ShiftSweden
impact innovation

2026:5

Hållbart resande i småhusområden?

State of the Art

Författare:
Alexander Ståhle

State of the Art, Hållbart resande i småhusområden?
Adress: Drottninggatan 33, 111 51 Stockholm
Webbadress: www.shiftsweden.se

Författare: Alexander Ståhle
Datum: 2026-06-10

Åsikter och slutsatser i rapporten är författarnas egna

Förord

ShiftSweden har initierat denna State of the Art-rapport eftersom småhusområden förenar stor klimat- och systemrelevans med en relativt låg mognadsgrad i omställningen till hållbar mobilitet. Småhus är Sveriges vanligaste boendeform och återfinns i hela landet, samtidigt som dessa områden ofta präglas av högt bilinnehav och stort bilberoende. Därmed utgör de både en betydande källa till transportrelaterade utsläpp och en viktig arena för att utveckla och testa konkurrenskraftiga alternativ till privat bilresande.

Rapporten ligger i linje med ShiftSwedens mission att bidra till attraktiva, tillgängliga och fossilfria livsmiljöer. Särskilt relevant är programmets fokus på tillgänglighet snarare än mobilitet i sig – människors möjlighet att nå arbete, utbildning, service och sociala sammanhang. Småhusområden illustrerar tydligt utmaningen att minska bilberoendet samtidigt som tillgängligheten stärks.

Syftet med rapporten är att sammanställa och värdera aktuell kunskap om hållbart resande i småhusområden: vilka lösningar som har prövats, vilka hinder som återstår, vilka aktörer som behöver involveras och vilka kunskapsluckor som finns. Kunskapsunderlaget ska stödja framtida innovation, testverksamhet och uppskalning inom områden som aktiv mobilitet, kollektivtrafik, delad mobilitet och minskat resbehov.

Eftersom småhusområden finns över hela Sverige har lösningar som fungerar här stor potential att få bred spridning. Rapporten syftar därför också till att tydliggöra möjligheter, roller och samverkansformer för kommuner, mobilitetsaktörer och lokala organisationer. Sammantaget visar rapporten att småhusområden representerar en av de största men svåraste möjligheterna i omställningen till ett mer hållbart transportsystem.

Innehåll

Förord ... 2
1 Resandet i svenska småhusområden ... 5
1.1 Resande ... 7
1.2 Bilinnehav ... 8
1.3 Energi och klimat ... 10
2 Förutsättningar för resande i småhusområden ... 11
2.1 Det regionala läget ... 12
2.2 Täthet, service och kollektivtrafik ... 12
2.3 Blandning av funktioner och bostadstyper ... 14
2.4 Cykelavstånd och cykelnät ... 14
2.5 Hushållens ekonomi ... 15
2.6 Småhuskultur och bilkultur ... 15
3 Potential för minskat bilresande i småhusområden ... 17
3.1 Öka kollektivtrafik ... 17
3.2 Öka cykling ... 19
3.3 Öka bildelning ... 20
3.4 Öka täthet ... 21
3.5 Öka bostadsutbudet ... 22
3.6 Öka digitalisering ... 22
3.7 Minimera parkering ... 24
4 Policyfrågor som påverkar småhusområdens mobilitet ... 26
4.1 Översiktsplanering och bebyggelselokalisering ... 27
4.2 Hastighetsnormer prioriterar bilen ... 27
4.3 Parkeringsnormer och lagstiftning befäster bilnormen ... 28
4.4 Bevarandepolitik och institutionell tröghet ... 28
4.5 Genomförandehinder bromsar omvandling ... 29
4.6 Ekonomiska styrmedel gör bilen billigare ... 30
5 Innovationsområden ... 31
6 Diskussion ... 35
7 Referenser ... 39

Sammanfattning

Rapporten undersöker kunskapsläget om hållbart resande i småhusområden och identifierar behov av innovation och fortsatt kunskapsutveckling. Rapporten är en genomgång av forskning, statistik och policy med fokus på hur bebyggelsestruktur, tillgång till kollektivtrafik, närhet till service, gång- och cykelmöjligheter, kultur, livsstilar samt digitalisering påverkar resandet i småhusområden.

Genomgången visar att småhusområden ofta har signifikant högre bilinnehav och mer bilresande än tätare stadsdelar, men också att skillnaderna mellan olika småhusområden i olika regioner och lägen är stora. På kort sikt är möjligheterna att minska bilberoendet genom fysisk ombyggnad begränsade. Mest realistiska är åtgärder som kan minska vissa bilresor, såsom optimerad kollektivtrafik, delad mobilitet, samåkning, säkrare skolvägar, parkeringsavgifter och ökad möjlighet till distansarbete. På längre sikt är potentialen större genom fysisk planering av förtätning, serviceinvesteringar och hållbar infrastruktur.

Rapportens huvudslutsats är att den gröna omställningen av svenska småhusområden behöver anpassas till olika platser och regioner och bygga på kombinationer av åtgärder snarare än enskilda lösningar, om det ska få signifikant effekt.

1 Resandet i svenska småhusområden

Figur 1. Gamla Enskede trädgårdsstad (Foto: Alexander Ståhle)

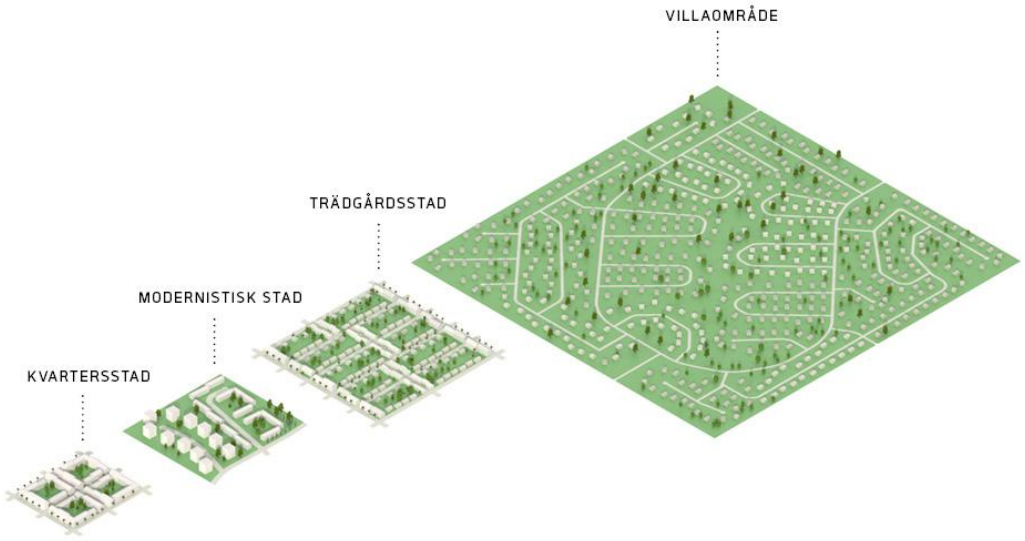
92 procent av Sveriges bostadsmark upptas av småhus, men bara hälften av Sveriges befolkning bor i småhus. På grund av småhusområdenas lokalisering och gleshet genererar de ett signifikant högre bilinnehav och bilresande i jämförelse med andra bebyggelsetyper, oavsett om de ligger i småstad eller storstad. Det finns dock skillnader mellan olika småhusområden beroende på var i en region de ligger.

Småhus avser bostadshus som är inrättade för en eller två bostäder. Begreppet omfattar friliggande villor, parhus, kedjehus och radhus, liksom tvåfamiljshus. I praktiken skiljer sig småhus därmed från flerbostadshus, som innehåller tre eller fler bostäder. När småhus används som planerings- eller analysbegrepp är det också viktigt att skilja mellan småhus som byggnadstyp och småhusområde som bebyggelsestruktur, eftersom täta radhusområden och glesa villaområden kan ge mycket olika förutsättningar för hållbart resande.

Småhusområden definieras i statistiken nedan som DESO-områden (enl SCB) inom tätort eller andra befolkningskoncentrationer (B och C kategori) med minst 80 procent av boende i småhus. Ett DeSO-område (Demografiskt statistikområde)

är SCB:s småskaliga geografiska indelning av Sverige för statistik under kommunnivå. Indelningen används för att analysera exempelvis befolkning, segregation och socioekonomisk utveckling i mindre områden. Sverige delas i den nuvarande versionen in i 6 160 DeSO-områden, oftast med 700–3 000 invånare, och gränserna följer så långt möjligt naturliga och byggda gränser som gator, vattendrag och järnvägar.

I rapporten ”Den verkliga trädgårdsstaden” (Spacescape 2024) finns statistik som redovisas nedan. Där görs en lite annan indelning av småhusområden uppdelat på ”villaområden” och ”trädgårdsstad”, där villaområden är mer renodlade småhusområden och trädgårdsstad är blandade småhus och lägenheter.



Figur 2. 500 bostäder i fyra olika stadsbyggnadstyper: Kvartersstad, Modernistisk stad, Trädgårdsstad, Villaområde. (Spacescape 2024)

Stadsbyggnadstyp	Bebyggelsetyp Bebyggelseområden (Topografi 50)	Boendetäthet Stadsdelar (DeSo SCB)	Boendetäthet Bebyggelseområden (Topo50/SCB)	Bostadstyp (DeSo SCB)
Kvartersstad	10-100% sluten bebyggelse	>30 boende/ha	>65 boende/ha	90-100% lägenheter
Modernistisk stad	10-100% hög bebyggelse (>2 vån)	>30 boende/ha	>65 boende/ha	90-100% lägenheter
Trädgårdsstad	70-100% låg bebyggelse (1-2 vån)	>30 boende/ha	>65 boende/ha	10-90% småhusbostäder
Villaområde	70-100% låg bebyggelse (1-2 vån)	5-30 boende/ha	10-65 boende/ha	10-100% småhusbostäder

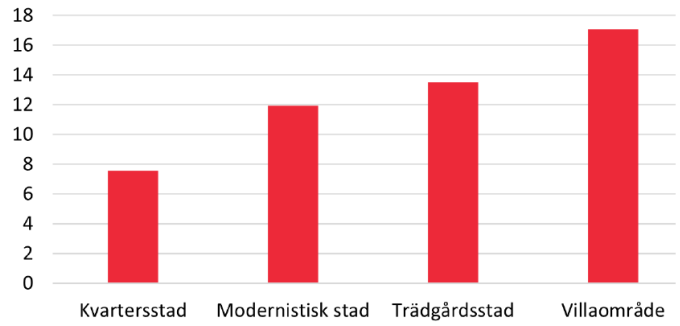
Figur 3. Definition av stadsbyggnadstyper med nationella geodata (Spacescape 2024)

1.1 Resande

Resande är här uppdelat i bilresande och hållbart resande, det vil säga personresor som sker utan bil med kollektivtrafik, cykel eller gång. Resandedata och bilinnehavsdata nedan kommer från analysplattformen Bostadsläget. Pro, som består av bearbetade data från den nationella resvaneundersökningen (Trafikanalys 2023) och från SCB (2024).

1.1.1 Bilresande

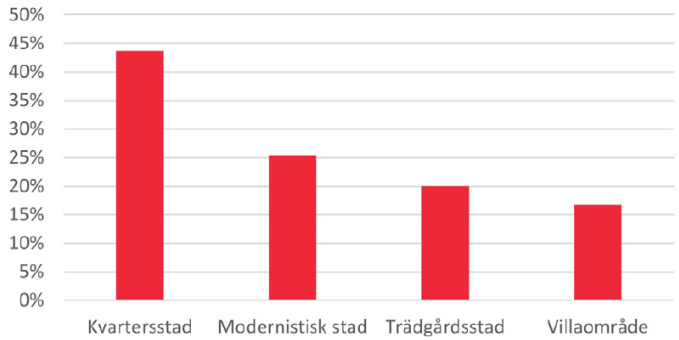
I svenska småhusområden kör man i genomsnitt 14,8 km per person och dag. I tätare centralt belägen kvartersbebyggelse är körlängden knappt hälften. Svenska småhushushåll kör totalt 11,3 miljarder km per år.



