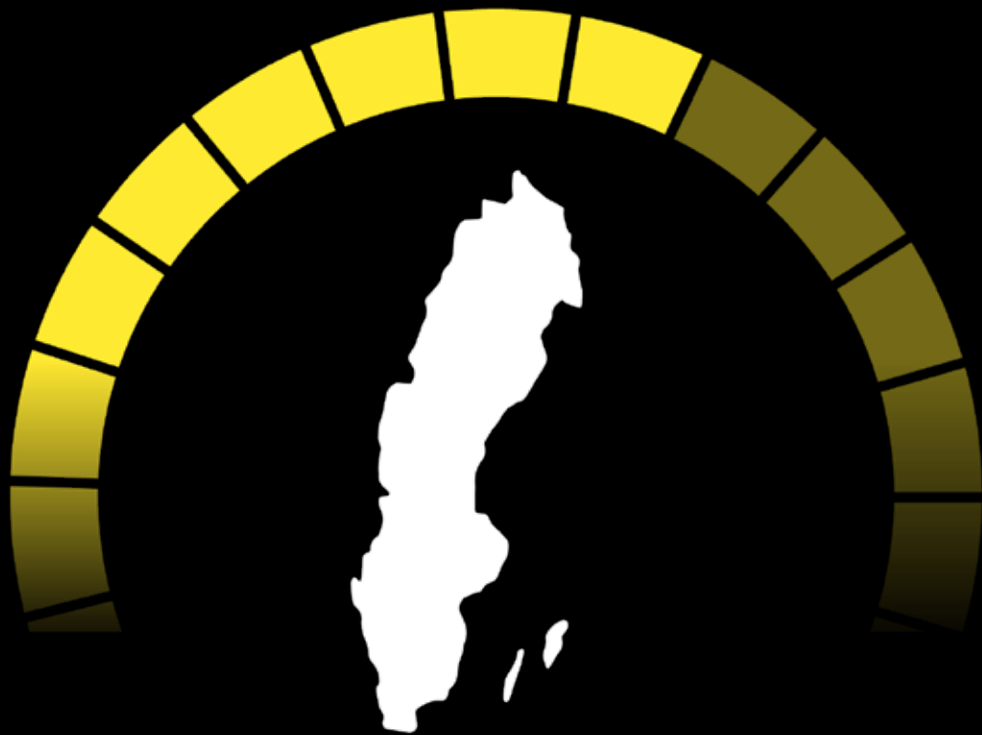


Di

Mobility Insights



**Sveriges bästa
mobilitetsstäder
2023**

Håller våra kommuner måttet?

Kommunerna spelar en nyckelroll i Sveriges strävan att nå nettonollutsläpp år 2045, i synnerhet inom området mobilitet. De allra flesta resor sker nämligen inom kommungränserna, och i regel handlar det om kortare resor till och från jobb, skola, aktiviteter och vardagsärenden. Det finns alltså stora möjligheter för en kommun att påverka hur dessa sker, till exempel genom att underlätta för cykling och kollektivt resande.

Men tar kommunerna vara på sin makt? Hur bra är de egentligen på att driva omställningen åt rätt håll? Hur ser ambitionsnivån ut? Vilka förutsättningar har de och vilket är det faktiska utfallet? I Di Mobilitets nya ranking "Sveriges bästa mobilitetsstäder" har vi utifrån en mängd kvalitativa parametrar kartlagt och granskat de 25 största kommunerna. Rankningen är ett samarbete mellan Dagens industri och konsultföretaget Tyréns och bygger på en modell som tagits fram med hjälp av en rådgivande kommitté bestående av några av Sveriges mest kunniga mobilitetsexperten. Vår ambition är att rankingen ska växa över tid, för att så småningom täcka hela landet. Det övergripande syftet är öka kunskapen och förståelsen för omställningen genom att identifiera goda exempel, men också förbättringspotentialen hos kommunerna. Kanske kan rankingen också inspirera och sporra dessa till att bli ännu bättre? I potten ligger (utöver äran) en hälsosammare, grönare och mer transporteffektiv kommun.

Resultatet presenteras i rapporten Mobility Insights, som kommer ut två gånger per år. Det här är vår sjunde rapport hittills. Du hittar våra tidigare rapporter på di.se/amnen/mobility-insights. Di Mobilitet är en redaktionell satsning från Dagens industri med fokus på att informera, vägleda och guida under framväxten av det nya mobilitetssystemet. Med fördjupande journalistik, undersökningar, rapporter och möten vänder vi oss främst till beslutsfattare och nyckelpersoner i näringslivet. Satsningen sker med hjälp av finansiering från våra partners, men den journalistiska produktionen är helt oberoende av deras inflytande. ■

Per Mattsson
Redaktör, Di Mobilitet



Ett samarbete mellan:



Founders:



INNEHÅLL

Här är Sveriges bästa mobilitetsstäder	3
Ettan: Lund	4
Tvåan: Västerås	7
Trean: Stockholm	10
Hela listan: Så gick det för din kommun	14
Både tippade och otippade vinnare	22
Di:s ranking kan bli en ögonöppnare	26
Enklare skapa hållbar mobilitet i städerna	29
Experter: Konflikter mellan målen	31
"Det satsas för lite på gång och cykel"	36
Svenska städer hamnar på efterkälken	38
Så har vi gjort kommunrankningen	42

Redaktör: **Per Mattsson, Dagens industri**

Text: **Maria Eriksson, Skrivarbyrå**

Layout och redigering: **Karin Baljeu, k-art AB**

Omslag & grafik: **Mats Jerndahl, Dagens industri**

Foton: **Mostphotos**

Här är Sveriges bästa mobilitetsstäder 2023

Hur bra är Sveriges kommuner på att stimulera till och genomföra övergången till en hållbar mobilitet? Dagens industri har tillsammans med teknikkonsultbolaget Tyréns tagit fram en lista över hur de 25 största kommunerna presterat.

I vår rankning av kommunerna har vi utgått från tre övergripande parametrar:

- det utbud som finns i kommunen, det vill säga vilken kommun som ger bäst förutsättningar för hållbar mobilitet
- det beteende invånarna i kommunen har, det vill säga utfallet på resandet
- kommunens inställning till hållbar mobilitet, det vill säga vilken ambition kommunen visar för att öka andelen hållbar mobilitet.

Hur bra är cykelinfrastrukturen, finns det tillgång till bilpooler, hur ser andel elbilar ut, går de att ladda publikt, hur tätt och tillgänglig är kollektivtrafiken med mera? Hur de presterar på en mängd områden har gett ett slutresultat.

Det här är Sverige bästa mobilitetskommuner 2023. Läs mer om hur vi gjort rankingen på sidan 42.

1

Lund

"Ett förankrat och välplanerat arbete med både mjuka och hårda åtgärder har bevisligen gett effekt."

LÄS MER PÅ SIDAN 4

2

Västerås

"Västerås stora satsningar på att bygga många och bra cykelbanor under 60- och 70-talet slår tydligt igenom i denna rankning."

LÄS MER PÅ SIDAN 7

3

Stockholm

"Stockholm har ett av Sveriges bästa kollektivtrafiksystem. Stockholm har systematiskt expanderat och förtätats i symbios med hållbara trafikslag som tunnelbanan och pendeltågen."

LÄS MER PÅ SIDAN 10

I framtagandet av rankingmodellen har följande personer deltagit som rådgivare:

Joanna Dickinson, senior rådgivare och mobilitetsexpert, Naturvårdsverket
Karolina Isaksson, professor och senior forskare, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)
Maria Stenström, ansvarig för mobilitet och beteendefrågor, 2030-sekretariatet
Mattias Goldmann, grundare av 2030-sekretariatet och ansvarig för frågor som rör bil- och Bränsle
Mikael Salo, hållbarhetsexpert Di-Gruppen
Per Mattsson, redaktör för Dagens industris bevakning av mobilitetsfrågor
Catrin Offerman, Affärsägare, Möten & koncept Di-gruppen
Jesper Johansson, senior konsult inom hållbar mobilitet, Tyréns samt ordförande Gröna Mobilister
Eva-Marie Wenehed, trafikplanerare på Tyréns

LÄS MER OM DIN STAD

På di.se/amnen/mobility-insights finns en artikel om var och en av de 25 städer som är med i rankingen.



1

Lund

Totalpoäng:	0,84 av 1,00
Cykel:	2:a
Kollektivtrafik:	1:a
Publika laddstationer /1.000 invånare:	4,4
Andel fossiloberoende bilar:	30,9%
Körsträcka per bil/år:	1.255 mil

MOTIVERING

"Lund är en kommun som under decennier har satt hållbar mobilitet i fokus. Deras arbete har präglats av en långsiktighet, politisk enighet och en tydlig struktur. Satsningar på biltrafik har fått stå tillbaka för satsningar på kollektivtrafik, cykel och gång. Ett förankrat och välplanerat arbete med både mjuka och hårda åtgärder har bevisligen gett effekt. En förhållandevis liten kommun som tillhör de större gällande hållbar mobilitet!"

