammans med interregional-, regional-, stads- och bastrafik utgör den totala kollektivtrafiksflottan (Din Tur 2022, s. 33, 97).

Enligt Region Västernorrlands regionala transportplan (2018, s. 14) stod kollektivtrafiken under 2015 för 10 procent av resorna i Västernorrlands län. I dagsläget genomförs 15 procent av resandet i Jönköpings län med kollektivtrafik, cykel eller gång, en andel som behöver fördubblas till 2030 för att regionen ska nå sina mål med transporter (Länsstyrelsen i Jönköpings län 2019, s. 19). Båda länen ligger under det nationella genomsnittet som är 26 procent (Region Västernorrland 2018, s. 14) och för att kunna uppnå en ökning av resor gjorda med kollektivtrafik krävs det att regionerna och kommunerna arbetar för en beteendeförändring (Länsstyrelsen i Jönköpings län 2019, s. 18). Samtidigt är potentialen för förändrat transportval störst i städer och tätorter eftersom förutsättningarna för ett transportval är bättre

där jämfört med på landsbygder (Länsstyrelsen i Jönköpings län 2019, s. 18; Henriksson et. al 2023). För att både bidra till en attraktiv arbetsmarknadsregion och öka andelen resor med kollektivtrafik är det avgörande ”...att kollektivtrafiksystemet är sammanhållet och harmoniserar mellan olika trafikslag och över administrativa kommun- och länsgränser” (Region Västernorrland 2018, s. 17).

4. Strategier för hållbar mobilitet i landsbygdskommuner

4.1 Kommunala utvecklingsplaner för hållbar mobilitet i Sollefteå och Tranås

I de kommunala utvecklingsplanerna för Sollefteå och Tranås återspeglas målen och visionerna som finns i såväl Agenda 2030 som andra globala, nationella och regionala dokument kopplade till hållbar utveckling (Sollefteå kommun 2017, s. 9; Tranås kommun 2022b). Tranås kommun arbetar med hållbar utveckling som en del av en övergripande kommunvision om hur Tranås ska vidareutvecklas fram till 2040 (Tranås kommun 2023a). I visionen ingår att beakta de naturtillgångar som finns och ”goda kommunikationer suddar ut gränser mellan stad, landsbygd och omvärld...” (ibid.). Sollefteå kommun ska enligt sin vision utvecklas och förnyas för en framtid där det finns bland annat en god tillgång till såväl viktig samhälls-service och rekreation som kollektivtrafik som möjliggör miljövänliga resor till arbete och fritid (Sollefteå kommun 2017, s. 15–16). Tranås kommun har tagit fram strategier för social och ekologisk hållbarhet som tillsammans med dokumentet *inriktning för tillväxt* ska vägleda kommunens arbete mot verkställandet av kommunvisionen (Tranås kommun 2022b).

Av de globala och nationella miljömålen har Tranås kommun identifierat att det är de målområden som behandlar hållbara samhällen respektive god bebyggd miljö som är särskilt prioriterade (ibid.). Sollefteå kommun antog 2008 fyra lokala miljömål: begränsad klimatpåverkan, grundvatten av god kvalitet, ett rikt odlingslandskap och god bebyggd miljö. Syftet med målen är att leda kommunens övergripande arbete med utvecklingen, precis som de prioriterade målen i Tranås kommun ska göra (Sollefteå kommun 2017, s. 12; Tranås kommun 2022b). En gemensam nämnare för båda kommunernas övergripande mål är att de alla berör kommunernas användande av mark och vatten, vilket är översiktsplanens syfte (Boverket 2023).

När arbetet med Sollefteå kommuns översiktsplan pågick genomförde kommunstyrelsen medborgardialoger där det framgick att kommuninvånarna hade flera åsikter gällande utvecklingen av kommunens transportmedel (Sollefteå kommun 2017, s. 7). I sin översiktsplan har Sollefteå fastställt att de strävar efter att ”erbjuda

en samhällsekonomiskt effektiv, långsiktigt hållbar och trafiksäker transportförsörjning både för kommuninvånare, näringsliv och besökare” (Sollefteå kommun 2017, s. 18). Tranås kommun beskriver att det övergripande arbetet med utformningen av kommunens infrastruktur ska vara ”...anpassad till människors behov, för att minska resurs och energianvändningen samt klimatpåverkan...” (Tranås kommun 2022b, s. 15), vilket påminner om Sollefteås vision om transportsystemet. Sollefteå har, liksom Tranås kommun (2022a, s. 9), identifierat transportsektorn som den största källan av koldioxidutsläpp och de behöver planera för färre transporter och en övergång till mer hållbara energikällor för att uppnå sitt lokala miljömål *begränsad klimatpåverkan* (Sollefteå kommun 2017, s. 12).

I planeringen tar Sollefteå kommun hänsyn till både nationella och regionala mål, vilket inkluderar att främja resor med gång och cykel (Sollefteå kommun 2017, s. 18). Säkra och hållbara transporter, som gång, cykel och kollektivtrafik, i förhållande till verksamheter som skolor, betonar båda kommunerna som särskilt viktigt, eftersom det främjar en hållbar mobilitet i vardagen (Sollefteå kommun 2017, s. 25; Tranås kommun 2022b, s. 27). Sollefteå menar också att det är viktigt för landsbygder att ha god tillgång till infrastruktur som främjar hållbar mobilitet (Sollefteå kommun 2017, s. 28).

Ett vägnät av hög standard är avgörande för glesbefolkade kommuner där invånarna är beroende av vägbunden trafik (Sollefteå kommun 2017, s. 53). I Tranås kommun eftersträvar man bra standard på det mindre vägnätet som binder samman centralorten med landsbygderna för att säkerställa att landsbygdsinvånarna har tillgång till god väginfrastruktur (Tranås kommun 2022b, s. 30). När det gäller utvecklingen av regionala och statliga vägar inom kommunen blir samarbetet mellan berörda aktörer avgörande, eftersom samtliga planer och program för trafiken måste beaktas.

Sollefteå kommun (2017) verkar för att personresor återinförs på den nyligen upprustade Ådalsbanan mellan Långsele och Västerasby i Kramfors kommun (Trafikverket 2023). Tillsammans med utveckling och implementering av nya former av kollektivt resande på landsbygder, ser Sollefteå möjligheter till att minska bilpendlingen och öka tillgängligheten till arbete och utbildning (Sollefteå kommun 2017, s. 70). En ökning av spårbunden persontrafik kan komma att bli en avgörande del i arbetet med hållbar mobilitet, eftersom det är mer effektivt med avseende på både kapacitet och energianvändning än vägtrafik (Sollefteå kommun 2017, s. 70; Gullberg 2015, s. 66). Tranås kommun menar att ett välfungerande transportsystem möjliggör gränsöverskridande arbete och skillnader mellan stad och land blir färre (Tranås kommun 2022b, s. 13). Att den Södra stambanan går genom kommunen och har stationsläge i Tranås är en styrka för arbetet med hållbar mobilitet. Det kopplar samman Tranås till ett större arbetsmarknadsområde som sträcker sig från Jönköping till Norrköping (Tranås kommun 2022b, s. 22). Kommunen strävar efter att förbättra pendlingsmöjligheterna mellan dessa orter och vill möjliggöra bytesfria

resor till både Jönköping och Linköping (ibid.). En avgörande aspekt för att Tranås ska kunna uppnå visionen om tillväxt är att det byggs nya stambanor för förbättrad kommunikation till och mellan storstadsregionerna, som på så vis möjliggör ännu kortare restider (Tranås kommun 2023b; Tranås kommun 2022b, s. 23). Följaktligen är Sollefteå liksom Tranås kommun positiva till och öppna för en ökad spår-bunden trafik, tillsammans med andra kollektiva transportlösningar, för att främja hållbar mobilitet.