Figur 4. Körda kilometer/pers/dag i olika stadsbyggnadstyper i Stockholms-, Göteborgs- och Uppsalaregionerna (Bostadsläget Pro 2023).

1.1.2 Hållbart resande

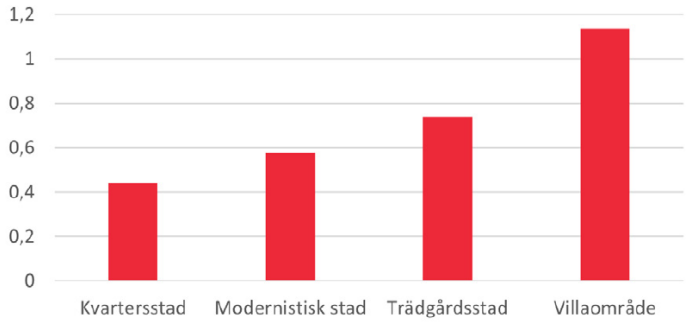
I svenska småhusområden sker 39 procent av resorna utan bil. Genomsnittet i Sverige är 47 procent. Andelen gång- och cykelresor är 17 procent i villaområden och 44 procent i mer central belägna stadskvarter i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Uppsala (Spacescape 2023).



Figur 5. Andel gång- och cykelresor i olika stadsbyggnadstyper i Stockholms-, Göteborgs- och Uppsalaregionerna (Bostadsläget Pro 2023).

1.2 Bilinnehav

Det finns drygt 1 miljon bilar i svenska småhusområden. Där är bilinnehavet i genomsnitt 1,25 bilar per hushåll. Genomsnittet för svenska hushåll är 0,8 bilar per hushåll (Trafikanalys 2026). I studien 'Den verkliga trädgårdsstaden' var bilinnehavet knappt 1,2 i villaområden i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg, Uppsala (Spacescape 2024). Småhusområdena har signifikant högre bilinnehav än genomsnittet, ca 50procent högre. Och i jämförelse med centralt belägen tätare bebyggelse kan bilinnehavet vara tre gånger så högt.



Figur 6. Antal bilar per hushåll i olika stadsbyggnadstyper i Stockholms-, Göteborgs- och Uppsalaregionerna. (Bostadsläget 2023).

Nr	Bilar per hushåll	Småhusområde	Kommun
1	0,68	Västra Kista	Stockholm
2	0,72	Gamla Uppsala	Uppsala
3	0,77	Norra Skarpnäcks Gård	Stockholm
4	0,77	Svenshögskolan-Utställaregränden	Lund
5	0,80	Tallkrogen	Stockholm
6	0,88	Midgård	Täby
7	0,89	Mälarhöjden	Stockholm
8	0,90	Nockebyhov-Olovslund	Stockholm
9	0,91	Trångsund	Huddinge
10	0,92	Skogås östra	Huddinge
11	0,92	Eklanda	Mölndal
12	0,92	Hägersten	Stockholm
13	0,93	Västra Danderyd	Danderyd
14	0,93	Sommarro-Kungsängen	Uppsala
15	0,93	Ålsten	Stockholm
16	0,93	Krusboda	Tyresö
17	0,94	Solhem-Lunda	Stockholm
18	0,94	Norra Ängby	Stockholm
19	0,94	Storängen-Saltsjö Duvnäs	Nacka
20	0,95	Stureby	Stockholm

Figur 7. Småhusområden med lägst bilinnehav i Sverige. Ej inräknat leasingbilar. (SCB 2023)

Nr	Bilar per hushåll	Småhusområde	Kommun
1	1,75	Rot-Holen-Näset	Älvdalen
2	1,65	Färnäs-Nusnäs	Mora
3	1,61	Malmberget-Mosebacke	Gällivare
4	1,61	Dösjebro	Kävlinge
5	1,61	Hofterup-Ålstorp	Kävlinge
6	1,61	Kvicksund-Tumbo	Eskilstuna
7	1,60	Umeå södra landsbygd	Umeå
8	1,58	Trångfors-Heden-Vittjärv-Hamptjärnmoran	Boden
9	1,58	Eksund-Öbonäs	Norrköping
10	1,58	Klutmark-Medle-Myckle-Stämningsgården	Skellefteå
11	1,58	Kumla omland	Kumla
12	1,57	Västerhus-Själevad-Billsta	Örnsköldsvik
13	1,57	Sandviken södra tätorten	Sandviken
14	1,56	Bergshammar-Tuna	Nyköping
15	1,56	Djurmo omland	Gagnef
16	1,56	Våmhus-Bonäs	Mora
17	1,55	Svärtinge-Loddby-Landsbygd	Norrköping
18	1,55	Dvärsätt-Hissmofors	Krokom
19	1,55	Sya-Spångsholm-Veta	Mjölby
20	1,54	Ystad norra-Hedeskoga-Stora Herrestad	Ystad

Figur 8. Småhusområden med högst bilinnehav i Sverige. Ej inräknat leasingbilar. (SCB 2023)

De småhusområden som har lägst bilinnehav i Sverige återfinns i storstadsregionerna och är huvudsak av två områdestyper: centralt belägna villaområden och miljonprogrammets mindre välbärgade radhusområden. De småhusområden som har högst bilinnehav är i huvudsak i mindre städers periferier.

Trafikanalys (2021) visar att andelen boende i småhus (äganderätt) är en stark förklaringsfaktor för personbilsinnehavet, i nivå med flera andra centrala socioekonomiska variabler (inkomst, utbildning). Sambandet hänger samman med småhusområdenas rumsliga och funktionella villkor: glesare bebyggelse, längre avstånd till vardagens målpunkter, svagare underlag för kollektivtrafik och goda parkeringsmöjligheter vid bostaden gör bilen mer användbar och ofta mer nödvändig i vardagen. Samtidigt är relationen inte helt entydig mellan olika former av bilinnehav. Trafikanalys visar också att äganderätt samvarierar positivt med det totala personbilsinnehavet. Detta stärker bilden av att småhusområdenas högre bilinnehav inte bara handlar om hushållens preferenser eller inkomster, utan också om hur boendeformen samspelar med bebyggelsestruktur, tillgänglighet och vardagslogistik.

1.3 Energi och klimat

Bilresande och bilinnehav i svenska småhusområden innebär en stor energianvändning och klimatpåverkan.

1.3.1 Energi

Svenska småhusområden använder 9,4 MWh per hushåll per år för sina transporter. Det blir totalt 7,5 TWh per år. Transporterna i svenska småhusområden drar energi som om nästan 800 000 extra villahushåll stod påslagna ett helt år, enbart för resor. 88 procent av detta är från bilresande. Den totala energianvändningen för boende och transporter i villaområden är 70 procent högre än i tätare kvartersstad i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Uppsala.

Figur 9 Energianvändning (MWh/år/hushåll) för boende och transporter i olika stadsbyggnadstyper i Stockholms-Göteborgs-och Uppsalaregionerna (Spacescape 2023).

1.3.2 Klimat

Svenska småhusområden använder 3,5 ton CO2e per hushåll per år för sina transporter. Det blir totalt 2,8 milj ton CO2e per år. Transportutsläppen från svenska småhusområden motsvarar ungefär klimatpåverkan från 2,8 miljoner tur- och-returresor med flyg mellan Stockholm och södra Europa, om man räknar cirka 1 ton CO2e per resa. 96 procent av detta är från bilresande. Den totala klimatpåverkan för boende och transporter i villaområden är mer än dubbelt så hög än tätare kvartersstad i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Uppsala.

Figur 10. Klimatpåverkan (CO2-utsläpp) för boende och transporter från olika stadsbyggnadstyper i regioner¬na Stockholm, Göteborg och Uppsala (Spacescape 2023).

2 Förutsättningar för resande i småhusområden

Figur 11. Huddinge villaområde (Lantmäteriet 2026)

Småhusområdens förutsättningar för resande formas i hög grad av den byggda miljön och av bostadsområdet läge i regionen. Forskningen visar samstämmigt att småhusområden och andra glesa bostadsmiljöer oftare hänger samman med högre bilanvändning, längre körsträckor och lägre andel gång-, cykel- och kollektivtrafikresor än tätare och mer funktionsblandade miljöer. Samtidigt är det inte småhuset i sig som avgör resmönstren, utan hur småhusen är lokaliserade regionalt, hur tätt de ligger, vilka målpunkter som finns i närheten och hur väl området är sammankopplat till omgivande stad (Ewing och Cervero, 2010; Litman, 2010; van Wee och Cao, 2020).

2.1 Det regionala läget

Det regionala läget är en av de viktigaste faktorerna för hur människor reser i småhusområden. Forskningen visar att regional tillgänglighet, det vill säga hur nära ett område ligger större arbetsplatser, servicecentra och andra viktiga målpunkter, har stark betydelse för hur mycket människor kör bil. När småhusområden ligger långt från stadskärnor eller andra koncentrationer av arbete och service ökar reslängderna, och bilen blir ofta det mest praktiska färdmedlet för vardagens resor (Ewing och Cervero, 2010; Litman, 2009/2025).

Detta handlar inte bara om avstånd i kilometer, utan också om hur väl området är integrerat i den regionala strukturen. Ett småhusområde som ligger nära en större stad, längs ett starkt kollektivtrafikstråk eller nära ett lokalt centrum kan få betydligt bättre resförutsättningar än ett lika glest område som ligger perifert och saknar kopplingar till omgivningen. Svenska kunskapsunderlag pekar också på att resmönster skiljer sig tydligt mellan urbana, småstadsmässiga och glesare miljöer, vilket understryker att det regionala sammanhanget är centralt för att förstå småhusområdens transportmönster (Trafikanalys, 2018).

Skillnaden mellan småhusområden i storstad och småstad handlar i första hand om sammanhang. Ett småhusområde i en storstadsregion kan ha bättre tillgång till arbetsmarknad, service och kollektivtrafik än ett småhusområde i en mindre stad, särskilt om det ligger nära en större kärna eller längs ett starkt kollektivtrafikstråk. Samtidigt kan småhusområden i yttre storstadsförorter vara mycket bilberoende, eftersom de ofta kombinerar gles bebyggelse med långa pendlingsavstånd. I småstäder är avstånden ofta kortare inom själva orten, vilket i vissa fall kan gynna lokala resor till fots eller med cykel. Men småstäder har samtidigt ofta svagare kollektivtrafik och ett mer begränsat utbud av arbetsplatser och service, vilket kan leda till hög bilanvändning både inom orten och för resor till andra orter. Därför är det inte självklart att småhusområden i småstad ger mindre bilberoende än småhusområden i storstad. Det beror på hur orten fungerar som helhet, hur nära vardagsmålen ligger och hur starka alternativen till bilen är (K2, 2021; Trafikanalys, 2018). I storstaden finns ofta större potential för kortare resor utan bil, men också risk för långa pendlingsresor från perifera lägen. I småstaden kan vardagsavstånden vara hanterbara, men det finns ofta färre robusta alternativ till bilen.

2.2 Täthet, service och kollektivtrafik

Bebyggelsetätheten, som hänger nära samman med befolkningstätheten, påverkar både hur långt människor behöver resa och vilka färdmedel som är realistiska. Gles bebyggelse innebär att bostäder, service, skolor och andra vardagsmål ofta ligger mer utspritt. Det gör att fler resor hamnar utanför bekvämt gång- och cykelavstånd och ökar därmed behovet av bil.

Tätare strukturer ger däremot kortare avstånd mellan målpunkter och bättre förutsättningar för att fler resor ska kunna ske till fots, med cykel eller med kollektivtrafik (Ewing och Cervero, 2010; Litman, 2015).