► **Lunds kommuns miljövänliga resa började på allvar 1971 då kommunen stängde av stadskärnan för biltrafik, istället för att göra staden mer bilvänlig.**

Det beskrivs av trafikstrateg Per Eneroth som ett paradigmskifte och början till det styrdokument ("Lunda-MaTs") som skulle forma framtidens transportsystem i Lunds kommun och som nu finns i en tredje version.

"I dag är det enkelt att göra förändringar som främjar hållbar mobilitet eftersom det är så vi gör i Lund", säger Per Eneroth.

I dag har Lund spårvagn, gott om cykelvägar och tät kollektivtrafik, hög grad av elbilar och laddinfrastruktur.

"Vi har egentligen gjort det mesta som tekniska förvaltningen och statsdelskontoret har rådighet till. Nu försöker vi ha ett bredare angreppssätt och få in fler aktörer som företag, fritidsorganisationen, regionen och staten. Det krävs ett bredare engagemang för att komma långt", säger Per Eneroth.

"De parter som vi samarbetar med vet vad de vill. Vi har gemensamma mål, men vet inte riktigt hur man kommer dit", säger Eneroth.

Vad är målet då?

"Om man utgår från de globala målen måste vi ha en större omställning än den som följde av pandemin. Vi lärde oss mycket av de förändrade resmönstren. Det går att förändra om vi måste."

Vad betyder spårvagnen för Lund?

"Spårvagnen är ett flaggskepp med stort symboliskt värde eftersom den lades i en sträckning där det inte fanns mycket resande, men till ett område som skulle byggas. Normalt sett brukar det vara tvärtom."

"Vi har fått många priser, men när jag hör vad andra kommuner gör tänker jag att det finns mycket vi kan bli bättre på. Det som gör Lund unikt är bredden. Kommunen har satt igång en mängd aktiviteter genom styrdokumentet, men våra bolag och näringsliv har egna hållbarhetsstrategier och det bubblar överallt."

Modet är också speciellt, enligt Eneroth.

"Vi vågar säga att vi litar på att det fungerar. Politiker oavsett färg har vågat satsa på idéer i Lund. Alla jobbar för samma sak oavsett nivå i kommunen. Det är först när tjänstemannen, eldsjelen, avdelningschefen,



Per Eneroth,
mobilitets- och trafikstrateg

Vilken är den viktigaste frågan för att Sverige ska klara klimatmålet?

"Det är individens beteendeförändring. Vi kan inte bygga bort alla hinder."

Vad kan kommuner göra?

"Vi kan visa på en hög ambition, att gå i bräschen, att visa att "så här gör vi i Lund", för att underlätta en beteendeförändring."

Hur tar du dig själv till jobbet?

"Buss!"

- ▶ direktörerna och politikerna har samma mål som förändringen kan gå fort.”

Vad har varit er sämsta idé?

”Vi byggde planskildhet för spårvagnen, alltså en bro där huvudgatan skulle gå över spårvägen i framtiden och spårvägen gick i en tunnel, men när vi byggt klart hamnade spårvägen 20 meter vid sidan av tunneln och vi blev tvungna att riva. Det blev ingen tunnel alls, men sådant händer. Vi vågade åtminstone”.

Har ni något projekt som sticker ut?

”Vi har ett stort systemdemonstrator-projekt som kan bli lite unikt, där Lund är en av sex kommuner som ingår. Det kan exempelvis handla om hur vi nyttjar bilparkeringar bäst, att inte bygga onödigt med bilplatser utan dela med grannen. En parkeringsstrategi helt enkelt. Ett annat exempel är att se över cykelnätet, att synliggöra cykel mer så att bilisterna ser hur bra det är, kanske erbjuda cykelservice och jobba med olika bitar för att höja attraktionsvärdet.”

”Vi håller just nu på att skriva en ansökan till Vinnova för att få medfinansiering, men har redan flera företag, kommunens förvaltningar och bolag som tecknat avtal med gemensam målbild. Det handlar om att undersöka vilken effekt vi får när vi gör saker tillsammans. I Lund kallar vi projektet Coaction.”

Lund har goda cykelförutsättningar med cykelavstånd till hela staden och ett finmaskigt cykelnätverk. Det är något som kommunen prioriterar genom att se till att alla cykelleder är snöfria varje vardagsmorgon klockan sju. Nu kommer Lund börja jobba mer med att göra det bättre för de som vill gå längre, vilket ger både hälsoeffekter och ökar tryggheten. ■

”Det som gör Lund unikt är bredden. Kommunen har satt igång en mängd aktiviteter genom styrdokumentet, men våra bolag och näringsliv har egna hållbarhetsstrategier och det bubblar överallt.”

Per Eneroth,
mobilitets- och trafikstrateg



2

Västerås

Totalpoäng:	0,82 av 1,00
Cykel:	8:a
Kollektivtrafik:	21:a
Publika laddstationer /1.000 invånare:	1,65
Andel fossiloberoende bilar:	15,4%
Körsträcka per bil/år:	1.088 mil

MOTIVERING

"Västerås stora satsningar på att bygga många och bra cykelbanor under 60- och 70-talet slår tydligt igenom i denna ranking. Planeringsidelat på 60-talet med trafikseparerade korsningar för nästan hela cykelvägnätet har skapat säkra cykelbanor med korta restider. En satsning som fortsatte in på 2000-talet. Det är den enda kommun som har bättre förutsättningar än utfall och har därför stor potential att klättra i rankingen med rätt viljeinriktning."



► **Västerås har 40 mil cykelvägar som byggdes redan på 1960- och 1970-talet. Med dessa är förutsättningarna för hållbar mobilitet extremt god.**

”Vi har en flerårig satsning med stadsmiljöavtal där vi investerar för att bygga ut cykelstråken. Vi har egentligen optimala förutsättningar – inte mycket backar, ganska kompakt bebyggelse och som längst fem kilometer in till stan inom tätorten. Det är helt enkelt en optimal cykelstad”, säger Linnea Viklund, gatu- och parkchef i Västerås.

Tyvär är det också en optimal bilstad.

”Vi försöker lyfta upp det gamla epitetet med Västerås som cykelstad genom att bland annat bygga cykelöverfarter som vi kallar Röda Mattan, då vi målat asfalten röd på cykelövergångar för att signalera att cyklister ska ges företräde. Det säger också lite om cyklisternas status. Att de som cyklar ska känna sig lite privilegierade”, säger hon.

När det gäller kollektivavtal pågår sedan tio år tillbaka ett stort projekt där Västerås lyckats fördubbla kollektivtrafiken.

”Nu är kollektivresandet så stort att vi börjat planera för ett snabbstråk mellan två befolkningstunga områden med en sträckning som passerar sjukhuset. För att ge bussen den standarden den behöver kommer vi att behöva bygga om och fördela utrymmet i gaturummet med bussfil, något som kräver politiskt mod. Det har gått i andra städer och borde gå i Västerås också. Vi kan inte längre leva i en förvuxen småstad”, säger Linnea Viklund.

Västerås har i dag ungefär 160.000 invånare och förknippas av många fortfarande som en liten stad, vilket bidrar till att det ibland är svårt att ändra beteenden.

”Vi har de gatuutrymmen vi har och vi kan inte riva hus för att få fram trafik så vi måste samsas på ett smart sätt”, säger hon.

Västerås kommun jobbar med stadsutvecklingen i nya bostadsområden, där nya krav kan ställas från kommunen.

”Vi jobbar intensivt med parkeringsnormen och ger möjligheter till en reduktion om man bygger så att man tillhandahåller hållbara resesätt, exempelvis att man ordnar med en bilpool”, säger Linnea Viklund.

Hon nämner en bostadsrättsförening som ordnat med två elbilar som kan bokas av de boende. Det kan ha



Linnea Viklund,
gatu- och parkchef

Vilken är den viktigaste frågan för att Sverige ska klara klimatmålet?

”Att alla aktörer – privatpersoner, offentlig sektor och företag - jobbar tillsammans, ingen står utanför.”

Vad kan kommuner göra?

”Öppna upp kreativa lösningar vid nybyggnationer och tillhandahålla grundfunktioner, som exempelvis cykelnät.”

Hur tar du dig själv till jobbet?

”Elcykel.”

- ▶ bidragit till att fler valt att inte ha en egen bil.

”Vi har också fått indikationer på att bostadsföretag har fått problem att få sina garageplatser uthyrda. I de nya områdena står garagen tomma och det är en bra symbol”, säger Linnea Viklund.

Hon hoppas på bra effekter av att bostadsbolag i framtiden samlar sina parkeringar i gemensamma parkeringshus och därmed får ner sina byggnadskostnader, vilket i sin tur kan innebära att fler har råd att flytta till nyproducerat.