Båda kommunerna betonar att det är viktigt att prioritera fossilfria och energieffektiva bränslen för vägtrafiken när andra alternativ än bilen inte är möjliga (Tranås kommun 2022b, s. 13; Sollefteå kommun 2017, s. 23). Sollefteå nämner dessutom att kommunen har goda förutsättningar för en framtida utveckling av förnybar energi (Sollefteå kommun 2017, s. 18). Bilnehavet i båda kommunerna är större än genomsnittet i Sverige (472 per 1000 invånare), men Sollefteå har betydligt fler (606 per 1000 invånare) jämfört med Tranås (488 per 1000 invånare) (SCB 2023). Antalet bilar som drivs enbart på el i kommunerna är förhållandevis lågt, 1,6% i Sollefteå och 3,6% i Tranås, jämfört med riket, där omkring 5,9% av alla personbilar är eldrivna (ibid.).

4.2 Problematik kring mobilitet

Tillgång till pålitliga och effektiva transportmedel är en förutsättning för att människor ska ha möjlighet att bo och verka på landsbygder (Sandow & Westin 2010). Där befolkningen lever glest är resor med bil ofta det smidigaste alternativet och för många är det en nödvändighet för att klara av vardagen (ibid.). Där kundunderlaget för kollektivtrafik är begränsat är det mindre försvarbart ekonomiskt sett, för både regionen som samordnar den och för privatpersoner som ska nyttja den och bilen fortsätter vara det dominanta och främsta valet av transportmedel på sådana platser (ibid.).

Invånarna i Tranås kommun är till stor del koncentrerade till centralorten. Det bidrar till goda förutsättningar för att kunna skapa ett väl fungerande kollektivtrafiksystem inne i Tranås, eftersom det sannolikt finns en god potential till ett kundunderlag där. Omkring 20% av kommunens befolkning bor i någon av de fyra *lokala kärnorna*, vilket syftar på byarna Adelöv, Gripenberg, Linderås och Sommen, eller på landsbygderna (Tranås kommun 2022b). Av de 20% är det endast hälften som bor i de västra delarna i kommunen (ibid.). Hållbar mobilitet är för kommunen en särskilt svår utmaning i de delarna, där avstånden är större och befolkningen bor glesare jämfört med i den östra delen av kommunen (ibid.). Liksom Tranås beskriver Sollefteå kommun en liknande problematik kring att upprätthålla en väl fungerande kollektivtrafik, eftersom befolkningsstrukturen är ännu glesare (Sollefteå kommun 2017, s. 51), med 50% av invånarna på landsbygder utanför centralorten (Sollefteå kommun 2021a, s. 3). Detta gör det svårt att skapa en

kollektivtrafiklösning som tillgodoser transportbehovet för olika grupper som bor på landsbygder, som samtidigt inte kostar för mycket (Berg & Thoresson 2017). I Tranås översiktsplan beskrivs att kopplingen mellan land och stad generellt måste stärkas och även underlaget för bland annat kollektivtrafik i de västra delarna, både lokalt och regionalt (Tranås kommun 2022b).

4.3 Strategier för hållbar mobilitet

Tranås kommun (2020) har tagit fram en cykelstrategi för att främja cyklandet inom kommunen och få fler invånare att välja cykeln framför bilen. Cykeln anses vara ett bättre transportmedel än bilen med avseende på inte minst miljön och stadslivet och bidrar således till en mer hållbar mobilitet (ibid.). Inom centralorten finns det goda förutsättningar för cykling eftersom gång- och cykelvägnätet är förhållandevis väl utbyggt; enligt en cykelanalys gjord av föreningen Cykelfrämjandet (2022) framgår det att Tranås ligger bättre till gällande cykelinfrastruktur jämfört med flera andra kommuner (ibid.). Jämförelsevis har Sollefteå kommun inte deltagit i Cykelfrämjandets analys (Cykelfrämjandet 2023). Under kapitlet för landsbygd och mindre orter i översiktsplanen uppger Tranås förbättrade cykelförutsättningar på landsbygden, främst mellan viktiga målpunkter, som en övergripande riktlinje (Tranås kommun 2022b). Cykeln ska enligt kommunens cykelstrategi (2020) vara det naturliga färdmedlet för kortare resor. Även i Sollefteå kommuns översiktsplan (2017, s. 101) nämns att det behöver ske en ökning av gång och cykling vid kortare färdsträckor. Sollefteå saknar en motsvarighet till Tranås cykelstrategi men har en rådande inriktning i deras samhällsplanering som handlar om att öka tryggheten runt gång- och cykelstråk samt genomföra åtgärder såsom utbyggnad av dessa för att bland annat tillgängliggöra naturmiljöer. Genom detta främjande av hållbar mobilitet vill kommunen också verka mot att öka invånarnas välmående (ibid.). Sollefteå beskriver att det i majoriteten av kommunen saknas fördelaktiga villkor för cykling över längre avstånd (Sollefteå kommun 2017, s. 102).

”Med kommunens stora yta och spridda bebyggelse är förutsättningarna inte gynnsamma för att mer reguljärt använda ett gång- och cykelvägnät för förflyttningar mellan orter och för exempelvis arbetspendling.” (Sollefteå kommun 2017, s. 102)

Från Ramsele, en av kommunens tätorter, till Sollefteå tätort är körsträckan 7,4 mil. Att cykla denna väg skulle enligt Google Maps (2024) ta ungefär 4 timmar och är därmed inte ett rimligt alternativ för etablering av en cykelled.

I översiktsplanens kapitel om kommunikationer beskrivs samtliga transportmedel och vilka strategier och riktlinjer Tranås har för varje område (Tranås kommun 2022b). Kommunen strävar efter att stärka kollektivtrafikens roll genom både förbättrad linjetrafik och närtrafik, särskilt på landsbygden och mellan Tranås och de

mindre tätorterna (Tranås kommun 2022b). Målet är att erbjuda ett alternativ till bilresor och öka tillgängligheten för alla invånare, oavsett var de bor i kommunen (Tranås kommun 2022b). Sollefteå kommun (2017) har i nuläget inga utvecklingsstrategier kring närtrafik utan detta behandlas i Region Västernorrlands Regionala trafikförsörjningsprogram (Din Tur 2022).

Med tanke på att kollektivtrafiken i dagsläget inte är ett alternativ i stora delar av Tranås kommuns landsbygder spelar bilen fortsatt en viktig roll för invånarna som bor där, främst för att säkerställa en social hållbarhet (Tranås kommun 2022b). Det innebär att bilen tills vidare inte går att ersätta på kort sikt för landsbygdsbefolkningen. Dessutom menar kommunen att närhet och tillgänglighet är viktiga fördelar som mindre orter har jämfört med större tätorter och det innebär att det krävs god tillgång till parkeringar, inte minst för handel, pendling och boende (ibid.).

Liksom Tranås nämner Sollefteå kommun (2017) bilens roll i sin översiktsplan samt skriver i planen *Infrastruktur för publika laddningsstationer till laddbara fordon år 2030* att "Civilsamhället har ett behov av personbilen då kollektivtrafiken är bristfällig i större delen av kommunen" (Sollefteå kommun 2021a, s. 3). Det råder en problematik kring ett litet kundunderlag, som dessutom är utspritt på ett stort geografiskt område i jämförelse med Tranås kommun. Det resulterar i, som både Amanuel et al. (2023, s. 5) och Sandow och Westin (2010) beskriver, att det i stora delar av kommunen är ekonomiskt ohållbart att stärka kollektivtrafiken genom exempelvis fler busslinjer eller mer frekventa turer utmed befintliga linjedragningar. För många av invånarna i Sollefteå kommun är kanske det mest hållbara mobilitetsalternativet, efter en övertägning av konsekvenserna av alla de tre hållbarhetsdimensionerna, bilen.