Liknande resonemang återfinns i forskningen om den så kallade 15-minutersstaden, utvecklad av Carlos Morenos forskargrupp vid Sorbonne-universitetet i Paris. Grundidén är att vardagens viktigaste funktioner, arbete, handel, utbildning, vård, rekreation och sociala aktiviteter, bör kunna nås inom ungefär 15 minuter till fots eller med cykel. När sådana funktioner finns inom rimligt gång- och cykelavstånd minskar behovet av dagliga bilresor samtidigt som tillgängligheten till stadens resurser ökar (Moreno et al., 2021). Perspektivet betonar därför närhet och funktionsblandning som centrala faktorer för hållbar mobilitet. I småhusområden där tätheten är låg blir det svårare att uppnå denna typ av närhet, vilket ofta leder till större beroende av bil för att nå vardagens målpunkter.

Tätheten är också avgörande för kollektivtrafikens förutsättningar. I glesa småhusmiljöer är befolkningsunderlaget ofta för svagt för att bära turtät kollektivtrafik. Område med friliggande småhus och gles bebyggelse ger typiskt bara underlag för gles busstrafik, medan tätare områden kan bära kapacitetsstark, allra helst spårbunden, kollektivtrafik. Samma logik gäller mer generellt: om det bor för få människor inom gångavstånd från en hållplats blir det svårt att erbjuda ett utbud som är tillräckligt attraktivt för att konkurrera med bilen (Ewing och Cervero, 2010; Litman, 2015; EEA, 2016).

Pendlingsparkeringar (park-and-ride), fungerar som en koppling mellan bil och kollektivtrafik. I småhusområden där avståndet till stationer eller större kollektivtrafikstråk ofta är långt kan de göra det möjligt att kombinera en kort bilresa med en längre resa med tåg eller buss. Forskning visar att sådana anläggningar kan öka kollektivtrafikresandet från mer perifera områden där resenärer annars skulle köra hela vägen till destinationen (Meek et al., 2008; Mingardo, 2013). Effekten blir ofta att en lång bilresa ersätts av en kortare bilresa kombinerad med kollektivtrafik. Det minskar biltrafiken i stadskärnor och kring större arbetsplatser, samtidigt som bilen ofta fortfarande används i resans första del från bostaden till stationen (Mingardo, 2013; Pucher och Buehler, 2012). Men, pendlingsparkeringar kan också påverka bosättningsmönster genom att göra det lättare att pendla från mer perifera bostadsområden. Därmed kan de indirekt bidra till att boende längre från stadskärnan blir mer attraktivt (Cervero, 2001; Meek et al., 2008).

2.3 Blandning av funktioner och bostadstyper

En annan central förutsättning för resandet är hur väl olika funktioner blandas. När bostäder är tydligt separerade från arbetsplatser, handel, skolor och annan service ökar behovet av transport mellan olika delar av staden eller regionen. Småhusområden som huvudsakligen består av bostäder och saknar lokal service tenderar därför att skapa mer bilberoende resande än områden där fler vardagsfunktioner finns nära varandra (Ewing och Cervero, 2010; Litman, 2010).

Funktionsblandning påverkar både antalet möjliga ärenden inom närområdet och möjligheten att göra kedjeresor. Om skola, butik, fritidsaktiviteter och service ligger nära bostaden kan fler vardagsresor ske lokalt. Om dessa funktioner i stället ligger utspridda i olika externa lägen blir bilen ofta den enda realistiska lösningen, särskilt för hushåll med barn och många vardagsärenden (Trafikanalys, 2018).

Även blandningen av bostadstyper har betydelse. Om ett område domineras helt av småhus blir tätheten lägre och underlaget för service och kollektivtrafik svagare än i områden där småhus kombineras med radhus och flerbostadshus, som i trädgårdsstaden. Litman visar att en mer ensidig småhusdominans också ger större markåtgång, vilket förstärker längre avstånd och mer transportintensiva strukturer. En mer blandad bebyggelse kan därför förbättra både lokal tillgänglighet och underlaget för alternativa färdmedel (Litman, 2015). Detta visas också tydligt i rapporten ”Den verkliga trädgårdsstaden” i jämförelsen mellan villaområden och trädgårdsstäder. Den blandade trädgårdsstaden har signifikant lägre bilresande och lägre bilinnehav än renodlade villaområden (Spacescape 2024).

2.4 Cykelavstånd och cykelnät

Förutsättningarna för cykelresor i småhusområden beror i hög grad på cykelavstånd till målpunkter och cykelnätets kvalitet. Småhusområden kan fungera relativt väl för korta lokala resor, till exempel till skola, rekreation eller viss närservice, men detta förutsätter att målpunkterna faktiskt ligger inom rimligt cykelavstånd. Om avstånden blir för långa, eller om vägnätet består av återvändsgränder eller är barriärskapande, minskar cykelns konkurrenskraft snabbt (Ewing och Cervero, 2010; Litman, 2009/2025).

Cykelns användbarhet beror också på hur sammanhängande och direkt cykelnätet är. Om ett småhusområde har genvägar, trygga passager, kopplingar till huvudstråk och god anslutning till skolor, centrum och kollektivtrafik kan cykeln bli ett realistiskt alternativ för många vardagsresor. Om nätet däremot består av återvändsgator, långa omvägar eller korsningar med svag trafiksäkerhet blir bilen ofta mer attraktiv även för relativt korta resor (Litman, 2010).

Både den bredare forskningen och svenska erfarenheter pekar därför på att tillgänglighet inte bara handlar om fågelavstånd, utan också om hur väl cykelnätet faktiskt fungerar i praktiken. För småhusområden blir detta särskilt viktigt, eftersom cykel ofta är det viktigaste alternativet till bilen för resor som är för långa att gå men för korta för att motivera bil eller kollektivtrafik.

2.5 Hushållens ekonomi

Flera studier pekar på att hushållens ekonomi är viktig för både bilinnehav och bilresande, men starkast för bilinnehav. Den generella bilden är att högre inkomster gör det mer sannolikt att hushållet äger bil, äger fler bilar och kör mer, men att sambandet för själva resandet är svagare än för ägandet och ofta planar ut vid högre inkomster (Pyddoke och Creutzer, 2014; Sabouri et al., 2021; Litman, 2025). Inkomster och förmögenheter tenderar också att vara högre i småhusbebyggelse än i flerbostadshus.

En studie från VTI visar att hushåll med högre inkomst är mindre benägna att lämna bilägande och mer benägna att öka sitt bilinnehav, och stabil inkomst har större positiv effekt än aktuell årsinkomst (Pyddoke och Creutzer, 2014). Trafikanalys hittar samma grundmönster i en svensk analys. Inkomst och övriga socioekonomiska förklaringsfaktorer är av stor betydelse för bilinnehavet, och en högre andel låginkomsthushåll hänger ihop med lägre bilinnehav i småhusområden, vilket betyder att inkomsten fungerar som en förstärkare. Småhusområden har redan strukturella drag som driver bilberoende, glesare bebyggelse, längre avstånd, svagare kollektivtrafik och högre andel äganderätt, så högre inkomster gör det då lättare att omsätta det behovet i faktiskt bilinnehav och bilkörning (Trafikanalys, 2021).

När man går från bilinnehav till själva bilresandet blir bilden mer varierad. Inkomst påverkar betalningsförmågan för transporter, men resandet formas också av hushållsstorlek, antal arbetande vuxna, barn, lokalisering, tillgänglighet och den byggda miljön. Det betyder att två hushåll med samma inkomst kan resa mycket olika beroende på om de bor i ett centralt, tillgängligt område eller i ett glest småhusområde. Inkomst förklarar bara en del av variationen i bilresandet. (Trafikanalys, 2021; Singh et al., 2018)

2.6 Småhuskultur och bilkultur

Småhuset är också en fråga om livsstil. Nyare svenska studier visar att hushåll som efterfrågar småhus ofta söker kvaliteter som avskildhet, egen uteplats eller trädgård, låg insyn, egen entré, trygghet och större rådighet över boendet. Det handlar därför inte bara om villan som fysisk form, utan om boendekvaliteter som förknippas med småhuset som ideal för exempelvis barnfamiljer. Region Stockholm visar exempelvis att många som säger sig vilja bo i villa också kan tänka sig andra boendeformer, om dessa kvaliteter kan erbjudas i annan form (Region Stockholm, 2025a; Region Stockholm, 2025b). En liknande slutsats

återfinns i rapporten Villadröm utan villamatta (Region Blekinge/Juni Strategi, 2025).

Detta är nära kopplat till självselektion. Inom transportforskningen beskriver ”residential self-selection” hur hushåll delvis väljer bostadsområde utifrån resepreferenser, livsstilar och vardagsbehov. Hushåll som värderar bilens flexibilitet högt tenderar därmed oftare att söka sig till småhusområden i glesare lägen. Forskningen visar dock att självselektion inte förklarar hela skillnaden i resande; den byggda miljön har en större signifikant effekt på resbeteendet (van Wee och Cao, 2020). Småhusområden väljs alltså lite för att de passar en bilorienterad livsstil, samtidigt som deras geografi förstärker bilberoendet.

Bilen blir därmed en central del av det boendepaket som gör småhuslivet praktiskt möjligt. När småhusområden lokaliseras glest, med längre avstånd till arbete, service och skola, blir bilen ofta det verktyg som binder samman vardagen. Sambandet mellan småhuspreferens och bilanvändning handlar därför främst om hur efterfrågade boendekvaliteter har realiserats i en rumslig struktur där bilen blir funktionellt nödvändig (van Wee och Cao, 2020; Region Stockholm, 2025a).

För svensk planering är slutsatsen att småhuspreferenser inte bör tolkas som ett entydigt önskemål om gles villaexploatering. Många hushåll efterfrågar småhuskvaliteter, och dessa kan i viss utsträckning också åstadkommas i tätare och mer tillgängliga miljöer. Det öppnar för en planering som skiljer mellan efterfrågan på boendekvaliteter och efterfrågan på den traditionella bilberoende villamattan. Ett viktigt skede i hushållens boendekarriär är när barnfamiljer söker större bostadsyta, egen uteplats, fler rum och större rådighet över boendet. För många hushåll leder detta steg till flytt från lägenhet till småhus, ofta i lägen där bostadsutbudet erbjuder mer yta men också längre avstånd till arbete, skola, service och fritidsaktiviteter. På så sätt kan en i grunden bostadsrelaterad preferens omvandlas till ett transportmönster med högre bilberoende.

Det innebär att bilberoendet i småhusområden inte enbart bör förstås som ett resultat av individuella reseval. Det är också en konsekvens av hur bostadsmarknaden erbjuder barnfamiljer större bostäder. Om stora lägenheter, marknära bostäder, radhus, stadsradhus och andra småhusliknande boendeformer utvecklas i tätare och mer transporteffektiva lägen kan de fungera som reella alternativ till fortsatt utbyggnad av glesare småhusområden. En central planeringsfråga blir därför hur småhuskvaliteter kan erbjudas utan att samtidigt reproducera den bilberoende villamattan. (Region Stockholm, 2025a; Region Blekinge/Juni Strategi, 2025; van Wee och Cao, 2020).

3 Potential för minskat bilresande i småhusområden

Figur 12. Förtätning av Mälarhöjdens småhusområde (Foto: Alexander Ståhle)

Forskningen visar att bilresandet i småhusområden och andra utspridda, glesa bebyggelsemiljöer kan minska, men att effekten sällan kommer från en enskild åtgärd. Det som har starkast stöd i forskningen är kombinationer av åtgärder. Nedan är möjligheterna att minska bilresandet i småhusområden beskriven under ett antal strategiska teman.

3.1 Öka kollektivtrafik

Kollektivtrafikresande kan öka med högre turtäthet, kortare restider, pålitlighet och enklare byten. Kollektivtrafikforskningen visar ganska konsekvent att serviceförbättringar betyder mer än små prisjusteringar för resandet, och Litmans sammanställningar om elasticiteter visar att efterfrågan reagerar på både service och pris, särskilt på längre sikt (Litman, 2025a). I småhusområden innebär det att kollektivtrafiken måste vara tillräckligt turtät, direkt och pålitlig för att fungera i vardagen (Litman, 2025a; Litman, 2015). Avståndet till hållplats eller station spelar också roll. Studier visar att användningen faller när gångavståndet blir längre och mer omständligt, särskilt när tillgängligheten försämras av omvägar, barriärer eller otrygga länkar. (Ewing och Cervero, 2010; El-Geneidy m.fl., 2022).