”Dessutom skulle fler slippa gräva garage under husen i den geggiga Mälar-leran”, säger hon. ■

”Vi försöker lyfta upp det gamla epitetet med Västerås som cykelstad genom att bland annat bygga cykelöverfarter som vi kallar Röda Mattan, då vi målat asfalten röd på cykelövergångar för att signalera att cyklister ska ges företräde”

Linnea Viklund,
gatu- och parkchef





3

Stockholm

Totalpoäng:	0,80 av 1,00
Cykel:	7:a
Kollektivtrafik:	4:a
Publika laddstationer /1.000 invånare:	3,08
Andel fossiloberoende bilar:	30,9%
Körsträcka per bil/år:	1.222 mil

MOTIVERING

"Stockholm har ett av Sveriges bästa kollektivtrafiksystem. Stockholm har systematiskt expanderat och förtätats i symbios med hållbara trafikslag som tunnelbanan och pendeltågen. Under 2000-talet har även kvaliteten på cykelinfrastrukturen ökat samtidigt som trängselavgifter har införts och i sitt övergripande styrdokument prioriteras gång, cykel och kollektivtrafik före bil vilket avspeglas i utformningen av ny stadsdelar."

► **Att kombinera storstadens förvaltning med statliga intressen är oftast en fördel för kommuner, men det finns tydliga utmaningar och fördelar.**

”Trängselavgiften har verkligen varit lyckosam. Den har hjälpt till att minska biltrafikflödena och möjliggjort en beteendeförändring hos våra invånare, som insett det värdefulla med en framkomlig trafiksituation”, säger Sara Bergendorff, avdelningschef Trafikkontoret i Stockholm stad.

Men det har också varit politiska utspel om differentierade trängselskatter och parkeringsavgifter, något som i dag förhindras av lagstiftningen.

”Även om man exempelvis hade velat införa differentierade trängselskatter för olika typer av bilar är det inte lätt att genomföra det ens om staten vill eftersom grunden för lagstiftningen handlar om just trängsel. Samma är det med parkeringsavgifter, där lagstiftningen specificerar att avgifter endast får tas ut för att ordna trafiken”, säger Sara Bergendorff.

Stockholm stad hade också gärna velat upplåta mark till bilpooler, något som inte tillåts i dag om inte detaljplanen ändras.

”Att göra om detaljplaner är ingen smidig lösning eftersom majoriteten av bebyggelsen i Stockholm redan finns. I stället har vi fått använda oss av Stockholm Parkering, som är stadens parkeringsbolag, som upprättat mobilitetshubbar i sina anläggningar”, säger hon.

Men stockholmarna ser gärna att delningsbara alternativ finns direkt på trottoaren, inte i parkeringshus.

”Vi träffade kolleger i Oslo nyligen som har helt andra lagstiftningsmöjligheter när det gäller hur de kan pusha för elektrifieringen och ge plats för bilpooler. De har lättare i vissa frågor samtidigt som de kanske pushat lite för mycket för elbilar – de har nu en utmaning att minska på antalet fordon även om de går på el”, säger hon.

Ytorna i en storstad är hårt konkurrensutsatta, där flera aktörer konkurrerar om samma ytor, ihop med behovet av parkbänkar, soptunnor och busshållplatser.

”Kommuner har kanske inte alltid varit bäst på att prissätta det offentliga rummet. Det gäller att hitta verktyg för att göra det på ett klokt och rättvist sätt. Speciellt nu när tjänsterna växer fram. De är inga vinstmaskiner,



Sara Bergendorff,
avdelningschef Trafikkontoret

Vilken är den viktigaste frågan för att Sverige ska klara klimatmålet?

”Elektrifieringen tillsammans med minskad biltrafik.”

Vad kan kommuner göra?

”Vi kan påverka hur vi planerar städer och markanvändningen, och hur vi reser genom att lägga arbetsplatser och bostäder nära varandra, och till det stimulera laddinfrastrukturen.”

Hur tar du dig själv till jobbet?

”Cyklar.”

- speciellt inte i början. Flera elsparkcykelföretag behöver riskkapital för att gå runt”, säger hon. Stockholm stad vill minska biltrafikarbetet med 30 procent till 2030 inom stadsgränserna.

”Det är en jätteutmaning och handlar om att erbjuda hållbara alternativ, men vi vill också ha en levande stad där näringslivet och gods kan komma fram och avfall ut, och även att invånarna kan ta sig till och från arbetsplatsen”. Många åker kollektivt, men alla kan inte det. Det är en balansgång, säger Sara Bergendorff.

Stockholm håller på att ta fram en trafik- och gatuplanering för city, där hållbara transportslag är en viktig del, både för miljöns skull men också för stadens attraktivitet. Man utreder miljözon 3 i Gamla stan och delar av city, men frågan är inte färdigutredd.

Staden har också flera projekt kopplat till näringslivet.

”Just nu tittar vi på hur vi kan få fastighetsägarna i city att jobba med samlastningslösningar för att minska transporter på gatan och göra gaturummet mer attraktivt. Det blir ofta bäst när man jobbar ihop, näringsliv och kommun”, säger Sara Bergendorff. ■

”Trängselavgiften har verkligen varit lyckosam. Den har hjälpt till att minska biltrafikflödena och möjliggjort en beteendeförändring hos våra invånare, som insett det värdefulla med en framkomlig trafiksituation”

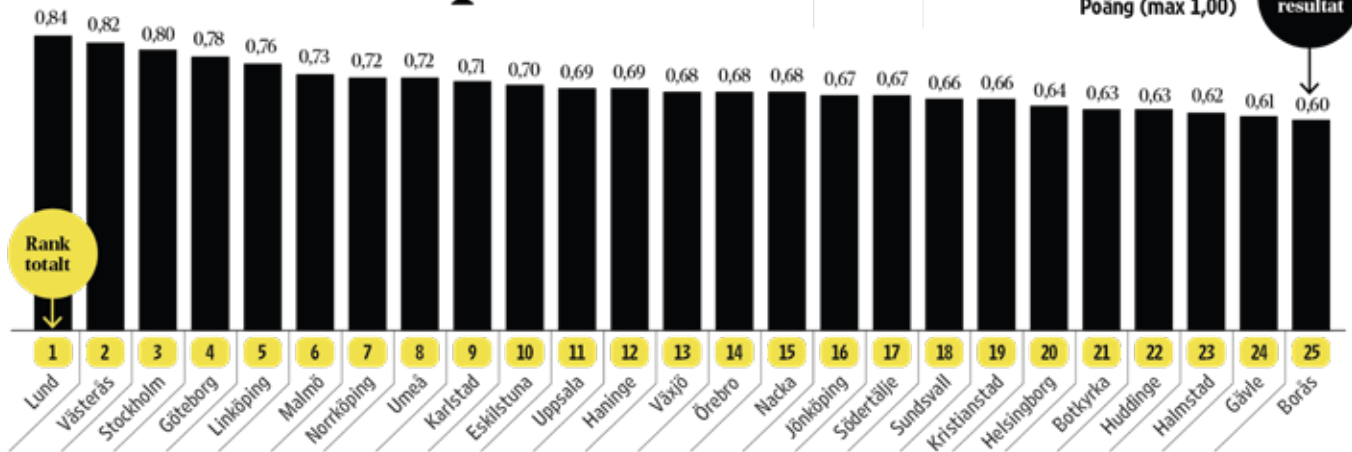
Sara Bergendorff,
avdelningschef Trafikkontoret



Så presterar kommunerna

Poäng (max 1,00)

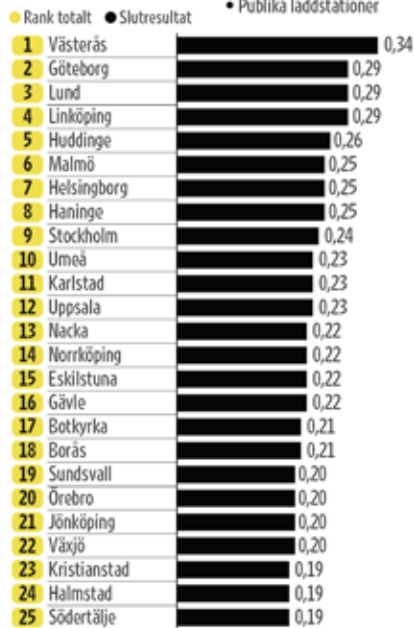
Slutresultat



Förutsättningar ...

Poäng (max 0,40)

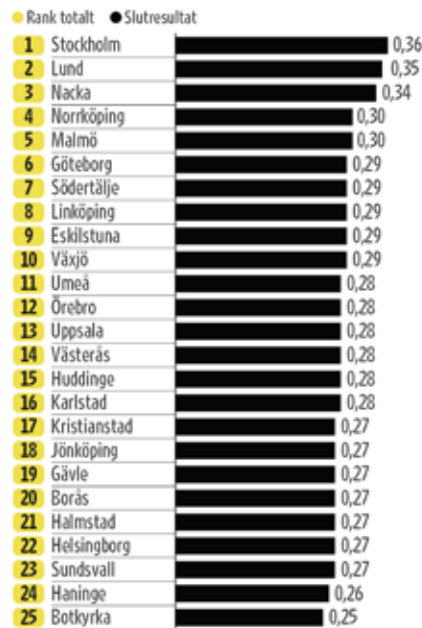
- Cykelvägsandel
- Regionala cykelvägar
- Cykellänesystem
- Elsparkcykelsystem
- Kollektivtrafik
- Kollektivtrafikpris
- Drivmedel i kollektivtrafiken
- Bilpooler
- Publika laddstationer



... Utfall ...