I och med att det på flera ställen därför blir svårt, men även bekymmersamt ur sociala hållbarhetsperspektiv att välja bort bilen blir kommunens upprättande av handlingsplanen för offentliga laddningsstationer en strategi för att möjliggöra övergången till en mer ekologisk hållbar mobilitet. Det är även ett bidragande till att Sverige ska nå klimatmålet om att minska utsläppen från transportsektorn med 70 procent till 2030 (Sollefteå kommun 2021a, s. 2). Sollefteå kommun (ibid.) har sett behovet av att introducera flera typer av laddningsstationer, både privata vid bostäder och arbetsplatser, men också offentliga, för att klara av omställningen från fossila till fossilfria drivmedel. De offentliga laddningsstationerna är viktiga dels för besöksnäringen, dels i de fall förare kör längre sträckor (ibid.). Planen ska vara vägledande för externa aktörer som är intresserade av etablering av offentliga laddningsstationer. Kommunen har en positiv inställning till och vill agera samordnare för att skynda på arbetet med laddningsinfrastrukturen (ibid.). Utöver de publika laddningsstationerna vill Sollefteå även förbättra förutsättningarna för kommunalanställda att använda eldrivna fordon i sin verksamhet (Sollefteå kommun 2021).

Med utgångspunkt i *Infrastruktur för publika laddningsstationer till laddbara fordon år 2030* och *Övergripande verksamhetsplan med budget 2021–2023*, där det

anges att de vill ”Verka för utvecklingen av fossilfria transporter i hela kommunen” (Sollefteå kommun 2020), har Sollefteå upprättat en genomförandeplan för en *Fossilbränslefri kommunal fordonsflotta* (Sollefteå kommun 2022a). Projektet går ut på att analysera miljömässiga, ekonomiska och sociala hållbarhetsaspekter i samband med att en personalgrupp inom hemtjänsten kör elbilar i sitt arbete. Därigenom ska utsläpps- och kostnadsberäkningar göras för olika scenarion med användningen av fossilfria tjänstefordon. Sollefteå kommun (2022a) vill på så vis ”...hitta en modell som balanserar kostnadseffektivitet med största möjliga reduktion av växthusgasutsläpp.” som i framtiden kan ligga till grund för beslutstaganden.

4.4 Åtgärder för hållbar mobilitet

Enligt en rapport som är baserad på ett utvecklingsprojekt för bättre mobilitet på mindre orter, framgår det att några särskilt viktiga åtgärdsområden för hållbar mobilitet på landsbygder är marknadsföring, optimering av kollektivtrafik, säker cykelparkering och samåkning (Amanuel et al. 2023). För att uppnå ett positivt resultat av de åtgärder en kommun väljer att implementera är det viktigt att först identifiera vilka styrkor och svagheter kommunen i fråga har utifrån de lokala förutsättningarna (ibid.).

Identifiering av detta slag har Sollefteå kommun (2017, s. 51) gjort när de redovisar svårigheten med implementering av hållbara mobilitetslösningar kopplat till kollektivtrafik. De framför i stället åtgärder för att öka användningen av eldrivna fordon i infrastrukturplanen för laddningsstationer (Sollefteå kommun 2021a). I planen föreslås olika möjliga områden där laddstationerna skulle kunna upprättas. Utöver Sollefteå tätort utgår lokaliseringarna från befintlig nätkapacitet och andra serviceställen på de mindre orterna Ramsele, Långele, Junsele och Näsåker med målet om en spridning på sex till nio mil mellan stationerna (Sollefteå kommun 2021a, s. 9, 12–16). Att placera laddningsstationer på detta vis kan gynna lokal service på landsbygderna då det ökar utbudet av tjänster och därmed också kundkretsen. Ett stopp för att ladda bilen kan leda till försäljning av en och annan kopp kaffe. Förslaget kan således både främja en ekologisk och social hållbar utveckling på landsbygderna. Sollefteå kommun (2021a, s. 10) ska verka för etableringen av 24 nya laddningsstationer med snabbladdare, 50kW och 150kW, till 2030.

För att minska koldioxidutsläpp från den kommunala fordonsflottan planerar Sollefteå även att etablera fler icke offentliga laddningsstationer som blir tillgängliga för kommunalanställda (Sollefteå kommun 2021a, s.10). I Sollefteås hållbarhetsrapport för 2022, en årlig uppföljningsrapport som utvärderar olika handlingsprogramms utfall, framgår det att kommunen hittills inte når det eftersträvade målet om att de kommunala fordonen till 50 procent ska vara fossilfria (Sollefteå kommun 2022b, s. 33).

På liknande sätt har Tranås identifierat ett behov av att skapa utrymme i transportsystemet för smidiga byten av transportsätt (Tranås kommun 2022b). För att kunna tillgodose parkeringsmöjligheter, främja hållbara transportsätt och minska trafikbelastningen i centralorten föreslås någon typ av lösning nära infarter och stationsläget i Tranås som ska möjliggöra effektiva och snabba byten mellan olika trafikslag (ibid.). Detta för att arbeta utifrån ett ”hela resan”-perspektiv, där en kombination av flera transportmedel ska bidra till den hållbara mobiliteten (ibid.). Mer detaljerad information om utformning och omfattning av dessa strategiskt utvalda platserna för byte av transportmedel saknas.

En åtgärd Tranås kommun genomförde i februari 2024 för att både få fler att resa kollektivt och i förlängningen mer hållbart är att starta en gratis busslinje mellan tätortens största arbetsgivare, den så kallade *jobbussen* (Tranås kommun 2024). En liknande insats som Sollefteå kommun verkställt, i samarbete med Din Tur, för att öka det kollektiva resandet är ett närtrafikprojekt kallat *Paxa Din Tur* (SVT 2023). Genom en app eller ett samtal till Din Turs kundcenter kan en busstur bokas från 62 fysiska hållplatser och 138 virtuella hållplatser för samma pris som en bussbiljett (Din Tur 2024). Med Paxa-bussens 15 passagerarplatser kan kollektiva resor göras under fler tider på dygnet och mellan ett större antal hållplatser i jämförelse med befintliga busslinjer (SVT 2023). Platserna är lokaliserade i Sollefteå tätort med omnejd och är därmed inte ett tillgängligt kollektivt resalternativ för invånare som bor i andra delar av kommunen. Projektet startade i januari 2024 och kommer att pågå i ett år för att sedan utvärderas (Din Tur 2024). Eftersom båda åtgärderna infördes i början av 2024 innebär det att det vid skrivandet av denna uppsats inte går att analysera projektens påverkan på invånarnas resvanor.

Tranås uppger att de har minskat sina koldioxidutsläpp under en tvåårsperiod med 11% per kommunanställd tack vare åtgärder som förmånscyklar, elektroniska körjournaler och en ny policy för resor och möten (Tranås kommun 2021). Energi-kontoret Norra Småland genomförde tillsammans med Region Jönköpings län projektet *Hela resan* där Tranås var en av många deltagande kommuner och resultatet blev den ovan nämnda minskningen av koldioxidutsläpp (Tranås kommun 2021). Det finns ingen rapport tillgänglig för att kunna analysera på vilka sätt dessa åtgärder har bidragit till minskningen av koldioxidutsläppen, men kommunen beskriver det som en positiv del i arbetet med mer hållbara resor (ibid.). Dessutom lyfts fördelen med att Tranås invånare stort sett är koncentrerade till centralorten, vilket är en god förutsättning för att många ska ha cykelavstånd till viktiga målpunkter i vardagen som arbete och fritidssysslor (ibid.). Trots närheten till arbetsplatser visar en resvaneundersökning att 39% av de som pendlar med bil till jobbet fem dagar i veckan bor inom fem kilometer från sin arbetsplats (Tranås kommun 2020). En åtgärdstyp kommunen prioriterar är utbyggnation av cykelvägnätet, framför allt västerut mot Gripenberg och Linderås, men även mot Sommen och Hestra i Ydre kommun, längs väg 32 respektive 131 (Tranås kommun 2022b). Det går i linje med

arbetet om att sammanlänka kommunens orter och stadsdelar bättre för ökad tillgänglighet för fler invånare (ibid.). Eftersom cykeln ska vara det naturliga färdmedlet för kortare sträckor i Tranås kommun (ibid.), är det viktigt att skapa incitament som främjar den.