Tätare och mer regelbunden trafik kan ge tydliga resandeökningar även i perifera och utglesade miljöer. Transit Cooperative Research Program:s sammanställning av faktiska projekt visar positiva effekter av frekvensökningar, till exempel förorten Santa Clarita i Los Angeles, där utökad lokal busstrafik och längre trafikdygn gav resandeökningar (Evans, 2004). Nyare studie av amerikanska bussystem visar att resandet ofta är särskilt känsligt för frekvensförändringar på linjer som från början har låg turtäthet, vilket är extra relevant för småhusområden (Berrebi, Joshi och Watkins, 2021).

En norsk studie från Agder, som specifikt analyserar pendlare i små tätorter, fann att kollektivtrafikanvändningen påverkas tydligt av bilinnehav i hushållet, parkering vid målpunkten, biljettpris, gångavstånd till hållplats och bussturtäthet. Låg turtäthet och långt gångavstånd minskade användningen, medan mindre bilinnehav och sämre parkering vid destination ökade sannolikheten att resa kollektivt. Det gör studien särskilt relevant för småhusområden, där just hushållens bilägande och hållplatsaccess ofta är avgörande (Rasca och Saeed, 2022).

När det gäller efterfrågestyrd trafik (DRT/on-demand) är resultaten mer blandade. K2:s internationella översikt av trettiofem on-demand-tjänster i nio länder visar att många sådana tjänster används i lågdensitets- och perifera områden, men rapportens huvudslutsats är att det finns begränsade belägg för att ny teknik i sig ökar resandet. Rapporten beskriver alltså inte DRT som någon enkel lösning för att öka kollektivtrafikresandet brett, även om den kan förbättra tillgängligheten i områden med låg efterfrågan (Pettersson, 2019). Forskningen pekar på att DRT ofta fungerar bättre som komplement än som ersättare. När efterfrågestyrda lösningar används som anslutning till starkare stomlinjer, snarare än i stället för dem, kan de förbättra första och sista kilometern i glesa områden. K2-översikten beskriver flera sådana upplägg, där on-demand används för att mata till starkare huvudlinjer i stället för att försöka bära hela resebehovet själv (Pettersson, 2019).

Det finns även utvärderingar av park-and-ride/pendlarparkering, som kan vara relevanta i områden där avstånden till station eller hållplats är långa. En KTH-studie av Daniel Lidström Olsson (2021) fann att sambandet mellan fler pendlarparkeringsplatser och fler påstigande var starkt i glesa/rurala miljöer, medan sambandet i förortsmiljöer var svagare men fortfarande indikativt. Studien visade också att stationer där pendlarparkering infördes eller byggdes ut hade en större genomsnittlig passagerarökning än den allmänna systemtrenden, vilket tyder på att pendlarparkering i vissa lägen kan öka kollektivtrafikresandet, även om andra faktorer också kan ha påverkat resultaten. Samtidigt har park-and-ride tydliga begränsningar. Den brittiska utvärderingen av Parkhurst visade att park-and-ride i vissa fall kan öka det totala bilresandet snarare än minska det, eftersom vissa resenärer kör längre till anläggningen eller gör resor som annars inte hade gjorts.

Slutsatsen där var att park-and-ride fungerar bäst som del i ett bredare paket av åtgärder som samtidigt gynnar konventionell kollektivtrafik och begränsar bilens fördelar (Parkhurst, 1995). Även senare översikter pekar på att effekten beror starkt på var anläggningen ligger: nära resenärernas ursprung kan den minska fordonskilometer, men nära destinationer kan den göra motsatsen (Rye m.fl., 2023).

Kollektivtrafikresandet i småhusområden ökar mest när man kombinerar fyra saker: (1) högre frekvens och längre trafikdygn på huvudlinjer, (2) bättre och genare access till hållplats eller station, (3) bra anslutning till starka stomlinjer, och (4) sämre för bilen, till exempel genom sämre gratisparkering vid målpunkten eller bättre konkurrenskraft i restid för kollektivtrafiken (Evans, 2004; Rasca och Saeed, 2022; Lindström och Olsson, 2021).

3.2 Öka cykling

Cyklingen ökar främst när infrastrukturen upplevs som säker och sammanhängande. En systematisk översikt fann att infrastruktursatsningar och bredare miljöförändringar har potential att öka cyklingen, medan evidensen för enbart informationskampanjer är svagare och effekterna oftast små eller osäkra (Yang m.fl., 2010). En nyare systematisk översikt av 78 studier fann att fysiska åtgärder hade störst effekt på aktivt resande, medan sociala och beteendemässiga åtgärder ensamma oftast hade liten effekt (Roaf m.fl., 2024).

Forskningen visar att separering från biltrafik är central för att få fler att vilja cykla. En systematisk översikt av 54 studier fann att preferensen för cykelinfrastruktur som är separerad från motortrafik var stark i alla grupper, och särskilt stark bland kvinnor; ingen grupp föredrog blandtrafik framför bättre separering (Aldred m.fl., 2017). I småhusområden är detta särskilt viktigt eftersom många resor börjar på lugna lokalgator men snabbt når snabbare matargator, där just trygga korsningar och skyddade länkar blir avgörande (Aldred m.fl., 2017).

Elcyklar är en av de mest lovande åtgärderna för glesa småhusområden. Eftersom avstånden där ofta är lite för långa för vanlig vardagscykling men ändå fullt möjliga med elcykel. En randomiserad kontrollerad studie från Sverige visade att tillgång till elcykel ökade cyklingen med ungefär 1 resa och 6,5 km per person och dag, samtidigt som bilanvändningen minskade med ungefär 1 resa och 14 km per person och dag, motsvarande ungefär 37 procent lägre körda kilometer (Söderberg m.fl., 2021). En ny översikt om aktiva resor fann också att elcyklar ökade cyklingen mer än vanliga cykelsubventionsprogram (Roaf m.fl., 2024).

Det finns danska och nederländska studier som stödjer att cykling kan vara relativt hög även i småhusdominerade, glesa suburbana miljöer. Men forskningen visar samtidigt att detta ska tolkas försiktigt: cyklingen kan vara hög i absolut och internationell jämförelse, även i sådana områden, men den är oftast ändå högre i tätare och mer centrala lägen inom Danmark och Nederländerna. I Danmark är

Nielsen och Skov-Petersens studie *Bikeability* särskilt relevant. Studien visar att cykling påverkas av lokal tillgänglighet, infrastruktur och regionalt läge, inte bara av om platsen ligger i stadskärnan. Det innebär att även mindre täta bostadsområden kan ha betydande cykling om nätet är gent, sammanhängande och nära kopplat till målpunkter. Studien omfattar dessutom städer av olika storlek och i olika regionala sammanhang, vilket gör den relevant även för mer suburbana miljöer (Nielsen och Skov-Petersen, 2018).

En annan dansk studie analyserade tre danska städer. Studien visar att det finns förutsättningar för relativt högt cyklande även utanför de allra tätaste stadskärnorna, även om den inte i sig bevisar att man cyklar lika mycket i villaområden som centrala kvarter (Madsen m.fl., 2013). Samtidigt visar den danska studien *Drivers of Cycling Mode-share* att skillnaden i cykling mellan centrala och mer perifera områden har ökat över tid, och att befolkningstäthet har blivit viktigare. Cykling kan vara betydande även i mer perifera lägen när andra förutsättningar är goda (Nielsen m.fl., 2016). En studie i Nederländerna visar att fler busshållplatser och kortare avstånd till tågstation hänger samman med mer cykling. Studien visar alltså att cykling i Nederländerna inte bara är ett storstadsfenomen, utan att den byggda miljön påverkar cykling även i mer suburbana sammanhang (Gao m.fl., 2018). Sammanfattningsvis går det att öka cyklingen i småhusområden med mer genhet, nätkvalitet, trafiksäkerhet och närhet till målpunkter (Nielsen och Skov-Petersen, 2018; Gao m.fl., 2018; Nielsen m.fl., 2016).

3.3 Öka bildelning

Forskningen visar att både bildelning och samåkning är svårare att få att fungera i glesa småhusområden än i tätare stadsdelar, men att båda ändå kan bidra till minskat bilberoende som komplement. Bildelning verkar främst kunna minska behovet av hushållets andra bil, medan samåkning främst kan minska ensamåkning på återkommande pendlingsresor. I båda fallen är den lokala kontexten avgörande (Jain, 2021; Rotaris och Danielis, 2018; Lindberg m.fl., 2024; Maier m.fl., 2019; Stiglic m.fl., 2018).

För bildelning är huvudproblemet att gleshet försvagar affärsmodellen. I småhusområden är bilinnehavet högt, parkering billig eller gratis, kollektivtrafiken svag och avståndet till delade bilar längre. Bildelning fungerar bäst där bilen finns nära bostaden och där hushållen redan har relativt lågt bilinnehav (Millard-Ball m.fl., 2005; Celsor och Millard-Ball, 2007; Litman, 2010). Den svenska förstudien bekräftar detta: 96 procent av villahushållen i kommunernas centralorter har tillgång till bil och i genomsnitt 1,5 bilar per hushåll. Samtidigt visar studien att viss potential finns: omkring 12 procent uttrycker intresse för bildelning och cirka 7 procent bedöms kunna gå med om förutsättningarna är goda. Bildelning kan därmed få vissa hushåll att avstå från en andra bil, även om den sällan ersätter den första helt (Jain, 2021; Adell m.fl., 2025).

Samåkning är mindre beroende av närhet till ett fordon men mer beroende av att många gör liknande resor vid liknande tider. Därför fungerar den bäst för arbetspendling och andra återkommande resor längs samma stråk. Kostnadsbesparingar, tidsvinster och praktiska incitament är viktiga, medan hinder främst handlar om svårigheten att hitta en passande respartner, osäkerhet om pålitlighet och förlust av flexibilitet (Maier m.fl., 2019; Mitropoulos m.fl., 2021). Samåkning fungerar också ofta bättre när den kopplas till kollektivtrafik, till exempel som anslutning till station eller stomlinje (Stiglic m.fl., 2018; Wright, Nelson och Cottrill, 2020).

Sammantaget är varken bildelning eller samåkning någon huvudlösning för att kraftigt minska bilresandet i småhusområden. Däremot kan båda fungera som viktiga komplement. Bildelning kan minska behovet av en andra bil och samåkning, exempelvis föräldrar som skjutsar sina barn till fritidsaktiviteter, kan minska ensamåkning. Den svenska förstudien pekar också på att störst effekt uppstår när dessa lösningar kombineras med elcykel, el-lastcykel, bättre kollektivtrafik, mindre generös parkering och tydlig koppling till andra alternativ till bilen. Den samlade potentialen bedöms då kunna minska bilanvändningen med omkring 5 procent i denna typ av områden (Adell m.fl., 2025; Leroy, Bailly och Billard, 2023).

3.4 Öka täthet

Forskningen pekar på att förtätning av småhusområden i regel minskar bilresandet per person eller per hushåll, men att effekten oftast är måttlig om man bara tillför fler bostäder. De tydligaste och mest robusta minskningarna uppstår när förtätningen samtidigt ökar närheten till service, förbättrar gång- och cykelnätet och stärker kollektivtrafik (Ewing och Cervero, 2010; Litman, 2025; OECD, 2018). Litman betonar uttryckligen att täthet ensam oftast har en begränsad effekt, medan kombinationen av täthet, regional tillgänglighet, funktionsblandning, parkering, kollektivtrafikkvalitet och gång-/cykelförutsättningar ger betydligt större utslag. Samma översikt sammanfattar att “smart growth”, tät blandad kollektivtrafiknära stadsbyggande, kan minska bilinnehav och bilanvändning med ungefär 20–40 procent, medan enskilda markanvändningsfaktorer ofta bara påverkar en mindre del av det totala resandet (Litman, 2025). Om förtätning sker utan bättre tillgänglighet, utan service och utan alternativ till bilen, kan effekten på bilresandet utebli.