Poäng (max 0,40)

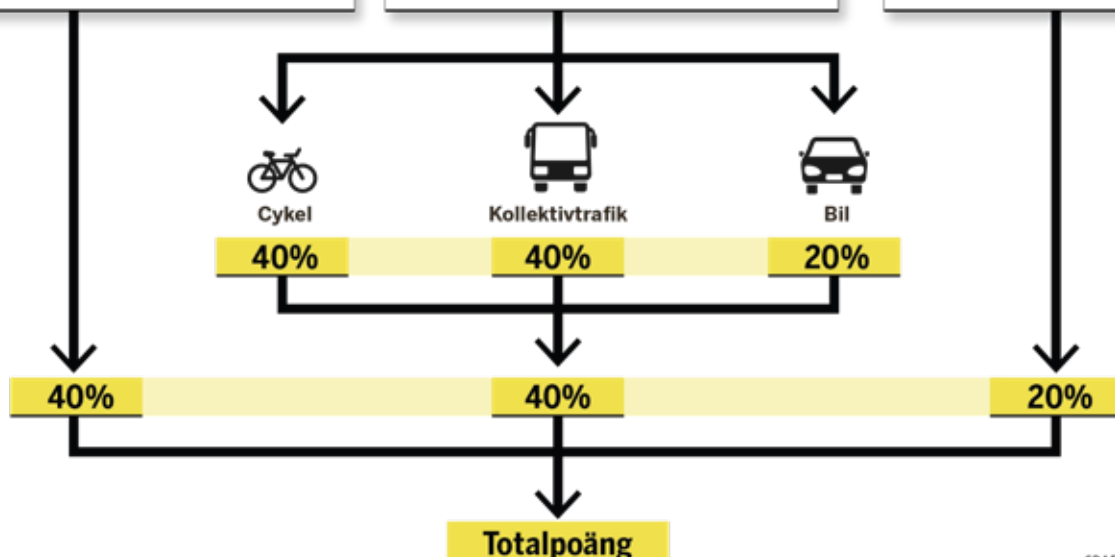
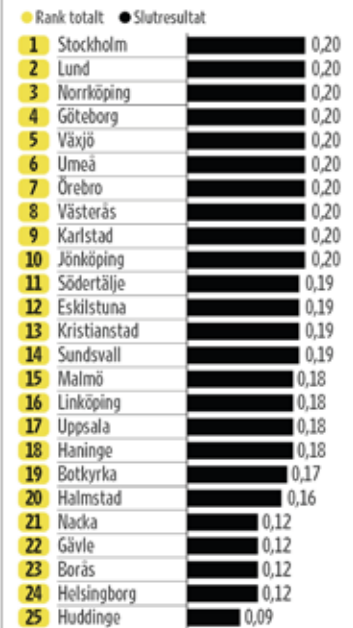
- Körsträcka med bil och per invånare
- Andel fossiloberoende bilar



... Ambition

Poäng (max 0,20)

- Trafikstrategier
- Flexibla parkeringstal
- Laddinfrastruktur
- Stadsmiljöavtal
- Säkra skolvägar
- Innovationsprojekt
- Utsläppsmål



4

Göteborg

Poäng: 0,78 av 1,00



Lilia Halsen Bildar,
enhetschef mobilitetstjänster
stadsmiljöförvaltningen

Vilken är den viktigaste frågan för att Sverige ska klara klimatmålet?

"Att kommunerna får möjlighet att testa och genomföra de bra förslag och idéer som finns samt att ha ett samarbete med olika aktörer."

Vad kan kommuner göra?

"Vi har inte alltid rådighet till det vi vill göra. Genom att samarbeta kan vi få andra att driva en fråga och då kan vi som kommun hjälpa och pusha. Ett exempel är att jobba med bostadsbolagen och hjälpa till att öka möjligheterna för hållbar cykling. Vi kan se till att de får förutsättningar att jobba med frågan lokalt. Då kommer vi längre."

Hur tar du dig själv till jobbet?

"Cykel"

Läs en längre artikel om arbetet i Göteborg på di.se/amnen/mobility-insights

5

Linköping

Poäng: 0,76 av 1,00



Sandra Viktor, miljösamordnare med fokus på mobilitet samt processledare för Klimatneutrala Linköping

Vilken är den viktigaste frågan för att Sverige ska klara klimatmålet?

"Eftersom transportsektorn står för en tredjedel av alla utsläpp måste vi jobba med ett hållbart system för mobilitet, skapa tillgänglighet och utbud och få invånarna att röra på sig och inte endast jobba med bilnormer. Bilen och bilpooler är bara en del av systemlösningen."

Vad kan kommuner göra?

"Vi har en stor rådighet när det gäller att möjliggöra samverkan mellan näringsliv, innovation, forskning, medborgare och politiker för att bygga förståelse och ta fram bättre förutsättningar för systemlösningen. Det kan handla om infrastruktur, teckna samverkansavtal med mobilitetföretag och samarbeta med byggaktörer."

Hur tar du dig själv till jobbet?

"Jag går eller cyklar."

Läs en längre artikel om arbetet i Linköping på di.se/amnen/mobility-insights

6

Malmö

Poäng: 0,73 av 1,00



Christian Resebo,
utvecklingschef

Vilken är den viktigaste frågan för att Sverige ska klara klimatmålet?

"Reduktionsplikten! Inblandningen av fossilfria bränslen gör att vi kan sänka utsläppen lokalt. Jag tror inte det räcker med färdmedelsfördelning, i så fall måste vi göra hela stan otillgänglig för motorfordon."

Vad kan kommuner göra?

"Vi kan skapa närhet till det vi behöver så att förflyttningar inte behövs i lika stor grad. Det är transportsektorn som är det stora problemet, men en stor del av städerna är redan byggda och därför måste vi jobba med frågor som omvandling."

Hur tar du dig själv till jobbet?

"Åker buss".

Läs en längre artikel om arbetet i Malmö på di.se/amnen/mobility-insights

7

Norrköping

Poäng: 0,72 av 1,00



Henrik Fahlbeck,
trafikplanerare

Vilken är den viktigaste frågan för att Sverige ska klara klimatmålet?

"Att staten, regioner och kommuner arbetar strategiskt och målinriktat med att få fler att resa hållbart och inse kvaliteterna i städerna, men också snabba på omställningen mot hållbar bilism och hållbara godsleveranser i form av elektrifiering och laddinfrastruktur."

Vad kan kommuner göra?

"Att ha tydliga inriktningar från övergripande visionsnivå genom hela samhällsbyggnadsprocessen till riktat påverkansarbete samt underlätta för näringsliv och medborgare att faktiskt välja hållbara färdsätt genom att exempelvis bygga ut bra och gen gång- och cykelinfrastruktur."

Hur tar du dig själv till jobbet?

"Går och cyklar"

Läs en längre artikel om arbetet i Linköping på di.se/amnen/mobility-insights

8

Umeå

Poäng: 0,72 av 1,00



Anna Gemzell,
utvecklingsstrateg

Vilken är den viktigaste frågan för att Sverige ska klara klimatmålet?

"Vi behöver effektivisera transporterna, lösa tillgänglighetsbehoven på ett nytänkande sätt och planera för städer för minskat behov av transporter."

Vad kan kommuner göra?

"Planera för den transporteffektiva staden, och att främja och uppmuntra till mer resande med kollektivtrafik och cykling. Hitta sätt att underlätta den hållbara livsstilen för det goda livet i den hållbara staden."

Hur tar du dig själv till jobbet?

"Sommartid cykel, vintertid buss."

Läs en längre artikel om arbetet i Umeå på di.se/amnen/mobility-insights

9

Karlstad

Poäng: 0,71 av 1,00



Mikael Haster, miljösamordnare
hållbara transporter

Vilken är den viktigaste frågan för att Sverige ska klara klimatmålet?

"Minskad biltrafik och reduktionsplikten är två viktiga frågor som är en del av att minska utsläppen från transportsidan, men även bränslebyte från fossil till el."

Vad kan kommuner göra?

"Vi kan bistå med en transportsnål samhällsplanering och påverka beteendet, att bygga ihop samhällen i stället för att glesa ut, skapa effektiva hållbara transportsystem med cykel och kollektivtrafik och underlätta för byggherrar att införa mobilitetslösningar när de bygger bostäder."

Hur tar du dig till jobbet?

"Jag bor 15 minuter från arbetsplatsen så jag brukar cykla."

Läs en längre artikel om arbetet i Karlstad på di.se/amnen/mobility-insights

10

Eskilstuna

Poäng: 0,70 av 1,00



Sandra Lithman, projektsamordnare
stadsbyggnadsförvaltningen

Vilken är den viktigaste frågan för att Sverige ska klara klimatmålet?

"Vi måste samverka. Det går inte att nå målen om alla sitter på sin egen kammare."

Vad kan kommuner göra?