Sollefteå kommun (2017, s. 28) vill också främja cykling där det är möjligt för att utveckla landsbygders miljöer. Därför planeras en gång- och cykelväg anläggas i Näsåker och Långsele som binder samman flera målpunkter inom orterna. En gång- och cykelled planeras också mellan Långsele och Sollefteå (Sollefteå kommun 2017, s.102). Vidare har Sollefteå kommun (2023) infört den årliga tävlingen *Gå och cykla till skolan* som görs i samarbete med Trafikkalendern, ett läromedel om trafiksäkerhet (Trafikkalendern 2024). Tävlingen går ut på att skolor under två veckor samlar poäng genom att elever, som inte är beroende av skolskjuts, går eller cyklar till skolan (Sollefteå kommun 2023). Tävlingen genomförs för att uppmuntra till motion och mer hållbara mobilitetsalternativ (ibid). Initiativet går i linje med vad både David Banister (2008) och Trafikverket (2021a) beskriver har betydelse i förändringen mot en mer hållbar mobilitet. Huruvida elevers ökning av gång och cykling är något som förblir under resterande delar av året inkluderas i dagsläget inte i någon offentlig utvärdering. Därtill är det svårt att resonera kring i vilken utsträckning initiativet påverkar långvariga beteendeförändringar.

5. Slutsatser och diskussion

5.1 Resultatdiskussion

Hållbar mobilitet är en viktig pusselbit i arbetet mot ett mer miljömässigt hållbart och koldioxidneutralt samhälle, eftersom transportsektorn på såväl lokal som global nivå står för stora delar av det totala växthusgasutsläppet (Naturvårdsverket 2023a). Det är den huvudsakliga anledningen till framtagandet av strategier för mer hållbara resor. Det finns underlag för generella åtgärdstyper som förbättrar hållbar mobilitet, men det finns inte en enskild lösning för att lösa problemet på alla platser. Lokala åtgärder krävs utifrån de givna förutsättningarna för invånarna på en specifik plats, för att alla tillsammans ska kunna bidra på bästa sätt. Det är dessutom ofrånkomligt att beakta de andra två dimensionerna av hållbarhet, social och ekonomisk, när lösningar och metoder diskuteras för hållbar mobilitet på olika platser (Sandow & Westin 2010). Den mest hållbara resan är den som inte genomförs (Banister 2008; Trafikverket 2021b), men en värld helt utan resor är vare sig socialt eller ekonomiskt hållbar. Ur ett ekologiskt perspektiv är en värld utan fordonstransporter däremot ett steg närmare hållbarhet eftersom hushållningen av resurser från transportsektorn skulle vara total.

Dokument gällande hållbar mobilitet, utgivna av myndigheterna Boverket, Naturvårdsverket och Trafikverket, handlar till stor del om staden och till en betydligt mindre del om landsbygder. Städerna behöver omvandlas och planeras annorlunda för att uppnå klimatmålen i Agenda 2030 och Sveriges miljömål. Både Naturvårdsverket och Trafikverket beskriver omfördelningen av ytor, från exempelvis bilväg till cykelväg, som en lösning i staden för att främja mer hållbara resor och Gullberg (2015) förklarar hur markanvändningen kan effektiviseras genom en överflyttning av resor från bil till exempelvis spårbunden kollektivtrafik. I landsbygdskommuner är konkurrensen om ytor sällan problematiken. Snarare är det de långa avstånden i glesbebyggda områden i kombination med litet resenärsunderlag och samtidigt verka för en ekonomisk hållbarhet som är utmaningen (Amanuel et al. 2023). Arbeta med hållbar mobilitet i städer är mycket viktigt, men löser inte utmaningar kring hållbar mobilitet på en nationell nivå. Att den kunskap och de insatser som förklaras av nationella myndigheter är koncentrerad till staden försvårar situationen för bland annat landsbygdskommuner, som många gånger är i behov av yttre

kompetensstöd för att upprätta strategier för hållbar mobilitet. I och med att information given av myndigheterna kan komma att fungera likt en guide kan detta bli problematiskt eftersom lokala förutsättningar och lösningar till viss del riskerar att uteslutas. Rapporten som är skriven av Amanuel et al. (2023) är ett positivt komplement till de nationella myndigheternas dokument och strategier som fokuserar på städernas utveckling, eftersom det både lyfter fram problematiken på landsbygder och fungerar som en verktygslåda för mindre kommuner i arbetet med att utveckla deras hållbara mobilitet.

Landsbygdskommunerna har tagit fram sina strategier på direktiv från staten och regionerna. Vad strategierna inriktar sig mot skiljer sig dock åt mellan Sollefteå och Tranås, antagligen för att kommunerna har olika utmaningar som en följd av olika förutsättningar, både geografiska och infrastrukturmässiga (Tranås kommun 2022b; Sollefteå kommun 2017). I kommunernas strategier förekommer vissa problem och åtgärder som motsvarar varandra. Genom dessa observerade mönster kan det antas att viss problematik kring hållbar mobilitet är vanligt förekommande för flera landsbygdskommuner.

I översiktsplanen för Tranås kommun finns en lista med fortsatt arbete för att uppfylla översiktsplanens intentioner. Bland annat är det en komplettering av cykelstrategin med ett landsbygdsperspektiv, en uppdatering av gällande trafikplan, parkeringsutredning, konkretisering av lokala hållbarhetsstrategier och samordning med fortsatt planering för nya stambanor (Tranås kommun 2023b). Banister (2008) betonar vikten av att arbeta med beteendeförändring för att kunna förändra transportsektorn. Marknadsföring och främjande av gång, cykel och kollektivtrafik i stället för bilen, är effektiva metoder för att uppnå en omvänd trafikhierarki jämfört med den traditionella, där bilen står överst och oskyddade trafikanter prioriteras sist (Banister 2008; Amanuel et al. 2023; Kircher, Forward & Warner 2022, s. 11). Genom att inkludera sådana metoder i ännu större omfattning i framtida planer och strategier kan både Tranås och Sollefteå förväntas minska sina utsläpp ännu mer och främja hållbar mobilitet i hela kommunen på ett mer komplett sätt.

För båda kommunerna framgår det att såväl avstånden som glesbebyggelsen på landsbygderna är utmaningar för att framför allt kunna erbjuda kollektivtrafik som kan ersätta behovet av att resa med egen bil. Bilen är och kommer sannolikt vara det mest effektiva transportmedlet för invånare i glesbebyggda områden och det kanske inte behöver vara ett problem. Precis som Sandow och Westin (2010) kommer fram till i sin rapport, kanske samhället behöver ha en större acceptans för bilanvändandet på landsbygder om visionen är en levande landsbygd, även om det går emot klimatmålen på så väl global som nationell nivå. Det finns en målkonflikt, där den ekologiska dimensionen av hållbarhet kanske måste ge vika för den sociala, trots att anledningen till arbetet med hållbar mobilitet främst grundar sig i den ekologiska dimensionen (Naturvårdsverket 2023a; Säterberg et al. 2020). Eftersom Sollefteå kommun har identifierat att bilen är överlägsen när det gäller effektivitet

och resursåtgång på grund av de långa avstånden i kommunen, anses åtgärder kopplade till hållbara och fossilfria bränslen vara mer prioriterade än åtgärder kopplade till främst kollektivtrafik och cykel.