Förtätning av förorts- och småhusmiljöer finns också longitudinell forskning. En studie av Lee fann att ökad bostadstäthet och mer funktionsblandning i småhusförorter bidrog till minskade körda bilkilometer totalt. Studien visade dock en blandad effekt: vissa hushåll körde mer för vissa typer av vardagsärenden, men körde samtidigt mindre för arbete och andra nödvändiga resor, och nettoeffekten blev lägre bilresande. Det är ett viktigt resultat eftersom det visar att förtätning inte påverkar alla resor lika, men ändå kan sänka den totala bilkörningen (Lee, 2018).

Det betyder också att man måste skilja mellan absolut trafik och trafik per person. Om ett småhusområde förtätas kan det lokalt komma att bo fler människor, vilket kan ge fler rörelser på vissa gator och större tryck på parkering. Men forskningen pekar ändå på att varje hushåll i genomsnitt tenderar att köra mindre när området blir mer tillgängligt och mindre bilberoende. Slutsatsen är därför att förtätning av småhusområden kan minska bilresandet, men främst på längre sikt. De största effekterna uppstår när förtätningen sker i centrala kollektivtrafiknära lägen. (Lee, 2018; OECD, 2018; Litman, 2025).

3.5 Öka bostadsutbudet

En kompletterande potential ligger i att minska behovet av ny bilberoende småhusutbyggnad genom att utveckla attraktiva urbana boendealternativ för barnfamiljer. Det handlar om bostäder som erbjuder småhuskvaliteter, exempelvis större bostadsyta, egen entré, uteplats, närhet till grönska, trygg barnmiljö och god förvaring, men i lägen där gång, cykel och kollektivtrafik har bättre konkurrenskraft.

Denna typ av åtgärd sker ofta utanför det befintliga småhusområdet, men påverkar ändå småhusområdenas långsiktiga mobilitetsproblem. Om fler hushåll kan göra sin boendekarriär inom tätare, funktionsblandade och transporteffektiva miljöer minskar trycket på nya perifera småhusområden. Det gör frågan relevant som en strukturell omställningsstrategi: att skilja mellan efterfrågan på småhuskvaliteter och efterfrågan på bilberoende småhuslägen.

3.6 Öka digitalisering

Forskningen visar att både distansarbete och e-handel kan minska bilresandet i glesa småhusområden, men att effekterna beror starkt på hur de används och vilka resor de ersätter. För distansarbete är stödet tydligast: när arbete utförs hemma eller nära hemmet minskar framför allt arbetsresorna, vilket är särskilt betydelsefullt i småhusområden där pendlingen ofta är lång och bilburen (Elldér, 2020; Bieser m.fl., 2021). För e-handel är bilden mer blandad, men den samlade forskningen lutar åt att näthandel oftare ersätter inköpsresor än skapar nya, även om effekten varierar mellan olika typer av hushåll och områden (Le m.fl., 2022; Arranz-López m.fl., 2024).

Den svenska studien av Elldér visar att distansarbete i genomsnitt leder till minskad total reseefterfrågan, mer användning av aktiva färdsätt och viss trängselavlastning. Det innebär att när hushåll i småhusområden arbetar hemma en eller flera dagar i veckan försvinner ofta just de längsta och mest rutinmässiga bilresorna, det vill säga arbetsresorna (Elldér, 2020). Samtidigt visar nyare översikter att nettoeffekten på totalt bilresande inte alltid blir lika stor som minskningen i pendlingen.

Distansarbete kan också leda till motverkande effekter, till exempel fler privata resor under dagen eller att hushåll på sikt väljer att bo ännu längre från arbetsplatsen eftersom de inte längre behöver pendla lika ofta (Kappler m.fl., 2025; Eurofound, 2024).

Det finns också faktiskt genomförda satsningar riktade mot arbete nära hemmet för personer som bor perifert eller i bostadsnära lägen. Det tydligaste exemplet är ett svenskt fall från Stockholm, där ett lokalt telework center i bostadsnära läge utvärderades. Studien visade att resandet blev kortare på dagar då deltagarna arbetade i det lokala arbetsnavet än när de reste till arbetsgivarens ordinarie kontor. När de använde arbetsnavet valde de ofta cykel i stället för bil. Däremot visade studien att hemarbete oftare hängde ihop med bilresor för privata ärenden under dagen. Det tyder på att lokala arbetsnav nära bostaden kan ge en mer stabil minskning av bilpendlingen än rent hemarbete, eftersom de förkortar arbetsresan (Bieser m.fl., 2021). I Maltas Teleworking Pilot Project uppgav hälften av deltagarna att deras bilresor kopplade till arbetet minskade, samtidigt som de flesta rapporterade kortare total restid. Underlaget var litet och byggde i hög grad på självrapportering, så resultaten bör tolkas försiktigt, men de stödjer ändå bilden att riktade telework-upplägg kan minska arbetsrelaterat bilresande, särskilt när de ersätter regelbunden pendling från mer perifera bostadslägen (National Commission for the Promotion of Equality, 2006). På en bredare europeisk nivå visar Eurofounds genomgång att arbete i coworkingcenter eller lokala arbetsnav närmare bostaden i rurala och perifera områden ofta lyfts fram som ett sätt att minska behovet av långa resor till stadskärnor. Rapporten beskriver sådana initiativ som lovande, men konstaterar också att antalet effektutvärderingar av just bilresande fortfarande är begränsat. Den starkaste evidensen gäller mest själva principen att kortare eller borttagna arbetsresor minskar bilkörningen (Eurofound, 2024).

När det gäller e-handel är den bästa sammanfattningen att den oftast ersätter åtminstone en del shoppingresor. Den systematiska översikten av Le m.fl., baserad på 42 empiriska studier, fann starkare stöd för substitution än för komplementaritet, alltså att näthandel oftare ersätter fysiska inköpsresor än genererar extra resor. För småhusområden är detta relevant eftersom inköp ofta sker som separata bilresor; om varorna i stället beställs digitalt och levereras effektivt kan en del av dessa resor falla bort (Le m.fl., 2022). Men även här finns tydliga motverkande effekter. E-handel kan också leda till fler returer, fler leveransresor, ändrade reskedjor eller fortsatt bilberoende för de inköpsresor som faktiskt blir kvar. En nyare studie som jämför urbana och rurala miljöer visar att personer som handlar online ofta i både urbana och rurala län fortfarande tenderar att använda bil när de väl gör fysiska inköp.

Det betyder att e-handel i glesa småhusområden kan minska antalet inköpsresor, men inte nödvändigtvis bryta bilberoendet i de återstående resorna (Arranz-López m.fl., 2024). En annan ny studie visar dessutom att substitutionen verkar vara starkare när e-handeln verkligen ersätter en särskild butikstur och när hemleverans används, snarare än när e-handeln bara läggs ovanpå ett redan bilburet vardagsmönster (Castaño-Herrera m.fl., 2025).

Sammanvägt säger forskningen att distansarbete har starkare stöd än e-handel för att minska bilresandet i glesa småhusområden. Distansarbete minskar främst arbetsresor, och effekten blir störst när det är regelbundet och ersätter lång bilpendling. Satsningar på lokala arbetsnav nära bostaden verkar särskilt lovande, eftersom de ofta ger lägre bilpendling utan samma risk för extra privata bilresor som rent hemarbete kan ge (Bieser m.fl., 2021; Elldér, 2020). E-handel kan också minska bilresandet, främst genom färre inköpsresor, men effekten är mer osäker eftersom en del av vinsten kan försvinna genom returer, leveranser och fortsatt bilberoende för de resor som återstår (Le m.fl., 2022; Arranz-López m.fl., 2024; Castaño-Herrera m.fl., 2025).

Slutsatsen är därför att både distansarbete och e-handel kan fungera som resreducerare i småhusområden, men att de gör det bäst när de ersätter just de mest rutinmässiga bilresorna: lång pendling och separata inköpsresor. Effekten blir svagare om hushållet kompenserar med fler andra bilresor eller om de indirekt möjliggör ännu mer utspritt boende (Elldér, 2020; Kappler m.fl., 2025; Eurofound, 2024).

3.7 Minimera parkering

Ett sätt att öka nyttan av bildelning, samåkning, cykelpooler och kollektivtrafikanslutning är att samla dem i lokala mobilitetshubbar. I småhusområden kan sådana hubbar placeras vid lokala centrum, skolor, större hållplatser, idrottsplatser eller andra vardagsmålpunkter. Hubben kan innehålla delade bilar, lastcyklar, paket- och returhantering, samåkningspunkt, cykelservice, trygg cykelparkering och information om kollektivtrafik. Poängen är att göra alternativen till den privata bilen mer synliga, tillgängliga och praktiskt användbara i vardagen. Mobilitetshubbar kan också fungera som sociala och organisatoriska noder där kommunen, mobilitetsaktörer, föreningar, skolor och fastighetsägare samarbetar kring lokala lösningar.

Parkering i småhusområden sker i hög grad på privat mark. Därför finns begränsade möjligheter att påverka bilresande och bilinnehav genom parkeringsavgifter. Dock är det skillnad på småhusområden, där vissa stadsdelar har mycket gatuparkering eller har större samlade parkeringsytor. Dessa kan med fördel prissättas på ett mer marknadseffektivt sätt. Forskaren Donald Shoup har i flera studier visat att parkering i praktiken är en knapp resurs i städer och därför bör prissättas utifrån efterfrågan.

Hans forskning visar att när parkering är gratis eller kraftigt underprissatt ökar bilinnehavet och bilresandet samtidigt som stora ytor av offentlig mark används ineffektivt. Enligt Shoup bör parkeringspriser sättas så att en liten andel platser alltid är lediga. En sådan prissättning minskar söktrafik, gör parkeringen mer tillgänglig och synliggör värdet av den mark som används för parkering (Shoup, 2005; Shoup, 2011).

I Sverige begränsas kommunernas möjligheter att använda denna typ av prissättning av hur lagstiftningen är utformad. Avgifter för parkering på gatumark får enligt nuvarande regelverk tas ut för att ordna trafiken. Lagstiftningen utgår därmed från ett snävt trafikperspektiv där parkering främst ses som ett instrument för att reglera trafikflöden. Samtidigt fungerar parkering i praktiken också som en fråga om markanvändning. Gatumark konkurrerar med andra funktioner som gång, cykel, kollektivtrafik, leveranser, grönstruktur och vistelseytor. När parkering inte kan prissättas utifrån efterfrågan blir det svårt för kommuner att använda marken effektivt och att styra bilinnehav och bilresande genom ekonomiska signaler.

Detta skapar ett behov av att modernisera lagstiftningen. En förändring skulle kunna innebära att kommuner ges möjlighet att ta ut avgifter för upplåtelse av gatumark för parkering och att avgiften kan bestämmas med hänsyn till efterfrågan, trafikförhållanden och en effektiv användning av offentlig mark. En sådan lagändring skulle ge kommuner större handlingsutrymme att använda parkering som ett verktyg i mobilitets- och stadsutvecklingspolitiken och göra det möjligt att tillämpa mer marknadsbaserade principer för parkeringsprissättning i linje med den forskning som utvecklats inom området (Shoup, 2005; Shoup, 2011).

4 Policyfrågor som påverkar småhusområdens mobilitet

Figur 13. Stadsplan för Gamla Enska trädgårdsstad (Wikipedia 2026)

Svensk policy främjar bilresande i småhusområden genom flera regelverk och styrmedel som tillsammans gör det lätt att bygga bilberoende strukturer, billigt att använda bil och svårt att bryta beroendet i efterhand. Svensk policy främjar inte bara bilresande i småhusområden genom lokalisering och väginfrastruktur, utan också genom en planerings- och rättspraxis som i stor utsträckning skyddar den glesa enbostadshusstrukturen från förändring. Restriktiva detaljplaner, sällan uppdaterade planbestämmelser, rättspraxis som försvarar områdets karaktär, starkt genomslag för lokal opinion, kommunal resursbrist och tekniska hinder som VA-kapacitet bidrar sammantaget till att bevara småhusområden som lågexploaterade och därmed bilberoende.