"Vi kan vara initiativtagare till samverkan och våga satsa. Om inte vi visar vägen och vågar satsa – hur ska vi då få andra att göra det? Vi måste vara föregångare."

Hur tar du dig själv till jobbet?

"Jag går."

Läs en längre artikel om arbetet i Eskilstuna på di.se/amnen/mobility-insights

11

Uppsala

Poäng: 0,69 av 1,00



Ola Kahlström, strategisk
samhällsplanerare
Teresa Ugglå, projektledare enheten
för trafikplanering och mobilitet

Vilken är den viktigaste frågan för att Sverige ska klara klimatmålet?

Ola: "Elektrifiering"
Teresa: "Att resor under 5 kilometer inte görs med bil. I dag utgör de en stor del av våra transportutsläpp".

Vad kan kommuner göra?

Ola: "Det vi har störst rådgivning över är stadsplaneringen, men det är en långsam process."
Teresa: "Planera för effektiv användning av stadens yta där bilen får mindre plats till fördel för mer hållbara och yteffektiva alternativ, som cykel, kollektivtrafik och mobilitetstjänster".

Hur tar du dig själv till jobbet?

Ola: "går"
Teresa: "cyklar"

Läs en längre artikel om arbetet i Uppsala på di.se/amnen/mobility-insights

12

Växjö

Poäng: 0,68 av 1,00



Colin Hale,
trafiksamordnare

Vilken är den viktigaste frågan för att Sverige ska klara klimatmålet?

"Regeringen bör komma i kapp med marknaden och tekniken och signalera omställning till en elektrifierad transportsektor. Lagstiftningen behöver moderniseras och nationella investeringar i cykel och kollektivtrafik behöver ökas."

Vad kan kommuner göra?

"Kommunerna kan jobba med stadsplaneringen för att gå från den bildominerande planeringen från 50-talet till dagens mobilitet för gående, cyklar och kollektivtrafik."

Hur tar du dig till jobbet?

"Lådcykel. Jag bor en mil utanför staden och kör en elassisterad lådcykel och skjutsar två barn till skolan".

Läs en längre artikel om arbetet i Växjö på di.se/amnen/mobility-insights

13

Örebro

Poäng: 0,68 av 1,00



Andreas Ahlstrom, enhetschef stadsmiljö och trafik

Vilken är den viktigaste frågan för att Sverige ska klara klimatmålet?

"Transporterna och att de långa resorna görs med kollektivtrafik och de korta resorna med gång och cykel så mycket det går."

Vad kan kommuner göra?

"Kommuner kan framför allt hålla ihop bebyggelsestrukturen så att invånarna har nära till allt, inte sprida ut bebyggelse och skapa för stora avstånd."

Hur tar du dig själv till jobbet?

"Cyklar i alla väder och årstider".

Läs en längre artikel om arbetet i Örebro på di.se/amnen/mobility-insights

14

Nacka

Poäng: 0,68 av 1,00



Renée Klarberg, gruppchef trafikenheten

Vilken är den viktigaste frågan för att Sverige ska klara klimatmålet?

"Vi måste planera för ett samhälle där det är enkelt och naturligt att resa hållbart."

Vad kan kommuner göra?

"Vi kan göra jättemycket med översiktsplaner där vi planerar var man kan utveckla bebyggelse för att bygga där det är nära till kollektivtrafik och service."

Hur tar du dig själv till jobbet?

"Jag åker laddhybrid eftersom jag köpt hus en bit bort."

Läs en längre artikel om arbetet i Nacka på di.se/amnen/mobility-insights

15

Haninge

Poäng: 0,67 av 1,00



Louise Ragnå och Regina Lindberg, trafikplanerare

Vilken är den viktigaste frågan för att Sverige ska klara klimatmålet?

Louise: "Att alla som jobbar med frågorna, både politiker och tjänstemän, jobbar ihop."
Regina: "Ett kontinuerligt arbete och avsatta medel för att driva frågorna så att de inte tappas bort".

Vad kan kommuner göra?

Louise: "Kommunerna behöver arbeta för att skapa möjligheter och rätt förutsättningar och att det ska bli enklare att resa hållbart."
Regina: "Att vi fortsätter jobba med projekt som exempelvis Smarta Resval för att göra valen självklara och enkla."

Hur tar ni er till jobbet?

Louise: "Tunnelbana och pendeltåg".
Regina: "Bil."

Läs en längre artikel om arbetet i Haninge på di.se/amnen/mobility-insights

16

Jönköping

Poäng: 0,67 av 1,00



Olle Gustafsson,
projektledare

Vilken är den viktigaste frågan för att Sverige ska klara klimatmålet?

"Att våra politiker tar frågan på det allvar den kräver."

Vad kan kommuner göra?

"Så mycket vi kan. Mycket mer än idag."

Hur tar du dig själv till jobbet?

"Kör elcykel, 7 km enkel resa".

Läs en längre artikel om arbetet i Jönköping på di.se/amnen/mobility-insights

17

Södertälje

Poäng: 0,67 av 1,00



Klara Henning,
utredningsingenjör

Vilken är den viktigaste frågan för att Sverige ska klara klimatmålet?

"Den viktigaste frågan är arbetet med beteendepåverkan för att förändra attityder och vanor."

Vad kan kommuner göra?

"Kommuner kan skapa bra förutsättningar för att resa hållbart. Det kan handla om att bygga bra gång- och cykelvägar och säkra cykelparkeringar och ge bra infrastruktur för kollektivtrafik. Det handlar också om att uppmuntra och belysa fördelarna med gång, cykel och kollektivtrafik som färdmedel."

Hur tar du dig själv till jobbet?

"Jag reser med pendeltåg från Stockholm."

Läs en längre artikel om arbetet i Södertälje på di.se/amnen/mobility-insights

18

Sundsvall

Poäng: 0,66 av 1,00



Niklas Bergström, sektionschef
stadsbyggnadskontoret

Vilken är den viktigaste frågan för att Sverige ska klara klimatmålet?

"Tekniken kommer inte att lösa alla utmaningar. Vi behöver därför ställa om vår livsstil bland annat i hur vi reser och konsumerar."

Vad kan kommuner göra?

"Underlätta för människor att ställa om och våga prioritera så det bland annat blir mer attraktivt för fler att välja hållbara färdmedel. Detta är extra utmanande för en kommun med stark bilkultur, men det behövs politiskt mod för att kunna nå klimatmålen."

Hur tar du dig till jobbet?

"Eftersom jag bara har 2,5 kilometer till jobbet cyklar jag året runt. Det är smidigast".

Läs en längre artikel om arbetet i Sundsvall på di.se/amnen/mobility-insights

19

Kristianstad

Poäng: 0,66 av 1,00



Magnus Lund, enhetschef
hållbarhetsenheten

Vilken är den viktigaste frågan för att Sverige ska klara klimatmålet?

"Nyckelfrågan just nu är hur vi minskar bilkörandet."

Vad kan kommuner göra?

"Generellt kan kommuner ta ledartröjan på den lokala spelplanen."

Hur tar du dig själv till jobbet?

"Jag cyklar till tågstationen, åker tåg och går 50 meter till arbetsplatsen."

Läs en längre artikel om arbetet i Kristianstad på di.se/amnen/mobility-insights

20

Helsingborg

Poäng: 0,64 av 1,00



Oscar Grönvall, trafikchef

Vilken är den viktigaste frågan för att Sverige ska klara klimatmålet?

"Att jobba aktivt för att minska klimatavtrycken."

Vad kan kommuner göra?

"Vi ska fortsätta jobba med de saker som vi håller på med i dag med olika infrastrukturlösningar lokalt och även hjälpa till med teknikutvecklingen och väcka folks intresse för miljövänliga transportsystem, men vi ska också vara en kunskapsbank för lämpliga beslut på både riks- och Europainivå."

Hur tar du dig själv till jobbet?

"Cyklar året runt".

Läs en längre artikel om arbetet i Helsingborg på di.se/amnen/mobility-insights

21

Botkyrka

Poäng: 0,63 av 1,00



Gunilla Isgren,
klimat- och miljöstrateg

Vilken är den viktigaste frågan för att Sverige ska klara klimatmålet?

"Att jobba med energieffektivisering, att förbruka så lite energi och producera så hållbar energi som möjligt."

Vad kan kommuner göra?

"Vi kan jobba med kommunens egna verksamheter och deras inköp. Genom att ställa klimatkrav på våra leverantörer kan vi minska koldioxidutsläppen från våra egna upphandlingar av allt från datorer till byggande av fastigheter."

Hur tar du dig till jobbet?

"Jag åker buss och går."

Läs en längre artikel om arbetet i Botkyrka på di.se/amnen/mobility-insights

22

Huddinge

Poäng: 0,63 av 1,00



Edit Knutas,
enhetschef trafikplanering

Vilken är den viktigaste frågan för att Sverige ska klara klimatmålet?

"Bebyggelseplanering i goda kollektivtrafiklägen."

Vad kan kommuner göra?

"De kan understödja god bebyggelseplanering och jobba lokalt med behovet av resor. Se till att det finns lokala centrum och att varje kommun del blir självförsörjande gällande handel och service samt med goda möjligheter till gång och cykel."