Om bilen kan tänkas vara ett hållbart transportmedel för invånare på landsbygder när alla tre dimensioner av hållbarhet är inräknade, kan närtrafikens funktion och utbud som det ser ut idag ifrågasättas, eftersom det i mångt och mycket liknar en anropsstyrd personbil. Det är ett billigare alternativ jämfört med linjetrafik eftersom närtrafiken är behovsanpassad och garanterat har minst en passagerare (Sätherberg et al. 2020, s. 32). Det ökar också mobiliteten för de som bor på landsbygder och inte har tillgång till egen bil, men ur ett ekologiskt perspektiv går det att ifrågasätta som hållbart, eftersom närtrafiken sällan används till sin fulla kapacitet (Sätherberg et al. 2020, s. 79) och skillnaden i utsläpp gentemot en privat personbil kan antas vara försumbar. Amanuel et al. (2023, s. 27) har i sin rapport identifierat att det finns en stor utvecklingspotential i dagens närtrafik om kommuner och regioner marknadsför den på ett bättre sätt gentemot ungdomar och äldre som skulle kunna dra störst nytta av den. Sätherberg et al. (2020) har också genom en enkätundersökning identifierat att flera kommuner i Sverige anser att närtrafiken behöver kompletteras med andra innovativa lösningar för att säkerställa en hållbar mobilitet på landsbygder i framtiden. Utöver marknadsföring av kollektivtrafik och cykling rekommenderar Amanuel et al. (2023) bland annat samordning och synkning mellan vanliga arbetstider och linjetrafik, vilket Tranås har genomfört inom tätorten (Tranås kommun 2024). Jobbussen når visserligen inte ut till landsbygderna, men skulle en pendelparkering och hållplats samordnas på en strategisk plats möjliggöra enkla och effektiva byten mellan olika trafikslag, i enlighet med ett av kommunens förslag på strategier för hållbar mobilitet (Tranås kommun 2022b).

5.2 Metoddiskussion

Valet av kommuner för denna studie baseras på SKR:s kommungruppsindelning och eftersom det finns andra typer av indelningar av kommuner hade resultatet kunnat se annorlunda ut av flera anledningar. Det är exempelvis inte säkert att Tranås och Sollefteå ingår i samma kategori om en annan indelning använts, där fler eller andra faktorer varit centrala. Även om Tranås och Sollefteå kommun enligt SKR är landsbygdskommuner har de olika förutsättningar, inte minst med tanke på deras geografiska utbredning och Tranås lokalisering längs Södra stambanan samt mellan Sveriges tre storstadsregioner. Å ena sidan har valet av kommunerna bidragit till att gemensamma problem, strategier och åtgärder kan vara applicerbara oavsett geografisk utbredning. Å andra sidan har en del problem, strategier och åtgärder varit kopplade till kommunernas unika förutsättningar. Oavsett kan det vara intressant för kommuner med olika förutsättningar att lära av varandras lösningar. Kontakten med tjänstemän på Sollefteå och Tranås kommun var enbart via mejlkorrespondens

och webinariet som hölls den 26/2. En närmre kommunikation i något intervjuformat skulle möjligtvis bidragit med exempelvis flera interna material eller annan information som kompletterade nuvarande resultat. Likaså hade en medborgardialog med invånare i Sollefteå och Tranås kommun tillfört ytterligare ett perspektiv till arbetet.

6. Avslutande reflektioner

Hållbar mobilitet är en komplex utmaning som kräver samordning i flera dimensioner. Det krävs ett samarbete såväl inom en kommun som mellan olika kommuner och regioner och i viss mån även mot staten, för att så effektiva åtgärder som möjligt ska kunna prioriteras utifrån en plats specifika behov och förutsättningar. Det går exempelvis inte att säga att bilen är boven i dramat och att den därför ska prioriteras lägst i trafiken i alla sammanhang för att det skulle kunna lösa problemet med Sveriges koldioxidutsläpp. Frågan är större än så och den sociala hållbarheten väger lika tungt som både den ekologiska och ekonomiska i det globala hållbarhetsarbetet. Det finns en till synes tydligare koppling mellan den ekologiska hållbarheten och transportsektorn jämfört med den sociala dimensionen. Forskningen visar däremot på att den sociala hållbarheten kopplad till transportsektorn borde få mer utrymme, inte minst när det gäller människors mobilitet på landsbygder. Städerna blir tätare och landsbygderna glesare. Ska den trenden förändras måste hela Sverige beaktas i samhällsutvecklingen för att det ska vara möjligt att verka och bo i hela landet.

7. Referenser

7.1 Litteratur och dokument

- Amanuel, M., Arby, H. & Schnurr, M. (2023). *Verktyslåda för bättre mobilitet på mindre orter – Utvecklingsprojekt med fem stationssamhällen i Småland*. (Rapport 2023-129). RISE Research Institutes of Sweden AB. <https://www.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1816701&dsid=-1827> [2024-03-08].
- Andrews, A., Granath, B. (2016). *FN-fakta: Hållbar utveckling*. [Faktablad]. Svenska FN-förbundet. FN-fakta nr 2/12. <https://fn.se/wp-content/uploads/2016/08/Faktablad-2-12-H%C3%A5llbar-utveckling.pdf> [2024-02-28].
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*. 15 (2008), 73-80. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>.
- Berg, J. & Thoresson, K. (2017). *Mobilitet och transportlösningar på landsbygd*. (Diarienummer 2016/0029–7). VTI. <https://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1133341/FULLTEXT01.pdf> [2024-02-29].
- Björling, N. & Fredriksson, J. (2018). *Relationer mellan stad och land i det regionala stadslandskapet*. (Mistra Urban Futures Reports 2018:1). https://www.mistraurbanfutures.org/sites/mistraurbanfutures.org/files/bjorling-fredriksson-report-2018-1-rev_0.pdf [2024-02-20].
- Boverket (2023a). *Begreppet hållbar utveckling – FN*. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/fysisk-planering/begreppet-hallbar-utveckling/fn/> [2024-02-28].
- Boverket (2022). *Mobilitet för ett aktivt vardagsliv*. <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/halsa-forst/aktiv-mobilitet/> [2024-02-23].
- Boverket (2013). *Planera för rörelse! – en vägledning om byggd miljö som stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen*. Boverket. <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2013/planera-for-rorelse.pdf> [2024-02-22].
- Boverket (2012a). *Skapa en hållbar livsmiljö i och kring staden*. <https://sverige2025.boverket.se/skapa-en-hallbar-livsmiljo-i-och-kring-staden.html> [2024-02-23].
- Boverket (2012b). *Utveckla småorter och glesbygd hållbart*. <https://sverige2025.boverket.se/utveckla-smaorter-och-glesbygd-hallbart.html> [2024-03-01].
- Boverket (2023b). *Översiktsplanens nytta och funktion*. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/oversiktsplanen/nytta/> [2024-03-10].