4.1 Översiktsplanering och bebyggelselokalisering

Bilberoendet grundläggs i den fysiska planeringen. Kommunernas översiktsplaner styr var ny bebyggelse, vägar och annan infrastruktur utvecklas, och när småhus planeras i perifera lägen långt från service, arbete och kollektivtrafik byggs bilberoendet in i strukturen från början. Den nya statliga politiken för att underlätta småhusbyggande, exempelvis genom stöd till detaljplaner, typgodkännande och förenklingar, är inte i sig en bilpolitik, men får en sådan effekt när den främst bidrar till expansion i glesa och bilorienterade lägen.

Samma logik gäller för lokaliseringen av handel, service och andra viktiga målpunkter. När kommuner planerar externhandel eller verksamheter utanför närområdet ökar avstånden i vardagen, vilket gör bilen mer nödvändig. Även statens långsiktiga satsningar på underhåll och utveckling av vägnätet fungerar som en bärande del av detta system. I områden där kollektivtrafiken är svag blir vägnätets funktion en direkt förutsättning för vardagsresor, och fortsatt vägkapacitet upprätthåller därmed i praktiken ett bilberoende boende- och resemönster.

4.2 Hastighetsnormer prioriterar bilen

Dagens hastighetsnormer bidrar till att befästa bilens dominans i småhusområden. Ett grundläggande problem är att bashastigheten i tätort fortfarande är 50 km/h, vilket innebär att biltrafikens framkomlighet ofta blir utgångspunkten även på lokalgator där bostadsmiljö, barns rörelsefrihet, gång, cykel och vistelse borde vara styrande. När 50 km/h fungerar som norm krävs särskilda beslut och skyltning för att sänka hastigheten, vilket gör låga hastigheter till undantag snarare än normalfall. I småhusområden förstärker detta en gatustruktur där bilen uppfattas som det självklara färdsättet, även för korta vardagsresor.

En mer ändamålsenlig hastighetspolitik skulle utgå från att lokalgator i bostadsområden i första hand är livsmiljöer. Därför bör 30 km/h vara den generella bashastigheten i tätort, med 40 km/h på vissa huvudgator där gång- och cykelmiljöer är separerade och trafiksäkerheten kan säkras. Hastigheter på 10 och 20 km/h bör i normalfallet hanteras genom gatans fysiska utformning, exempelvis gångfartsområden, gårdsgator, upphöjda korsningar, smalare körbanor och vistelseprioriterade gaturum, snarare än som skyltade hastighetsgränser. På så sätt blir den faktiska hastigheten ett resultat av gaturummets gestaltning och funktion, inte enbart av reglering. För småhusområden kan detta bidra till tryggare skolvägar, mer självständig mobilitet för barn, bättre förutsättningar för cykling och en gradvis förskjutning från bilorienterade lokalgator till bostadsgator där vistelse och hållbart resande får större utrymme.

4.3 Parkeringsnormer och lagstiftning befäster bilnormen

Plan- och bygglagen kräver att det finns lämpligt utrymme för parkering på eller nära tomten, och kommuner kan dessutom reglera parkering i detaljplan. Även om reglerna formellt kan användas flexibelt leder de i småhusområden ofta till generösa uppfarter, garage och billig eller i praktiken gratis parkering. Det gör bilen mer bekväm än andra färdsätt och minskar effekten av satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik.

Samma norm syns i hur komplementbyggnader behandlas. Genomgångar av detaljplaner visar att det ofta är ovanligt att komplementbostadshus tillåts, medan garage i regel tillåts. Det signalerar att utrymme för bilens förvaring ges högre prioritet än möjligheten att skapa fler bostäder eller mer varierade boendeformer. På så sätt förstärks både bilnormen och ett glest markutnyttjande.

Nuvarande lagstiftning begränsar också kommuners möjligheter att använda parkeringsavgifter som styrmedel. Avgifter för parkering på gatumark får tas ut för att ”ordna trafiken”, vilket innebär att parkering juridiskt behandlas som en fråga om trafikreglering. Samtidigt fungerar parkering i praktiken också som en fråga om markanvändning, eftersom gatumark är en begränsad resurs som konkurrerar med andra funktioner i staden. Denna begränsning gör det svårt för kommuner att använda parkeringspriser för att styra efterfrågan på parkering, minska bilinnehav och använda offentlig mark mer effektivt.

4.4 Bevarandepolitik och institutionell tröghet

Många av de starkaste hindren mot tätare småhusområden handlar om att befintliga strukturer skyddas. En reaktiv och skyddsinriktad planeringspraxis innebär att bevarande av villaområdens karaktär, låg täthet och etablerade struktur ofta prioriteras högre än omvandling mot mer blandade och tillgängliga miljöer. När villaområden behandlas som färdigbyggda bevaras också den gleshet som driver bilberoende.

Gällande detaljplaner spelar här en central roll. Vanliga bestämmelser begränsar ofta till en bostad per fastighet, ett huvudhus per tomt, stora minsta tomtstorlekar och låg byggnadshöjd. Kommuner uppdaterar dessutom sällan äldre detaljplaner, vilket innebär att regler från en period då en villa med garage var idealet fortfarande styr dagens markanvändning. På flera håll används också planändringar aktivt för att begränsa antalet bostäder per fastighet, vilket ytterligare förstärker låg täthet och försvårar bättre underlag för lokal service, kollektivtrafik och mer hållbara färdsätt.

Denna tröghet förstärks av rättspraxis och andra informella styrkrafter. Mark- och miljööverdomstolen har i flera fall intagit en restriktiv hållning till förtätning med hänvisning till områdets karaktär, vilket skapar osäkerhet för kommunerna och i praktiken skyddar centralt belägna villaområden från omvandling. Kulturmiljövärden används ofta som ett starkt bevarandeargument, ibland på sätt som bevarar låg exploatering i stora småhusområden.

Även lokal opinion fungerar som förändringsmotstånd, även om den inte är formell juridik leder politiskt motstånd ofta till att kommuner undviker planändringar. Resultatet blir att status quo gynnas, och i småhusområden innebär det vanligen fortsatt låg täthet, högt bilinnehav och kvarstående bilberoende. Också regler kring avstyckning, flytt av fastighetsgränser och minsta fastighetsstorlek kan vara så restriktiva eller otydliga att de försvårar en tätare och mer flexibel markanvändning.

4.5 Genomförandehinder bromsar omvandling

Även där det finns skäl att förändra småhusområden mot större täthet och bättre tillgänglighet finns ofta praktiska och institutionella hinder som bromsar utvecklingen. Kommuner driver sällan detaljplaneprocesser utan stöd från markägare eller exploatörer, bland annat eftersom de ofta saknar resurser att finansiera planeringen själva. Det innebär att omvandling sällan initieras utifrån långsiktiga hållbarhets- eller mobilitetsmål, utan i hög grad blir beroende av privata aktörers intressen.

Teknisk infrastruktur är ett annat avgörande villkor. Begränsad VA-kapacitet kan utgöra ett konkret hinder för förtätning, eftersom tätare bebyggelse kräver att vatten- och avloppssystem byggs ut eller omdimensioneras. När detta inte sker bevaras också den glesa struktur som bidrar till bilberoendet. Samtidigt visar rapporten att just utbyggnad av VA ibland kan fungera som en drivkraft för ny planering, vilket understryker hur centralt detta systemvillkor är.

Slutligen präglas bygglovs- och planprocesserna ofta av att små, oplanerade undantag kan tillåtas, medan mer genomgripande förändringar uteblir. Organisk förtätning sker ibland genom generösa äldre detaljplaner eller Attefallshus, men denna utveckling kan skapa problem för trafik, VA och serviceinfrastruktur. Det gör i sin tur kommuner mer försiktiga med större planändringar. Följden blir att mindre avvikelser accepteras, medan den bredare strukturella omvandling som skulle kunna minska bilberoendet skjuts upp eller helt uteblir.

4.6 Ekonomiska styrmedel gör bilen billigare

Bilresandet förstärks också genom ekonomiska styrmedel som sänker kostnaden för att använda eller äga bil. Reseavdraget för arbetsresor gynnar i praktiken särskilt längre pendlingsresor, vilket ofta sammanfaller med boende i småhusområden där avstånden till arbetsplatser är större. På så sätt minskar avdraget den ekonomiska belastningen av just den typ av pendling som den glesa strukturen genererar.

Sänkta skatter på bensin och diesel verkar på liknande sätt genom att göra varje bilresa billigare. Det försvagar incitamenten att byta till gång, cykel eller kollektivtrafik, särskilt där bilen redan dominerar. Därutöver finns olika skatte- och förmånsregler som gör fortsatt bilägande mer attraktivt, även när syftet främst är att minska utsläpp per fordon. Exempel är nedsättningar för miljöbilar, tillfälligt skattefri ladd-el på arbetsplatsen och stöd som underlättar hemmaladdning i småhus. Dessa åtgärder driver inte nödvändigtvis fram fler resor i sig, men de gör det enklare att behålla bilen som en självklar och central del av hushållets vardagsliv.

5 Innovationsområden

Figur 14. Illustration av förtätning av villaområde (Spacescape 2025)

Småhusområden är ett speciellt omställningsfält när det gäller mobilitet. Bilberoendet hänger här samman med hur vardagens tillgänglighet är organiserad: avstånd till arbete och service, barnfamiljers tidslogistik, svaga alternativ till bilen, bostadsideal och hushållens ekonomi. Därför behöver innovation rikta sig mot hela vardagssystemet, inte bara mot enskilda resor eller färdmedel. Det centrala är att göra det möjligt att leva ett fungerande vardagsliv med färre bilar, kortare bilresor och bättre alternativ. Det kräver kombinationer av fysisk omvandling, nya tjänster, och ekonomiska styrmedel.

Här är några förslag och exempel på innovationsområden.

Innovationsområde	Innovationsbehov	Exempelprojekt
Tryggare hastigheter	Idag är 50 km/h bashastighet men livet i småhusområden kräver 30, 20 och 10 km/h. Det behövs dels en kommunal reform för att kommunerna ska konsekvens arbeta med lägre hastigheter, samt en statlig reform för att inför 30 km/h som bashastighet och 10 och 20 km/h som skyltad hastighet.	”10-20-30 i tätort”, ett policylabb som utreder hur kommuner kan arbeta med lägre hastigheter
Andra-bilen-först	I många småhusområden är den mest realistiska kortsiktiga förändringen att hushållen gör sig av med sin andra bil. Målet är inte total bilfrihet, utan att minska flerbilshushållens beroende genom mobilitetspaket som kombinerar elcykel, bokningsbar närbil, samåkning och tryggare alternativ för fritids- och kvällsresor.	”En bil mindre i villakvarteret”, där hushåll i ett pilotområde får testa ett samlat paket för att klara vardagen med en bil mindre.
Barnfamiljens mobilitet	En stor del av bilresandet i småhusområden drivs av barnfamiljers kedjeresor mellan hem, skola, arbete, fritid och inköp. Därför behövs lösningar som utgår från denna vardagslogik: säkra skolvägar, gång- och cykelbussar, samordnade fritidsresor och trygg mobilitet för barn och unga.	”Skolan som mobilitetsnav”, där skolan blir plats för bilfri angöring (hämtning/lämning), säkra skolvägar, cykelpool, samåkningspunkt.
Äldreboendets hemtjänst	I många småhusområden bor äldre kvar i egna hus även när de inte längre har bil och samtidigt får stöd av hemtjänst. Avstånden kan leda till minskad självständighet och social isolering. Samtidigt genomför hemtjänsten många transporter i dessa områden utan att de samordnas med de äldres egna mobilitetsbehov. Det finns därför ett innovationsbehov kring hur mobilitet och omsorg kan organiseras mer effektivt.	”Äldres nya hemtjänst” kan kommunen testa samordnade transporter där hemtjänstens resor kombineras med bokningsbara närresor för brukare, till exempel till vårdcentral, handel eller sociala aktiviteter.