Hur tar du dig själv till jobbet?

"Cyklar sommartid och kollektivtrafik vintertid".

Läs en längre artikel om arbetet i Huddinge på di.se/amnen/mobility-insights

23

Halmstad

Poäng: 0,62 av 1,00



Shadab Amoor,
trafikmiljöingenjör

Vilken är den viktigaste frågan för att Sverige ska klara klimatmålet?

"Vi måste få fler att ställa bilen och få till en mer hållbar arbetspendling. Bilen kommer behövas till vissa saker, men när den inte behövs ska man välja miljövänligare resätt – det gör stor skillnad."

Vad kan kommuner göra?

"Vi måste bygga staden så att alla får närmare till affärer, skola och arbetsplatser och skapa trygga och säkra vägar att resa på, men också att jobba med mjuka åtgärder."

Hur tar du dig själv till jobbet?

"Jag cyklar oftast, men kör bil ibland, beroende på vägslag."

Läs en längre artikel om arbetet i Halmstad på di.se/amnen/mobility-insights

24

Gävle

Poäng: 0,61 av 1,00



Therése Metz,
kommunalsråd (MP)

Vilken är den viktigaste frågan för att Sverige ska klara klimatmålet?

"Att ställa om transportsektorn är helt avgörande, eftersom det är där som de stora utsläppen är. Det betyder att vi både måste effektivisera resandet, öka takten i tillgången till förnybara bränslen och möjliggöra mer hållbara transporter som ökad cykling. Avgörande är också att tillföra mer ny energi för hela samhället. Det krävs mod från oss som ska fatta beslut."

Vad kan kommuner göra?

"Kommuner har möjlighet att gå före i klimatomställningen genom att visa hur social rättvisa hänger ihop med en hållbar klimatomställning."

24

forts Gävle

Vi sitter på fantastiska resurser och kan ställa viktiga krav i upphandlingar, samverka med näringslivet och vara inspiratörer och ansvarstagande, när vi bygger samhället tillsammans."

Hur tar du dig själv till jobbet?

"Jag bor fyra mil utanför stan, så det blir oftast buss, annars samåkning eller cykel till barnens skola och buss därifrån."

Läs en längre artikel om arbetet i Gävle på di.se/amnen/mobility-insights

25

Borås

Poäng: 0,60 av 1,00



Frida Andersson, projektledare
Klimatneutrala Borås 2030

Vilken är den viktigaste frågan för att Sverige ska klara klimatmålet?

"Att fler gör medvetna hållbara val på individnivå parallellt med att stora systemförändringar kommer på plats. Vi behöver jobba aktivt med våra föreställningar om vad ett härligt och hållbart liv kan innebära. Då kommer förändringen att gå snabbare."

Vad kan kommuner göra?

"Kommuner har en nyckelroll i omställningen då de ansvarar för en stor del av samhällsservicen, men de är också politiskt styrda organisationer vars kapacitet för att leda i komplexa samhällsutmaningar behöver stärkas. Fler innovativa samarbeten med invånare, näringsliv och forskningsinstitutioner är vägen framåt."

Hur tar du dig till jobbet?

"Cyklar".

Läs en längre artikel om arbetet i Borås på di.se/amnen/mobility-insights

Hur jobbar din kommun med hållbar mobilitet?

Det händer mycket på plats ute i kommunerna som inte fick plats i den här rapporten. På di.se hittar du artiklar om var och en av de 25 kommuner som ingår i vår rankning. Där berättar vi mer om aktuella projekt och utmaningar.

Gå in på di.se och sök på mobilitetsrankning + kommunens namn.



Jesper Johansson, Tyréns

Både tippade och otippade vinnare

”Att Lund vinner rankningen visar att allt nedlagt jobb verkligen lönat sig. Det hade varit jättekonstigt om Lund inte hamnade bland topp tre eftersom kommunen jobbat så länge och strukturerat för en hållbar mobilitet”, säger Jesper Johansson, senior konsult inom hållbar mobilitet på teknikkonsultföretaget Tyréns.

Av de 25 största kommunerna är Lund bara den 16:e största till storlek, ändå hamnar de på första plats. I övrigt verkar det vara enklare för större kommuner att hamna högre upp i rankningen, bland annat på grund av bättre och tätare struktur på kollektivtrafiken.

”Lund var en av de första kommuner som tog fram en trafikstrategi fokuserad på hållbar mobilitet, kallad LundaMaTs (MaTs efter miljöanpassad trafikstrategi), som nu finns i en tredje generation. Kommunen har

jobbat strukturerat och gjort investeringar och anställt rätt personal som jobbar med hållbar mobilitet”, säger Jesper Johansson. Det är uppenbart att det inte lönar sig att hatta runt i projekt utan långsiktighet. Att Lund är en studentstad, med många invånare som ser fler än miljömässiga fördelar med cyklandet och gåendet, är också en fördel.

Att Västerås hamnade på andraplats var inte lika tippat, enligt Jesper Johansson.

”Västerås är enda kommunen som ►



Samtliga texter i denna rapport är skrivna av Maria Eriksson, journalist

- har bättre förutsättningar än utfallet, vilket är intressant. De har alltså en otrolig potential och om de börjar jobba med åtgärder och får fler invånare att börja använda hållbara transporter, ihop med sina redan i dag bra cykelvägar och kollektivtrafik, kan de behålla sin plats i täten även nästa år”, tror Jesper Johansson.

Vilka resultat är värda att lyfta upp extra?

”Linköping kommer på 5:e plats och ligger bra balanserat med utfall och förutsättningar. De har likt Malmö jobbat mycket med att försöka påverka invånarna med beteendepåverkande åtgärder”, säger han.

En faktor som påverkat rankningen är trängsel i biltrafiken. Det syns på stockholmskommunerna som får ganska höga utfallsstaplar. Bilkörning är också dyrt med trängselavgifter, vilket vägs upp av en väl utbyggd kollektivtrafik med system med kapacitetsstarkt pendeltåg och tunnelbana.

”Jag är lite förvånad över att Göteborg hamnar så högt eftersom det är en traditionell bilstad, men Göteborg har jobbat länge med beteendepåverkansåtgärder för att öka cykel och

kollektivtrafik så det är nog dags för Sverige att sluta se på Göteborg som en bilstad”, säger Jesper Johansson.

Växjö hamnar ganska högt upp men är, enligt Johansson, inte en kommun som man hör så mycket från i det offentliga bruset, medan Gävle är en kommun som ofta medverkar vid konferenser men som hamnar långt ned. Utfallet kan beror på att man jobbat hårt i tätort, medan man på landsbygd har en stor andel fossildrivna bilar.

Jesper Johansson nämner också Helsingborg som har en tydlig strategi för H22-området, men en strategi som kanske inte når resten av staden.

Det handlar som så ofta om piskor och morötter, beteendekampanjer och väga upp med politik kopplad till parkeringsavgifter, trängselavgifter och miljözoner.

Den kommun som hamnar längst ned i rankningen är Borås.

”I Borås fall är det många parametrar som har betydelse. De har stora nationella vägar inom staden och som kommun rår de inte över kollektivtrafiken, vilket försvårar”, säger Jesper Johansson.

”Det är viktigt att notera att det inte är gigantiska skillnader mellan kommunerna i rankningen. Alla kommuner vi har granskat jobbar med de här frågorna.”

Jesper Johansson,
senior konsult inom
hållbar mobilitet på
teknikkonsultföretaget
Tyréns



Viskan i Borås.

► **Om man hamnar långt ned i rankingen – vad kan man göra?**

”Man kan göra jättemycket. Det är viktigt att notera att det inte är gigantiska skillnader mellan kommunerna i rankingen. Alla kommuner vi har granskat jobbar med de här frågorna. Det är inte så att det finns kommuner som inte har en fungerande kollektivtrafik, men kommunerna längre upp i rankingen har ett bättre utbud. Det är många faktorer som påverkar” säger han.

Hur tänkte ni kring hur undersökningen skulle genomföras?

”Vi ville inte bara ranka kommuner enligt vilka som jobbar bäst med mobilitet idag, utan även få med parametrar som förutsättning och utfall, alltså hur det fungerar i verkligheten. Vi har upptäckt att det inte alltid är de kommuner som hörs och syns mest i hållbarhetsarbetet som har bäst resultat”, säger Jesper Johansson.

Med rankingen som grund blir det, enligt Johansson, lättare att synliggöra hur långt kommuner har

kommit i sitt hållbarhetsarbete. Till syvende och sist är det bara slutresultatet som har betydelse för miljön oavsett ambitionen.

”Vi hoppas att vi fått till en så neutral ranking som möjligt och det känns som vi har lyckats”

Jesper Johansson,
Tyréns

”Vi hoppas att vi fått till en så neutral ranking som möjligt och det känns som vi har lyckats”, säger Jesper Johansson. För att värdera kommunernas ambitioner undersöktes vilka styrdokument och planer som finns antagna av kommunen, allt baserat på öppen data.