- Cykelfrämjandet (2022). *Rapport för Tranås kommun: fördjupning av Cykelfrämjandets kommunvelometer 2022*. <https://cykelframjandet.se/wp-content/uploads/2022/08/tranas-kommun.pdf> [2024-03-08].
- Cykelfrämjandet (2023). *Kommunvelometern 2023 – Infografik*. <https://cykelframjandet.se/kommunvelometern-infografik-2023/> [2024-03-07].
- Din Tur (2018). *Framtidens kollektivtrafik i Västernorrlands län: Regionalt trafikförsörjningsprogram 2030*. (Dnr 16/00285). Din Tur. https://s3.eu-north-1.amazonaws.com/cdn.dintur.se/app/uploads/2019/02/TFP_slutversion-beslutad-i-direktionen-2018-06-13_webb.pdf [2024-03-01].
- Din Tur (2024). *Paxa*. <https://www.dintur.se/paxa/#> [2024-03-08].
- Din Tur (2022). *Regionalt trafikförsörjningsprogram: Remissversion 2022-08-15*. <https://meetingsplus.vll.se/welcome-sv/namnder-styrelser/regionala-utvecklingsnamnden/mote-2022-10-13/agenda/missiv-och-trafikforsorjningsprogram-for-vasternorrlands-lan-2023-2030pdf-1?downloadMode=open> [2024-03-08].
- Ekonomistyrningsverket (2022). *Utfallet för statens budget – del av ESV:s underlag till årsredovisning för staten 2021*. (ESV 2022:21). Ekonomistyrningsverket. <https://www.esv.se/contentassets/6247740ce1d44821a75069491e6e9a9d/2022-21-utfallet-for-statens-budget-2021.pdf> [2024-02-28].
- Europeiska kommissionen (2018). *Europe accelerates the transition to clean mobility: Co-legislators agree on strong rules for the modernization of the mobility sector*. https://climate.ec.europa.eu/news-your-voice/news/europe-accelerates-transition-clean-mobility-co-legislators-agree-strong-rules-modernisation-2018-12-18_en [2024-03-01].
- Europeiska kommissionen (u.å.). *Renewable Energy Directive*. https://energy.ec.europa.eu/topics/renewable-energy/renewable-energy-directive-targets-and-rules/renewable-energy-directive_en [2024-03-01].
- Europeiska kommissionen (2021). *The European pillar of social rights action plan*. Publications Office of the European Union. <https://op.europa.eu/webpub/empl/european-pillar-of-social-rights/downloads/KE0921008ENN.pdf> [2024-02-23].
- Fridén Syrjäpalo, L (2023). *Mobilitetsorättvisa i den glesa landsbygden: hur barnfamiljer och ungdomar hanterar utmaningar i en föränderlig värld*. I: Joelsson, T., Henriksson, M., Balkmar, D. (red.) *Rättvist resande? Villkor, utmaningar och visioner för samhällsplaneringen*. Linnefors förlag. s.170–188. <https://su.diva-portal.org/smash/get/diva2:1815683/FULLTEXT01.pdf> [2024-02-20].
- Google maps (2024). *Sollefteå till Ramsele*. <https://www.google.com/maps/dir/Sollefte%C3%A5/Ramsele/@63.3430719,16.5432117,10z/data=!3m1!4b1!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x4664d685e720899d:0x9529f31de9c0e69b!2m2!1d17.277135!2d63.1654065!1m5!1m1!1s0x467ab0cfee702a4f:0x6297f7695719b90b!2m2!1d16.4693193!2d63.5393137!3e1?entry=ttu> [2024-03-08].
- Gullberg, A. (2015). *Här finns den lediga kapaciteten i storstadstrafiken*. (TRITA-SUS-2015:1). KTH Centre for Sustainable Communications. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:805252/FULLTEXT02.pdf>

- Göteborgs stad (u.å.). *Hållbar mobilitet*. <https://goteborg.se/wps/portal/start/goteborg-vaxer/sa-arbetar-staden-med-stadsutveckling/sa-utvecklas-resande-och-infrastruktur/hallbar-mobilitet> [2024-02-22].
- Hela Sverige ska leva (2018). *Kultur i hela landet – balansrapport #1 2018*. https://www.helasverige.se/wp-content/uploads/2021/10/Balansrapport_1_Kultur-i-hela-landet.pdf [2024-02-28].
- Hela Sverige ska leva (2021). *Naturresurser i hela landet – balansrapport #6 2020*. https://www.helasverige.se/wp-content/uploads/2021/10/Balansrapport_6_Naturresurser-i-hela-landet.pdf [2024-02-28].
- Hela Sverige ska leva (2023). *Sollefteå kommun är årets kommun 2023*. <https://www.helasverige.se/kunskap-och-media/solleftea-kommun-ar-arets-kommun-2023/> [2024-02-20].
- Henriksson, M., Balkmar, D. & Joelsson, T. (2023). "Planering handlar om liv och död": tre forskarröster om mobilitet och rättvisa. I: Joelsson, T., Henriksson, M., Balkmar, D. (red.) *Rättvist resande? Villkor, utmaningar och visioner för samhällsplaneringen*. Linnefors förlag. s.207–221. <https://su.diva-portal.org/smash/get/diva2:1815683/FULLTEXT01.pdf> [2024-02-20].
- Jönköpings län (2020). *Jönköpings län. Regional utvecklingsstrategi 2020–2035*. <https://utveckling.rjl.se/globalassets/utveckling-i-jonkopings-lan/strategier-och-handlingsplaner/regional-utvecklingsstrategi-for-jonkopings-lan-2020-2035.pdf> [2024-02-14].
- Jönköpings Länstrafik (2022). *Närtrafik*. <https://www.jlt.se/res-med-oss/serviceresor/nartrafik/#scroll-2> [2024-03-04].
- Kircher, K., Forwards, S. & Warner, H. (2022). *Cycling in rural areas: An overview of national and international literature*. (Rapport 1124A). VTI. <https://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1656550/FULLTEXT02.pdf> [2024-03-07].
- Kulturrådet (2022). *Direkta bidrag – uppföljning av direkta bidrag 2019–2021*. https://www.kulturradet.se/globalassets/start/publikationer/direkta_bidrag.pdf [2024-02-28].
- Linköpings universitet (u.å.). *Styrkeområde 1: Hållbar mobilitet*. <https://liu.se/forskning/east-transport/hallbar-mobilitet#> [2024-02-22].
- Litman, T. (2021). *Transport Affordability: Evaluation and Improvement Strategies*. Victoria Transport Policy Institute- <https://www.vtpi.org/affordability.pdf> [2024-02-23].
- Lucas, K. (2012). *Transport and social exclusion: Where are we now?* Transport Policy 20. Transport Studies Unit, University of Oxford. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X12000145?ref=pdf_download&fr=RR-7&rr=85f352fbdbba70b2 [2024-02-22].
- Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., Guzman, A. (2016). *Transport poverty and its adverse social consequences*. *Transport*. Volume 169, Issue TR6. s. 353 – 365. <https://www.icevirtuallibrary.com/doi/epdf/10.1680/jtran.15.00073> [2024-02-22].
- Länsstyrelsen i Jönköpings län (2019). *Klimat- och energistrategi för Jönköpings län*. Meddelande nr 2019:18. Länsstyrelsen i Jönköpings län. https://catalog.lansstyrelsen.se/store/25/resource/DF_2019_18 [2024-03-04].