Innovationsområde	Innovationsbehov	Exempelprojekt
Arbeta hemma	Arbetsresan är ofta lång och bilburen i småhusområden. Arbeta hemmalösningar, lokala coworking-lösningar och former för att låna eller dela grannens kontorsrum, kan göra det möjligt att arbeta närmare hemmet vissa dagar.	”Dela hemmakontoret” kan testa modeller för småhusägare att dela kontorsrum med varandra, för att minska bilpendling.
Kvarterslogistik	Bilen används i småhusområden inte bara för personresor, utan också för inköp, återvinning, byggvaror och fritidsutrustning. Därför behövs alternativ logistik som minskar behovet av egen bilkapacitet: gemensamma leveranspunkter, returhubbar, bokningsbara släp, verktygspooler och delade lastcyklar.	”Kvarterslogistik” kan vara ett pilotprojekt som testar just sådana lösningar.
Smartare villagata	Småhusområden har ofta stora ytor i uppfarter, garage, lokalgator och parkering. Hur kan dessa omvandlas till tryggare och trivsammare bostadsgator, där barn kan leka på gatorna. Hastigheter kan sänkas och möblering/grönska kan omvandla gatan till vardagsrum och lokal mötesplats.	”Smart villagata” kan visa hur den fysiska miljön stegvis kan stödja fler sätt att resa än privat bil.
Förtätning och blandning	Förtätning är en mobilitetsfråga. Tillskott av småhus, radhus, flerbostadshus eller kompletteringsbebyggelse nära hållplatser, skolor och centrum kan ge bättre underlag för service, kollektivtrafik och delade mobilitetstjänster. Förtätning av villaområden skulle ge mer av den blandade trädgårdsstaden, som ju initialt inte var tänkt som ett bilsamhälle.	”Från villaområden till trädgårdsstad” kan utforska möjligheterna och begränsningarna för förtätning och ökat blandning av bostadstyper.
Social innovation och normskifte	Småhusområden präglas ofta av stabila resvanor. Sociala innovationer kan vara: testhushåll,	”Billivets utmaningar” kan utforska olika typer av

Innovationsområde	Innovationsbehov	Exempelprojekt
	mobilitetscoacher, föreningsdriven samåkning och lokala kampanjer. Sådana insatser kan göra nya lösningar socialt begripliga och sänka tröskeln för förändring.	sociala innovationer i småhusområden.
Parkeringshubbar	Parkering tar stora markytor och kan göras mer effektivt. Dessa hubbar för bilar kan också bli platser där delad mobilitet, cykling och hållplatser lokaliseras.	”Möteshubben” kan skissera och testa lösningar med mer delad parkering.
Kommunen som möjliggörare	Många hinder är institutionella snarare än tekniska. Därför behövs nya former av samordning mellan trafik, planering, skola, äldrevård. Att modernisera lagstiftningen så att kommuner får rätt att ta ut avgifter för upplåtelse av gatumark för parkering utifrån efterfrågan och markens värde, i stället för att avgifter enbart ska motiveras med att ordna trafiken.	”Regleringslabbet” Ett kommunalt policylabb som utforskar hur reglering av tex hastighet, parkering kan minska bilinnehav och bilresande.

Figur 15. Innovationsområden och innovationsbehov inom småhusområdenas mobilitet.

6 Diskussion

Figur 16. Visby småhusstad (Foto: Alexander Ståhle)

På kort sikt är möjligheterna att göra resandet i småhusområden mer hållbart begränsade av den byggda strukturen. Småhusområden, gamla som nya, präglas ofta av låg täthet, funktionsseparering och relativt långa avstånd till vardagsservice, arbete, centrum och kollektivtrafik. Det gör att bilen i många fall har blivit en rationell lösning, inte bara ett invant beteende. Mot den bakgrunden framstår det som orealistiskt att på kort sikt åstadkomma stora förändringar genom fysisk omstrukturering av områdena eller planering av nya. Åtgärder i befintliga småhusområden som kräver omfattande ombyggnad, förtätning eller ny kollektivtrafik med hög turtäthet har ofta långa ledtider, höga kostnader och betydande politiska eller lokala genomförandehinder.

Det betyder dock inte att förändring på kort sikt är omöjlig. Det mest realistiska är i stället åtgärder som kan minska bilberoendet i vissa resor snarare än att helt ersätta bilen som transportslag. Dit hör bättre gång- och cykelkopplingar till målpunkter utanför området, säkrare skolvägar, förbättrad tillgång till delad mobilitet och insatser som underlättar distansarbete eller digital tillgång till vissa tjänster. Sådana åtgärder förändrar inte områdets grundstruktur, men de kan minska antalet bilresor, särskilt för kortare vardagsresor och för vissa hushållsgrupper.

Även styrmedel och lokala regleringar kan ha viss effekt på kort sikt, men deras genomslag beror på hur väl de passar småhusområdenas vardagslogik. Om alternativen till bilen är svaga riskerar ekonomiska restriktioner att uppfattas som orättvisa snarare än styrande. Däremot kan regleringar som sänker hastigheter, omfördelar gaturum eller stärker framkomligheten för gång och cykel vara mer genomförbara, särskilt när de kopplas till trafiksäkerhet, barns rörelsefrihet och bättre boendemiljö. Många flyttar ju till småhusområden just för att slippa biltrafikens externa effekter. Det mest realistiska ligger främst i att göra små steg som både minskar vissa bilresor och förbättrar livsmiljön, snarare än i att snabbt ställa om hela transportsystemet i småhusområden.

Stegvis omställning mot minskat bilberoende

Den största långsiktiga potentialen ligger i att stegvis omforma småhusområden från monofunktionella bostadsenklaver till mer sammanhängande och lokalt tillgängliga vardagsmiljöer. Det handlar om att förtäta, skapa bättre närhet till kollektivtrafik, lokala målpunkter och vardagsservice, samt att förbättra kopplingarna till omgivande stadsdelar och tätorter. En sådan utveckling kan också göra andra färdmedel mer attraktiva över tid, eftersom de då får bättre strukturella förutsättningar. Det finns en risk att småhusområden i den allmänna debatten behandlas som antingen oföränderliga eller i grunden oförenliga med hållbart resande. Rapporten visar att potentialen varierar, och att många områden redan har vissa kvaliteter att bygga vidare på. Omställningen behöver därför inte förstås som ett val mellan total stadsomvandling och fortsatt bilberoende, utan som en fråga om hur olika typer av småhusområden successivt kan bli mindre transportintensiva och bättre integrerade i hållbara regionala och lokala transportsystem.

På längre sikt är potentialen större, men den är beroende av att flera förändringar samverkar. Forskningen och rapportens genomgång pekar sammantaget på att inget enskilt ingrepp räcker. Långsiktigt hållbart resande i småhusområden kräver snarare en kombination av fysisk planering, transportinfrastruktur, serviceutbud, digitalisering och förändrade ekonomiska incitament. Först när dessa faktorer drar åt samma håll kan bilberoendet minska mer strukturellt. På lång sikt blir också policyfrågor avgörande. Så länge markanvändning, parkeringsnormer, investeringsprioriteringar och skattesystem fortsatt gynnar utspridd bebyggelse och billigt bilresande kommer omställningen att gå långsamt. Den verkliga potentialen ligger därför inte i tekniska innovationer eller lokala pilotprojekt, utan i att förändra de institutionella ramar som idag reproducerar bilberoende. Här behöver småhusområden inkluderas tydligare i klimat-, transport- och bostadspolitiken.

Centrumnära områden har störst potential

En viktig slutsats är att småhusområden inte bör behandlas som en enhetlig kategori. Förutsättningarna för hållbart resande skiljer sig väsentligt mellan olika

typer av småhusmiljöer, och det påverkar både realism och potential i olika åtgärder. Ett småhusområde nära en större stad eller i anslutning till en spårstation har helt andra möjligheter än ett glest och perifert område där bilen i praktiken är nödvändig för de flesta vardagsresor. I mer centrumnära småhusområden finns ofta bättre förutsättningar för förändring. Där kan gång, cykel och kollektivtrafik redan idag vara relevanta alternativ för delar av resandet, och här kan åtgärder som omfördelning av gaturum, förbättrade cykelstråk, bättre kollektivtrafikanslutning och viss kompletterande förtätning få relativt snabb effekt. I dessa miljöer är det rimligt att tala om faktisk överflyttning från bil till andra färdmedel.

I perifera och glest lokaliserade småhusområden är det mindre realistiskt att nå stora förändringar genom klassiska urbana hållbarhetslösningar. Där kan fokus behöva ligga mer på att minska utsläpp och transportarbete per resa än på att dramatiskt minska bilanvändningen som sådan. Det kan innebära att elektrifiering, samåkning, servicelösningar, digital tillgänglighet och bättre koppling till regionala kollektivtrafikpunkter blir mer relevanta än lokal förtätning eller tät stadsmässig omvandling. Det finns också sociala skillnader mellan småhusområden som behöver tas med. Hushållens inkomster, åldersstruktur, arbetsformer, livsfaser och tillgång till olika transportmedel varierar. Barnfamiljer, äldre, distansarbetande och hushåll med begränsad ekonomi möter olika typer av möjligheter och hinder. En alltför generell politik riskerar att missa både rättviseaspekter och faktisk genomförbarhet. En mer träffsäker ansats är att utgå från småhusområdens inbördes olikheter och anpassa åtgärder därefter.

Nya småhus bör tillkomma i blandad trädgårdsstad

När det gäller byggnation av nya småhus bör de tillkomma i så goda lägen som möjligt, inom befintlig bebyggelse såsom småhusområden eller flerbostadshusområden, till exempel miljonprogramsområden, eller i nya blandade trädgårdsstäder där det från början planeras för en blandning av bostadstyper. Nya trädgårdsstäder behöver lokaliseras i goda kollektivtrafiklägen för att inte bli bilberoende. Blandningen av bostadstyper är inte i sig tillräcklig för att minimera bilberoendet. Det mest hållbara småhusbyggandet i de flesta större och medelstora tätorter i Sverige är förtätning.

Nya områden med trädgårdsstad bör lokaliseras i direkt anslutning till befintliga tätorter och inte som friliggande bostadsenklaver. I större städer bör de främst utvecklas i kollektivtrafiknära lägen, särskilt nära spårstationer, större busslinjer eller stadsdelscentrum där det redan finns ett underlag för service, skolor och arbetsplatser. I mindre tätorter bör trädgårdsstäder lokaliseras som en naturlig utvidgning av den befintliga orten, inom gång- och cykelavstånd till centrum, skolor och vardagsservice.

Planeringen bör utgå från en blandning av småhus, radhus och flerbostadshus för att skapa tillräcklig täthet och ett brett befolkningsunderlag. Gatunätet bör vara sammanhängande och finmaskigt med god framkomlighet för gång, cykel och kollektivtrafik. Vardagsfunktioner som förskolor, parker, lokala mötesplatser och viss service bör integreras från början snarare än tillkomma i efterhand. Målet är att kombinera småhusets kvaliteter med tätortens tillgänglighet, så att bilresor kan minska samtidigt som området erbjuder attraktiva boendemiljöer.

7 Referenser

Adell, E., Indebetou, L., Johansson, H. och Sjölin, F. (2025) Förstudie: Hållbar mobilitet i småhus. Lund, Borlänge och Göteborg: Trivector Traffic.

Aldred, R., Elliott, B., Woodcock, J. och Goodman, A. (2017) 'Cycling provision separated from motor traffic: a systematic review exploring whether stated preferences vary by gender and age', Transport Reviews, 37(1), s. 29–55.

Arranz-López, A., Blitz, A. och Cao, X. (2024) 'The connections between e-shopping and sustainable transport choices: Comparing urban and rural environments', Journal of Transport Geography, 117.