Vad ska rankingen

användas till?

”Vi vill starta en diskussion kring vad hållbar mobilitet är i en kommun och hur det kan implementeras så att det verkligen gör skillnad. Det är förstås långt från en ranking som skulle hålla i en forskares ögon, men det var aldrig intentionen. Med den öppna data som finns i dag är det omöjligt att göra en perfekt ranking”, säger han.

Jesper Johansson är imponerad över den ambition som kommuner har för att ställa om till hållbar mobilitet.

”Det innebär att förutsättningarna ►



En spåvagn i Norrköping.

- för att bli bättre inom hållbar mobilitet är jättebra, men nästa fråga är förstås om man följer styrdokumentet eller inte”, säger Jesper Johansson.

Ger rankningen svar på om kommunerna följer de antagna styrdokumentet?

”Ja, till viss del. Problemet är att det är ganska långa cykler. Om man historiskt jobbat med de här frågorna syns bra resultat när man tittar på utfall och förutsättningar. Om styrdokumentet är antagna i närtid har man kanske inte hunnit genomföra så många förändringar. Det rankningen försöker göra är att fånga upp det långsiktiga arbetet, det är därför vi har med det vi kallar ”utfall”. Men har man jobbat länge och rätt, då ser vi effekt. Om man inte har någon effekt har man helt enkelt inte jobbat på ett bra sätt”, säger Jesper Johansson.

”För att lyckas som Lund måste kommunerna mena allvar, sätta långsiktiga mål, anpassa organisationer och fortsätta de hårda arbetet till förbätt-

ring. Linköping, som också hamnar högt i rankningen, har jobbat hårt och haft en tanke, implementerat styrdokument och tagit det till nästa nivå. Om Linköping varit en större stad hade jag inte varit förvånad om de hamnat ännu högre i rankningen.”

Kan man i rankningen se skillnader mellan stad och land?

”Rankningen pekar inte ut skillnader mellan storstad och landsbygd, utan visar på det stora hela för att nå klimatmålen. Landsbygden kommer alltid vara landsbygd med behov av att kunna köra bil, men om man får igång en bra laddinfrastruktur kan omställningen gå fort”, säger Jesper Johansson.

”Större regioner har fler skattebetalare. Det är en parameter som vi inte har med i rankningen i år, men tanken är att få med parametrar som inkomstnivåer, som påverkar hur många fossiloberoende bilar en kommun har”, säger han. ■

”För att lyckas som Lund måste kommunerna mena allvar, sätta långsiktiga mål, anpassa organisationer och fortsätta de hårda arbetet till förbättring.”

Jesper Johansson,
senior konsult inom
hållbar mobilitet på
teknikkonsultföretaget
Tyréns



En cykeltur i Linköping.

Di:s rankning är en något problematisk ögonöppnare

Att göra en rankning över kommuner i hållbar mobilitet är inte bara en inspiration, utan en ögonöppnare för vad en kommun kan göra och vilka samhällsvinster som finns.

Rankningen har gjorts med hjälp av öppen data, alltså information från bland annat kommunernas databank Kolada, Statistiska Centralbyrån (SCB), lokala vägdata-basen, nationella vägdata-basen och Trafiklab. En del data har inte gått att använda eftersom den varit låst och i vissa fall har kommuner använt sig av olika mätsätt vilket omöjliggjort en jämförelse.

Jesper Johansson på Tyréns som lett arbetet med rankningen hade gärna sett att kommuner lade in mer öppen data – inte bara för de företag som behöver informationen för att bygga tjänster – utan också för sin egen skull, som ett medel för att kunna följa upp och veta var de står. De är också skillnad mellan vilka data som finns tillgängliga mellan olika regioner.

”I dag kan vi använda viss data från kollektivtrafiken, men eftersom det finns ett fåtal regioner som inte har öppen data kring detta kan vi inte använda materialet alls. Om alla regioner hade samlad information hade

vi kunnat ranka mer utifrån kvalitets-synpunkt, inte bara hur mycket som finns, utan mer kopplat till användandet”, säger Jesper Johansson.

”I dag kan vi använda viss data från kollektivtrafiken, men eftersom det finns ett fåtal regioner som inte har öppen data kring detta kan vi inte använda materialet alls.”

Jesper Johansson,
Tyréns

”I Stockholm kan vi ta fram underlag för hur mycket pengar som de kan spara varje år genom att åtgärda vissa länkar i kollektivtrafiksystemet så att bussarna kommer fram snabbare med hjälp av tjänsten Flowmapper. På det sättet kan vi snabbt ta fram var de ska satsa och vad det kommer resultera i, utan att det ska baseras på enkäter med chaufförerna. Den typen av snabba och viktiga analyser går att göra i de regioner som har öppen data”, säger han.

En annan indikator som Jesper Johansson gärna hade velat ha med är svaret på frågan om invånarna tycker att kollektivtrafiken i kommunen uppfyller behovet av vardagsresor, en fråga som ställs i SCB:s attitydundersökning till invånarna, men där några kommuner inte lämnat in några svar. ■



TRAFIKVERKET

”Man får ta rankningen med en nypa salt”

Måldirektör Jonas Eliasson på Trafikverket är lite tveksam till att göra en rankning av kommunerna.

”Om man kan hämta inspiration från smarta transportlösningar i andra städer så är det bra. Men själva rankningen får man ta med en nypa salt, eftersom vad som är en ”smart transportlösning” kan vara olika i olika städer. Det som passar på en plats kanske inte passar på en annan. Städer kan också ha haft mer eller mindre tur med sin geografi och historiska utveckling, vilket också påverkar vad som funkar bra på en specifik plats”, säger Jonas Eliasson.

Bättre folkhälsa om fler tar cykeln

Förra året lade VTI fram förslaget att fördubbla cyklingen till 2035 eftersom det skulle främja folkhälsan.

Det finns goda skäl för att vilja nå högre upp i rankingen och öka andelen hållbar mobilitet. Ett sådant är bättre folkhälsa. Per Hasselberg, ordförande för Cykelfrämjandet menar att vi aktivt måste tänka om och att det finns kostnads-effektiva mål när det gäller transportmedel.

”Vi bör överväga vad aktiv mobilitet kan skänka samhället i form av folkhälsa och vinster. Det finns en forskningsrapport från 2015, som visar att samhället vinner 1,50 kronor på varje cyklad kilometer, medan man förlorar 1,40 kronor på varje kilometer i bil. En mil diffar på 30 spänn om man tar cykeln eller bilen. Att se många cyklister bör alltså ge associationen att ”där cashar samhället in pengar”, säger Per Hasselberg.



Per Hasselberg, ordförande för Cykelfrämjandet

”Vi skulle behöva begränsa biltrafiken”

Anna Niska är forskningsledare på VTI och föreståndare för Cykelcentrum som är en nationell plattform för samverkan kring forskning och kunskapsspridning om cykling:

”De flesta vill ha en stad som sätter människan i centrum - att kunna röra sig fritt utan att bli påkörd och utsättas för luftföroreningar. En stad som utgår från gång-, cykel- och kollektivtrafik, hellre än den privata bilen. Vi skulle behöva begränsa biltrafiken i våra städer ganska mycket”, säger Anna Niska.



Anna Niska, forskningsledare på VTI och föreståndare för Cykelcentrum



”I städerna är det enklare att skapa hållbar mobilitet”

Det är stora skillnader på stad och landsbygd, men det ena är inte enklare än det andra, enligt Maria Schnurr, forskare på hållbar mobilitet och stadsutveckling på RISE, Research Institutes of Sweden.

”**Kommunerna är** i grunden så olika – mindre städer har färre problem, men färre resurser och ofta värre förutsättningar för bra kommunikation, och motsatsen för städer”, säger hon.

Maria Schnurr är inblandad i många olika hållbarhetsprojekt och hon ser ofta bäst resultat i medelstora städer med tillräckligt med resurser, när fler än en person jobbar med trafikfrågor, utan för stora utmaningar och för många projekt på gång samtidigt.

”En kommun som Malmö kan vara en utpräglad cykelkommun, men ha andra utmaningar med kollektivtrafiken. Göteborg kan ha bra cykeltrafik i vissa delar av staden, men eftersom den är så utsträckt kanske cykellederna inte är lika bra överallt. Stockholm

har utmärkt kollektivtrafik och bra förutsättningar för hållbar mobilitet med hjälp av trängselskatt som bidrar till att begränsa antalet bilar”, säger Maria Schnurr.

Enligt Maria Schnurr är det viktigt att ta hänsyn till kommunens utgångspunkt, var kommunen befinner sig i utvecklingen och vad de väljer att jobba med när man gör rankningar.

”Om en kommun har stor tillväxt jobbar de kanske mer med förtätning och skapa hållbara mobilitetslösningar för att minska behovet av att de som flyttar dit ska behöva ha två bilar per hushåll”, säger hon.

Mellan 70 och 80 procent av de som bor på landsbygd eller glesbygd har ▶



Maria Schnurr, forskare på hållbar mobilitet och stadsutveckling på RISE, Research Institutes of Sweden

- en mil eller kortare till jobbet. Det ger bra förutsättningar för att införa hållbar mobilitet med exempelvis bättre cykelbanor.