- Malmö stad (2024). *Hållbar mobilitet*. <https://malmo.se/Stadsutveckling/Sa-utvecklar-vi-staden/Resande-och-trafik/Hallbar-mobilitet.html> [2024-02-22].
- Miljödepartementet (2022). *Sveriges genomförande av Agenda 2030*. (Skr. 2021/22:247). Sveriges riksdag. <https://www.regeringen.se/contentassets/9dfa88d8317f441189ba368ef4d506ae/sveriges-genomforande-av-agenda-2030-skr.-202122247.pdf> [2024-03-08].
- Nationalencyklopedin (2023a). Agenda 21. <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/agenda-21> [2024-02-28].
- Nationalencyklopedin (2023b). Landsbygd. <https://www.ne.se/uppslagsverk/ordbok/svensk/landsbygd> [2024-02-05].
- Nationalencyklopedin (2023c). Transport. <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/transport> [2024-03-09].
- Nationalencyklopedin (2023d). Riokonferensen. <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/riokonferensen> [2024-02-28].
- Naturvårdsverket (2017). *God bebyggd miljö – saker kommuner kan göra*. <https://www.sverigesmiljomal.se/stod-och-rad-i-miljoarbetet/god-bebyggd-miljo--saker-kommuner-kan-gora/> [2024-03-05].
- Naturvårdsverket (2023a). *Hur kan transporternas miljöpåverkan minska?* <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/omraden/klimatet-och-transporterna/hur-kan-transporternas-miljopaverkan-minska/> [2024-02-23].
- Naturvårdsverket (2023b). *Sveriges klimatmål och klimatpolitiska ramverk*. <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/sveriges-klimatarbete/sveriges-klimatmal-och-klimatpolitiska-ramverk/> [2024-02-16].
- Naturvårdsverket (2024). *Sveriges utsläpp och upptag av växthusgaser*. <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/sveriges-utslapp-och-upptag-av-vaxthusgaser/> [2024-02-05].
- Naturvårdsverket (2020). *Så fungerar arbetet med Sveriges miljömål*. <https://sverigesmiljomal.se/sa-fungerar-arbetet-med-sveriges-miljomal/> [2024-02-16].
- Parlamentariska landsbygdskommittén (2017). *För Sveriges landsbygder – en sammanhållen politik för arbete, hållbar tillväxt och välfärd*. (SOU 2017:1). Sveriges Riksdag. https://www.regeringen.se/contentassets/acec663a156a41659021e0e1387e713d/sou-2017_1_web.pdf [2024-01-31].
- Region Jönköpings län (2021). *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2021–2035 för Jönköpings län*. (RJL 2019/2969). Region Jönköpings län. <https://utveckling.rjl.se/contentassets/b23fc6fbb9334382961cfb5b404486cc/regionalt-trafikforsorjningsprogram-for-jonkopings-lan-2021-2035.pdf> [2024-02-14].
- Region Jönköpings län (2022a). *Regional cykelstrategi för Jönköpings län*. https://utveckling.rjl.se/globalassets/utveckling-i-jonkopings-lan/strategier-och-handlingsplaner/regional_cykelstrategi_beslutad.pdf [2024-02-27].
- Region Jönköpings län (2022b). *Regional transportplan Jönköpings län 2022–2033*. RJL 2021/1077. Region Jönköpings län. <https://utveckling.rjl.se/strategier--handlingsplaner/regional-transportplan---jonkopings-lan-2018-2029/> [2024-02-06].

- Region Jönköpings län (2022c). *Regional utvecklingsstrategi 2020–2035*. <https://utveckling.rjl.se/strategier--handlingsplaner/regional-utvecklingsstrategi-2020-2035/> [2024-02-14].
- Region Jönköpings län (2023). *Regional cykelplan – Jönköpings län*. RJL 2023/674. Region Jönköpings län. <https://utveckling.rjl.se/contentassets/bde73f3759ac4f988ed21189d4f77bcf/regional-cykelplan-jonkopings-lan.pdf> [2024-02-27].
- Region Stockholm (2019). *Mobilitets- och trafikutvecklingsrapport 2019*. http://www.rufs.se/globalassets/h.-publikationer/2020/ver2_mobilitets--och-trafikutvecklingsrapport-2019-region-stockholm.pdf [2024-02-22].
- Region Västernorrland (2019). *Energi- och klimatstrategi Västernorrland 2020–2030*. https://catalog.lansstyrelsen.se/store/21/resource/DY_2019_08 [2024-03-01].
- Region Västernorrland (2023). *Nätverk för cykling ska öka attraktionskraften för friluftsliv*. <https://www.rvn.se/sv/v1/Arkiv/Nyhetsarkiv/natverk-for-cykling-ska-oka-atrakionskraften-for-friluftsliv/> [2024-03-01].
- Region Västernorrland (2018). *Regional transportplan för Västernorrland 2018–2029*. Region Västernorrland. https://www.rvn.se/globalassets/_rvn/utveckla-vasternorrland/samhallsutveckling/infrastruktur-o-transport/infrastruktur-och-transporter/regional-transportplan-for-vasternorrland-2018-2029.pdf [2024-03-01].
- Region Västernorrland (2020). *Regional utvecklingsstrategi för Västernorrland 2020–2030*. Region Västernorrland. https://www.rvn.se/globalassets/_rvn/utveckla-vasternorrland/naringslivsutveckling/regional-utvecklingsstrategi/ett-vasternorrland-rus-agenda-2030.pdf [2024-02-14].
- Sandow, E. & Westin, K. (2010). *Preferences for commuting in sparsely populated area: The case of Sweden*. *Journal of Transport and Land Use*, 2(3). <https://doi.org/10.5198/jtlu.v2i3.21> [2024-03-06].
- Sollefteå kommun (2022a). *Fossilbränslefri kommunal fordonsflotta*. [Internet material].
- Sollefteå kommun (2023). *Gå och cykla*. <https://www.solleftea.se/Trafik--infrastruktur/ga-och-cykla> [2024-03-06].
- Sollefteå kommun (2022b). *Hållbarhetsrapport 2022: Vi tog ansvar!* <https://www.solleftea.se/download/18.33e2398d185cf941b952bfb/1677506991097/H%C3%A5llbarhetsrapport%202022.pdf> [2024-03-06].
- Sollefteå kommun (2021a). *Infrastrukturplan för publika laddningsstationer till laddbara fordon år 2030*. <https://www.solleftea.se/download/18.499760a71853e28aa2a14c14/1639745532447/Infrastruktur-plan%20f%C3%B6r%20publika%20laddningsstationer%20till%20laddbara%20fordon%20C3%A5r%202030%20inklusive%20bilar.%20KF%202021-06-28%20C2%A7%2068.pdf> [2024-03-06].
- Sollefteå kommun (2020). *Övergripande verksamhetsplan med budget 2021–2023*. <https://www.solleftea.se/download/18.499760a71853e28aa2a14c0f/1639738641174/%C3%96vergripande%20verksamhetsplan%202021-2023.pdf> [2024-03-08].