Berrebi, S.J., Joshi, S. och Watkins, K.E. (2021) 'On bus ridership and frequency', Transportation Research Part A: Policy and Practice, 148, s. 140–154.

Bieser, J.C.T., Vaddadi, B., Kramers, A., Höjer, M. och Hilty, L.M. (2021) 'Impacts of telecommuting on time use and travel: A case study of a neighborhood telecommuting center in Stockholm', Travel Behaviour and Society, 23, s. 157–165.

Castaño-Herrera, D., m.fl. (2025) 'How does e-commerce impact shopping mobility behavior?', Transportation.

Celsor, C. och Millard-Ball, A. (2007) 'Where does car-sharing work? Using GIS to assess market potential', konferenspaper/TRB.

Cervero, R. (2001). Efficient urbanisation: Economic performance and the shape of the metropolis. Urban Studies.

Coutinho, F.M., van Oort, N. och Christoforou, Z. (2020) 'Impacts of replacing a fixed public transport line by a demand responsive transport system: Case study of a rural area in Amsterdam', Research in Transportation Economics, 83, artikel 100910.

El-Geneidy, A. m.fl. (2022) Studie om gångavstånd till kollektivtrafikhållplatser och faktisk hållplatsaccess. Transportation Research Part D

Elldér, E. (2020) 'Telework and daily travel: New evidence from Sweden', Journal of Transport Geography, 86, artikel 102777.

Eurofound (2024) Remote work in rural and peripheral areas: Characteristics, challenges and initiatives to support it. Dublin: Eurofound.

Evans, J.E. IV (2004) Transit Scheduling and Frequency. TCRP Report 95, Chapter 9. Washington, DC: Transportation Research Board.

Ewing, R. och Cervero, R. (2010) 'Travel and the Built Environment: A Meta-Analysis', Journal of the American Planning Association, 76(3), s. 265–294.

FHWA (2023) An Assessment of the Expected Impacts of City-Level Parking Cash-Out and Commuter Benefits Ordinances. Washington, DC: Federal Highway Administration.

Fishman, R. (1987) Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia. New York: Basic Books. (översikt via utdrag) (Region Stockholm)

Gao, J., Kamphuis, C.B.M., Dijst, M. och Helbich, M. (2018) 'The role of the natural and built environment in cycling duration in the Netherlands', International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity, 15, artikel 82.

Griffin, G.P., Stoeltje, G., Jones, S., Wood, J. och Simek, C. (2016) 'Recruiting carpoolers: Dynamic ridesharing with incentives in Central Texas', TRB Annual Meeting paper.

Hayden, D. (1984/2002) Redesigning the American Dream. New York: W.W. Norton.

Jackson, K.T. (1985) Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States. New York: Oxford University Press. (klassisk referens i forskningsfältet)

Jain, T. (2021) 'Changes in private car ownership associated with car sharing: gauging differences by residential location and car share typology', Transportation, 48, s. 3217–3243.

Kappler, L.B., m.fl. (2025) 'Will Telework Reduce Travel? An Evaluation of Empirical Evidence with Meta-Analysis', Urban Science, 9(6), artikel 199.

Le, H.T.K., Buehler, R. och Hankey, S. (2022) 'Impacts of online shopping on travel demand: a systematic review', Transport Reviews, 42(3), s. 273–295.

Lee, Y. (2018) 'An analysis of the effects of suburban densification on vehicle use for shopping: Do existing residents respond to land-use changes in the same way as recent movers?', Journal of Transport Geography, 68, s. 23–33.

Leroy, J., Bailly, G. och Billard, G. (2023) 'Introducing carsharing schemes in low-density areas: The case of the outskirts of Le Mans (France)', Regional Science Policy & Practice, 15(12).

Lindberg, M.R., m.fl. (2024) 'Rethinking automobility in the suburb: Experiences with carsharing in a Danish suburb', Transportation Research Part D: Transport and Environment, 137.

Lindström, D. och Olsson, D.L. (2021) 'Park and ride, effects on public transport ridership'. KTH Royal Institute of Technology.

Litman, T. (2010) Carsharing. Victoria, BC: Victoria Transport Policy Institute.

Litman, T. (2015) Analysis of Public Policies That Unintentionally Encourage and Subsidize Urban Sprawl. Supporting paper commissioned by LSE Cities for the New Climate Economy Cities Programme. Victoria, BC / London: Victoria Transport Policy Institute / LSE Cities.

Litman, T. (2025) Land Use Impacts on Transport: How Land Use Factors Affect Travel Behavior. Victoria, BC: Victoria Transport Policy Institute.

Litman, T. (2025) The Future Isn't What It Used To Be. Victoria Transport Policy Institute.

Litman, T. (2025a) Transit Price Elasticities and Cross-Elasticities. Victoria, BC: Victoria Transport Policy Institute.

Madsen, T., Christiansen, L.B., Nielsen, T.A.S., Schipperijn, J. och Troelsen, J. (2013) 'Associations between neighbourhood walkability and cycling in Danish cities', konferens-/artikelpublikation baserad på 123 geografiska zoner i tre danska städer.

Maier, R., Olsson, L.E. och Friman, M. (2019) 'Why do they ride with others? Meta-analysis of factors influencing travelers to carpool', Sustainability, 11(8), artikel 2414.

Meek, S., Ison, S. och Enoch, M. (2008). Role of park and ride in the UK transport system. Transport Reviews, 28(4), 475–497.

Millard-Ball, A., Murray, G., ter Schure, J., Fox, C. och Burkhardt, J. (2005) Car-Sharing: Where and How It Succeeds. TCRP Report 108. Washington, DC: Transportation Research Board.

Mingardo, G. (2013). Transport and environmental effects of rail-based park and ride. Journal of Transport Geography, 30, 7–16.

Mitropoulos, L., Prevedouros, P., Kopelias, P. och Georgiadis, G. (2021) 'A systematic literature review of ride-sharing platforms, user factors and barriers', European Transport Research Review, 13, artikel 61.

Mohammadi-Mavi, H., m.fl. (2024) 'What does it take for rural-urban commuters to switch from driving to carpooling?', Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, 24.

Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C. och Pratlong, F. (2021) 'Introducing the "15-Minute City": Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities', *Smart Cities*, 4(1), s. 93–111.

National Commission for the Promotion of Equality (2006) Teleworking Pilot Project. Malta: National Commission for the Promotion of Equality.

Nielsen, T.A.S. och Skov-Petersen, H. (2018) 'Bikeability, Urban structures supporting cycling. Effects of local, urban and regional scale urban form factors on cycling from home and workplace locations in Denmark', Journal of Transport Geography, 69, s. 36–44.

Nielsen, T.A.S., Olafsson, A.S., Carstensen, T.A. och Skov-Petersen, H. (2016) 'Drivers of Cycling Mode-share: Analysis of Danes' Travel Behavior 1996–2013', Transportation Research Procedia, 14, s. 2284–2293.

OECD (2018) Demystifying Compact Urban Growth: Evidence from 300 Studies from Across the World. OECD Regional Development Working Papers 2018/03. Paris: OECD Publishing.

OECD (2020) Decarbonising Urban Mobility with Land-Use and Transport Policies. Paris: OECD Publishing.

Parkhurst, G. (1995) 'Park and ride: Could it lead to an increase in car traffic?', Transport Policy, 2(1), s. 15–23.

Pettersson, F. (2019) An international review of experiences from on-demand public transport services. K2 Working Paper 2019:5. Lund: K2, Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

Pucher, J. och Buehler, R. (2012). City cycling. MIT Press.

Pyddoke, R. och Creutzer, C. (2014) Household car ownership in urban and rural areas in Sweden 1999–2008. CTS Working Paper 2014:21.

Rasca, S. och Saeed, T.U. (2022) 'Exploring the factors influencing the use of public transport by commuters living in networks of small cities and towns', Case Studies on Transport Policy, 10(2).

Region Blekinge/Juni Strategi (2025) Villadröm utan villamatta. Karlskrona: Region Blekinge.

Region Stockholm (2025a) Att tänka bortom villan: Bostäder med småhuskvaliteter i ny form. Stockholm: Region Stockholm.

Region Stockholm (2025b) Boendekvaliteter viktigare än boendeform för småhusdrömmare. Stockholm: Region Stockholm.

Roaf, E. m.fl. (2024) 'Interventions to increase active travel: A systematic review', Journal of Transport & Health.

Rotaris, L. och Danielis, R. (2018) ‘The role for carsharing in medium to small-sized towns and in less-densely populated rural areas’, Transportation Research Part A: Policy and Practice, 115, s. 49–62.

Rye, T., Hrelja, R. och Svensson, H. (2023) Reducing car use through parking policies. Edinburgh: ClimateXChange.

Sabouri, S. et al. (2021) The built environment and vehicle ownership modeling: Evidence from 32 diverse regions in the U.S.

Shin, E.J. m.fl. (2020) ‘Commuter benefits programs: Impacts on mode choice and vehicle miles traveled’, Transport Policy, 94, s. 11–22.

Shoup, D. (2005). *The High Cost of Free Parking*. Chicago: Planners Press.

Shoup, D. (2011). *The High Cost of Free Parking* (Updated Edition). Chicago: Planners Press.

Singh, A.C. et al. (2018) Quantifying the relative contribution of factors to household vehicle miles of travel. Transportation Research Part D.

Spacescape (2024) Den verkliga trädgårdsstaden: Lösningen på Sveriges ohållbara småhusbyggande

Spacescape (2025) Sveriges bästa villaområden: Här finns potentialen för att förtäta och skapa verklig trädgårdsstad

Stiglic, M., Agatz, N., Savelsbergh, M. och Gradisar, M. (2018) ‘Enhancing urban mobility: Integrating ride-sharing and public transit’, Computers & Operations Research, 90, s. 12–21.

Söderberg, A. m.fl. (2021) ‘What is the substitution effect of e-bikes? A randomised controlled trial’, Transportation Research Part D: Transport and Environment, 90.

Trafikanalys (2021) Den svenska personbilsflottans bestämningsfaktorer – en rumslig ekonometrisk analys.

van Ommeren, K., Ruffino, P., de Boer, S. och Buis, J. (2017) The Dutch Approach to Bicycle Mobility. Washington, DC: Federal Highway Administration / Rijkswaterstaat.

van Wee, B. and Cao, J. (2020) ‘Residential self-selection in the relationship between the built environment and travel behavior: A literature review and research agenda’.

van Wee, B. och Cao, X. (2020) ‘Residential self-selection in the relationship between the built environment and travel behavior: A literature review and research agenda’, i Transport and Sustainability. Bingley: Emerald Publishing.

Vega-Gonzalo, M., m.fl. (2024) ‘The role of shared mobility in reducing perceived private car ownership needs’, Transportation Research Part D: Transport and Environment, 128.

Wright, S., Nelson, J.D. och Cottrill, C.D. (2020) ‘MaaS for the suburban market: Incorporating carpooling in the mix’, IET Intelligent Transport Systems, 14(8), s. 901–911.

Yang, L., Sahlqvist, S., McMinn, A., Griffin, S.J. och Ogilvie, D. (2010) ‘Interventions to promote cycling: systematic review’, BMJ, 341, c5293.

Vi ställer om Sverige

ShiftSweden är ett innovationsprogram inom Impact Innovation, Sveriges innovationssatsning för 2030-talet, ett initiativ av Energimyndigheten, Formas och Vinnova.

ShiftSweden är plattformen där näringsliv, offentlig sektor, akademi och civilsamhälle möts för att utbyta kunskap och idéer, identifiera gemensamma utmaningar. Inom programmet utvecklar vi nya koncept och lösningar, bygger vidare på befintlig kunskap, forskning och innovation.

ShiftSweden ställer om Sverige, fossilfritt och resursmedvetet, till attraktiva och tillgängliga livsmiljöer för alla. Under 10 år gör vi 100 platser till spelplan för innovation och samverkan i mellanrummet mellan olika organisationer, olika kunskapsfält och olika geografi ska skalor.

Vi visar hur på 100 platser under 10 år.

ShiftSweden
impact innovation