- Sollefteå kommun (2017). *Översiktsplan för Sollefteå kommun*. <https://www.sollefte.se/download/18.499760a71853e28aa2abde4/1629180795635/%C3%96ver-siktsplan%20f%C3%B6r%20Sollefte%C3%A5%20kommun.pdf> [2024-03-06].
- Statistikmyndigheten (2024). *Folkmängd i riket, län och kommuner 31 december 2023 och befolkningsförändringar 2023*. Statistikmyndigheten SCB. <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/folkmangd-och-befolkningsforandringar---helarsstatistik/folkmangd-i-riket-lan-och-kommuner-31-december-2023-och-befolkningsforandringar-2023/>
- Statistikmyndigheten (2022). *Tätorter i Sverige*. Statistikmyndigheten SCB. <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/miljo/tatorter-i-sverige> [2024-02-05].
- Statistikmyndigheten (2023). *Fordon i län och kommuner 2023*. Statistikmyndigheten SCB. <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/transporter-och-kommunikationer/vagtrafik/forдон/> [2024-03-07].
- Svenska FN-förbundet (2021). *Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling*. [Faktablad]. Svenska FN-förbundet. <https://fn.se/wp-content/uploads/2023/06/Uppdaterad-Arbetsbok-Agenda2030-2022.pdf> [2024-02-28].
- Sveriges kommuner och regioner (2021). *Regional utvecklingsstrategi, RUS*. <https://skr.se/skr/samhallsplaneringinfrastruktur/regionalutveckling/regionalutvecklingsstrategirus.2690.html> [2024-03-01].
- Sveriges kommuner och regioner (2022). *Kommungruppsindelning: Sveriges Kommuner och Regioners kommungruppsindelning*. <https://skr.se/download/18.ef4ba7d1849a2f55db2898a/1669978414789/Kommungruppsindelning-2023.pdf> [2024-01-26].
- Sveriges kommuner och regioner (2023). *Kommungruppsindelning*. <https://skr.se/skr/tjanster/kommunerochregioner/faktakommunerochregioner/kommungruppsindelning.2051.html> [2024-02-28].
- SVT Nyheter (2023). *Ny busstjänst i Sollefteå – virtuella stopp införs*. <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/vasternorrland/ny-busstjanst-i-solleftea-virtuella-stop-infors> [2024-03-09].
- Sätherberg, A.-C., Morell, T., Thunander, J., Gellerman, H., Antoni, H., Åkesson, A., Jacobsson, M. & Berginger, E. (2020). *Mobilitet på landsbygder - forskningsöversikt och nulägesbeskrivning*. (Rapport 2019/20: RFR10). Sveriges riksdag. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/rapport-fran-riksdagen/mobilitet-pa-landsbygder-forskningsoversikt-och_h70wrfr10/html/ [2024-01-26].
- Tillväxtanalys (2014). *Bättre statistik för bättre regional- och landsbygdsolitik*. (Rapport 2014:04). Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser. https://www.tillvaxtanalys.se/download/18.62dd45451715a00666f1f3a9/1586366195534/rapport_2014_04_rev1.pdf [2014-03-09].

- Tillväxtverket (u.å.a). *Begrepp för landsbygder*. <https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/guiderochverktyg/metodstodforlivskraftigalandsbygder/begreppforlandsbygder.5537.html> [2024-02-05].
- Tillväxtverket (u.å.b). *Olika typer av landsbygder*. <https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/guiderochverktyg/guiderochverktyg/metodstodforlivskraftigalandsbygder/olikatyperavlandsbygder.5538.html> [2024-03-09].
- Trafikkalendern (2024). *Om oss*. <https://trafikkalendern.se/projektet/om-oss/> [2024-03-06].
- Trafikverket (2023). *Chansa aldrig!* <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-vasternorrlands-lan/vasteraspby---langsele-sparbyte/nyheter-for-vasteraspby---langsele-sparbyte/chansa-aldrig/> [2024-03-08].
- Trafikverket (2010). *Den Goda Staden*. (Rapport 2010:108). Trafikverket. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1364215/FULLTEXT01.pdf> [2024-02-22].
- Trafikverket (2021a). *Fyrstegsprincipen*. Trafikverket. <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/> [2024-02-23].
- Trafikverket (2021b). *Hållbart resande i praktiken: Trafik- och stadsplanering med betendepåverkan i fokus*. (Rapport 2021:248). Trafikverket. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1628858/FULLTEXT01.pdf>. [2024-02-14].
- Trafikverket (2022a). *Handbok för trafikstrategiskt arbete – tillgänglighet i ett hållbart samhälle*. (Rapport 2022:164). Trafikverket. https://bransch.trafikverket.se/contentassets/740b84c13230422e851eeef569fa73f4/trv-handbok-for-trafikstrategiskt-arbete_2023-01-12.pdf [2024-02-22].
- Trafikverket (2022b). *TRAST – Trafik för en attraktiv stad. Underlag till handbok del 1*. (Rapport 2022:095). Trafikverket. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1658447/FULLTEXT03.pdf> [2024-01-26].
- Tranås kommun (2020). *Cykelstrategi för Tranås kommun 2020 – 2025*. https://www.tranas.se/download/18.3859ddc017bc0ea48d2db8/1709161250812/Strategi_Cykelstrategi%20Tran%C3%A5s%20kommun%202020-2025.pdf [2024-02-15].
- Tranås kommun (2021). *Minskade koldioxidutsläpp tack vare insatser för hållbart resande*. <https://www.tranas.se/tranas-kommun/nyheter/nyheter-kommun/2021-09-20-minskade-koldioxidutslapp-tack-vare-insatser-for-hallbart-resande>
- Tranås kommun (2022a). *Strategi för ekologisk hållbarhet: 2022–2035*. https://www.tranas.se/download/18.671539701847d6e7ad0319/1669301841956/Strategi%20f%C3%B6r%20ekologisk%20h%C3%A5llbarhet%202022%20-2035_tillg%C3%A4nglig.pdf [2024-03-07].
- Tranås kommun (2022b). *Översiktsplan*. <https://karta.itsam.se/tranas/oversiktsplan/antagande/> [2024-02-27].
- Tranås kommun (2023a). *Kommunvision*. <https://www.tranas.se/tranas-kommun/kommun-och-politik/visioner-och-planer/kommunvision> [2024-03-05].
- Tranås kommun (2023b). *Nya stambanor*. <https://www.tranas.se/tranas-kommun/kommun-och-politik/visioner-och-planer/nya-stambanor> [2024-03-05].

- Tranås kommun (2024). *Jobbussen*. <https://www.tranas.se/tranas-kommun/bo-miljo-och-trafik/trafik-och-infrastruktur/buss-och-tag/jobbussen> [2024-03-08].
- UNDP (2022a). *Mål 3: God hälsa och välbefinnande*. <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-3-halsa-och-valbefinnande/> [2024-03-03].
- UNDP (2022b). *Mål 7: Hållbar energi för alla*. <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-7-hallbar-energi-alla/> [2024-03-03].
- UNDP (2022c). *Mål 9: Hållbar industri, innovationer och infrastruktur*. <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-9-hallbar-industri-innovationer-och-infrastruktur/> [2024-03-03].
- UNDP (2022d). *Mål 11: Hållbara städer och samhällen*. <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-11-hallbara-stader-och-samhallen/> [2024-03-03].
- UNDP (2022e). *Mål 13: Bekämpa klimatförändringarna*. <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-13-bekampa-klimatforandringarna/> [2024-02-05].
- UNDP (2022f). *Mål 15: Ekosystem och biologisk mångfald*. <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-15-ekosystem-och-biologisk-mangfald/> [2024-03-03].
- UNDP (2021). *Om oss – UNDP och Globala målen*. <https://www.globalamalen.se/om-undp/> [2024-03-03].
- Åkerman, A. (2020). *En annan landsbygd: om gestaltad livsmiljö på landsbygden*. Rian designmuseum.

7.2 Figurer

Figur 1:

Lantmäteriet (2016). *Terrängkarta, kommungräns*. Kartograf: Jonas Nygårds. [2024-03-12].

Figur 2:

UNDP (2023). *Globala målen – karta med ikoner*. [illustration]. <https://www.globalamalen.se/material/logotyper/>

Figur 3:

Naturvårdsverket (2023). *Sveriges miljömål: generationsmål*. [illustration]. <https://www.sverigesmiljomal.se/kontakt-och-material/presentationsmaterial/>

Figur 4:

Naturvårdsverket (2023). *Sveriges miljömål: miljö kvalitetsmål – karta med ikoner*. [illustration]. <https://www.sverigesmiljomal.se/kontakt-och-material/presentationsmaterial/>

Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i **JA**, så kommer fulltexten (PDF-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i **NEJ**, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Även om du inte publicerar fulltexten kommer den arkiveras digitalt. Om fler än en person har skrivit arbetet gäller krysset för samtliga författare. Du hittar en länk till SLU:s publiceringsavtal på den här sidan:

- <https://libanswers.slu.se/sv/faq/228316>.

JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.