”Det handlar om bättre livskvalitet för alla om vi kan få fler att gå, cykla och ta kollektivtrafik. Alla vill ha lugnare gator. En buss som går var 5:e minut är optimalt, men det måste finnas en balans”, säger Maria Schnurr.

Enligt Joanna Dickinson, senior advisor på Naturvårdsverket, finns det något som alla kan göra för att hjälpa till att nå klimatmålen, oavsett om man bor i stad eller glesbygd, men förutsättningar är olika.

”Det är ofta svårare att ersätta bilen utanför städerna, och då är det viktigt att satsa på elbilar och fossilfria drivmedel. I städerna är det enklare att skapa hållbar mobilitet”, säger Joanna Dickinson.

Sverige beskrivs ibland som ett glest befolkat land och att det därför kan

vara svårt att klara sig utan bil om man bort på landsbygden, men 80 procent av Sveriges befolkning bor i tätort eller stad.

”Det är en myt att hela Sverige är glesbefolkat, men jag tror däremot att man ska ha fokus på åtgärderna i städer där det finns bra förutsättningar, där det är nära till affär, arbetsplatser och skola och där hållbar mobilitet blir enkelt att införa. Vi ska jobba på att planera städerna så att man inte behöver ta bilen för att veckohandla och ha två bilar per familj”, säger Joanna Dickinson.

Samtidigt måste man, enligt Dickinson, acceptera att det finns bilar.

”Det är ju inte så att människor i staden tar bilen för att vara dumma mot miljön, utan för att de behöver bilen”, säger Joanna Dickinson och menar att det till stor del beror på att ständerna är byggda för att vara bilvänliga. ■

”Det är ofta svårare att ersätta bilen utanför städerna, och då är det viktigt att satsa på elbilar och fossilfria drivmedel. I städerna är det enklare att skapa hållbar mobilitet”

Joanna Dickinson,
senior advisor på
Naturvårdsverket



Konflikter mellan statliga och kommunala mål

Många inom kommuner, myndigheter och akademien säger att det finns en konflikt mellan statliga Trafikverkets prognoslagda mål mot kommunala resultatmål. Och flera experter efterfrågar ett nationellt mål.

Maria Schnurr är forskare på RISE inom hållbar mobilitet och stadsutveckling och hon menar att det finns en målkonflikt.

”Trafikverket jobbar prognosstyrt och inte målstyrt. De bygger för ökad trafik och det finns risk att trafikmängden ökar om det tillkommer körfält. Det är samma med cykelbanor – invånarna använder cykelbanorna mer om de blir bättre, vilket lättar trycket ett tag, sedan blir det trängsel igen på grund av ökad trafik. Den trenden har funnits länge, ändå gör vi om samma misstag”, säger hon.

”Kommuner har ett helt annat vägnät än det som Trafikverket ansvarar för och då kan det inträffa målkonflikter. Som Förbifart Stockholm (planerad trafikled mellan Kungens kurva och Häggvik som är en kringfartsled väster om Stockholm, red anm)

som även kommer leda till mer trafik på kommunala vägar”, säger Maria Schnurr.

Hur ska man göra då?

”Man ska bygga målstyrt. Vi kan ha ett mål att minska trafiken med så här mycket i procent. Då får man planera om. Man låter till viss del kommunerna kämpa ensamma. Det finns 23 klimatneutrala städer, men även många andra som jobbar målstyrt. Men det måste hänga ihop med Trafikverkets investeringar, annars kommer de små vinster som kommunerna uppnår inte tillföra så mycket för helheten”.

”Svenska kommuner har en stark drivkraft”

Håkan Johansson, forskare i hållbart resande på Trivector, menar att det uppstår en konflikt på alla nivåer, både på kommunal, regional och statlig nivå.

”Det har också börjat ske en svängning internationellt där mer målstyrd planering börjar ta över för att ge ett samhälle som vi vill och behöver ha istället för att ”predict and provide”. Då blir det också enklare för kommunala och nationella nivåer att mötas eftersom de driver åt samma håll”, säger han.

Håkan Johansson tar Norge som exempel som har nollväxtmål för biltrafik i nio stora stadsutrymmen i sitt klimatprogram och Wales som stoppat motorvägsutbyggnaden och satt mål om minskad biltrafik med tio procent till 2030, Skottland som ska minska biltrafik med 20 procent till 2030.

Hur långt är Sverige från det tänket?

”De här frågorna har kommit upp i flera utredningar under åren. Nu senast är det Klimaträttsutredningen. Det som börjar hända är att även regionerna svänger åt det hållet”, säger han och fortsätter:

”Jag tycker ändå det är värt att notera att svenska kommuner har en stark drivkraft. De är med i matchen. Jag har jobbat i många år med stadsmiljöavtal och det har skett en förändring och består i dag av en bra mix av utbyggnad av infrastruktur för kollektivtrafik och cykel men även motprestationer för minskad biltrafik i frågor kopplade till parkering och hastighet, frågor som kommunerna har rådighet över”, säger han.



”Alla nivåer måste hjälpas åt”

En myt som Joanna Dickinson på Naturvårdsverket vill slå hål på, är att det bara är kommunerna som kan påverka hur vi reser genom sitt planmonopol. Hon menar att det är ett samspel mellan kommunen och staten.

”Om kommunen exempelvis vill bygga ett köpcentrum och vill att Trafikverket ska dra en avfart från närmaste motorväg, då blir det ett samspel där kommunen är beroende av åtgärder som staten gör. Om kommunen skulle behöva betala allt själv är det inte säkert att bygget skulle slutföras. Staten kan istället påminna om klimatmålen och hjälpa till med hållbara lösningar. Alla nivåer måste hjälpas åt”, säger Joanna Dickinson.

Den nationella styrningen från staten gäller även val av finansiering.

”För några år sedan intervjuade vi de största kommunerna med invånare över 80.000 personer och frågade hur staten kan stötta hållbar mobilitet och vilka hinder som finns. Flera kommuner ansåg att staten var ganska strikt i hur kommunerna kan använda statliga investeringar, att de mest går att använda till fysiska åtgärder, medan kommunen vill påverka efterfrågan och kan behöva resurser till kampanjer, fler bussar och bättre biljettsystem, men det får man inte använda infrastrukturpengarna till”, säger Joanna Dickinson.

Lite mer flexibilitet alltså. Det är också ibland svårt för kommuner att följa den utstakade vägen mot klimatmålen.

”Kommuner kan med ena handen få stadsmiljöavtal för att satsa på kollektivtrafik och cykel, men samtidigt görs statliga investeringar i samma stad för att bygga ut för biltrafik, något som kommunerna inte har rådighet över”, säger Joanna Dickinson.





”Politikerna behöver formulera en långsiktig idéinriktning”

Karolina Isaksson är professor i tvärvetenskapliga studier inom samhällsvetenskap med inriktning på transportpolicy- och planering på VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut. Hon forskar om förutsättningar att ställa om till ett mer hållbart resande och det handlar om både klimat- och andra hållbarhetsmål.

”Cyklingen är viktig när vi behöver minska efterfrågan på energikrävande transporter. Den är också intressant eftersom många bilresor är på under fem kilometer, vilket indikerar att det finns en stor potential för cykling”, säger Karolina Isaksson.

Men för att cykling ska bli ett intressant alternativ behöver vi skapa städer, miljöer och landsbygd där det blir tryggt och trevligt att cykla. Det krävs en cykelinfrastruktur som passar alla olika typer av cyklister, både de som cyklar snabbt och långsamt, och med olika typer av cyklar. Men många kommuner har svårt att klara av mer omfattande förbättringar av cyklingens förutsättningar utan medfinansiering eller stöd från region eller stat.

”En del kommuner har svårt att få ihop pengar för att bygga ut en sammanhängande cykelinfrastruktur. Det finns även regler som innebär att statliga medel främst går till cykelstråk längs större vägar – vilket inte alltid är de smidigaste och attraktivaste sträckorna för de som ska cykla”, säger Isaksson.

Vad kan man göra?

”Egentligen tror jag att man behöver börja med ett grundläggande tydliggörande för svensk transportplanering. Vi har fortfarande en trafikpolitisk inriktning som inte tydliggör den långsiktiga idén och visionen för hur transportpolitiken ska utvecklas”, säger Karolina Isaksson och fortsätter:

”Vi fastnar ofta i att prata om teknisk utveckling av fordon, eller om enskilda infrastrukturprojekt, men det behövs en mer sammanhängande vision för hur ett hållbart transportsystem kan se ut. Politikerna behöver formulera en långsiktig idéinriktning som visar hur mål beträffande klimat, energihushållning, hållbarhet och ekonomi ska nås”, säger Karolina Isaksson.

TRAFIKVERKET

”Syftet är ju inte att biltrafiken ska öka”

Måldirektör Jonas Eliasson på Trafikverket anser inte att myndigheten planerar för en ökad biltrafik, men att deras uppdrag kan leda till vissa konflikter.

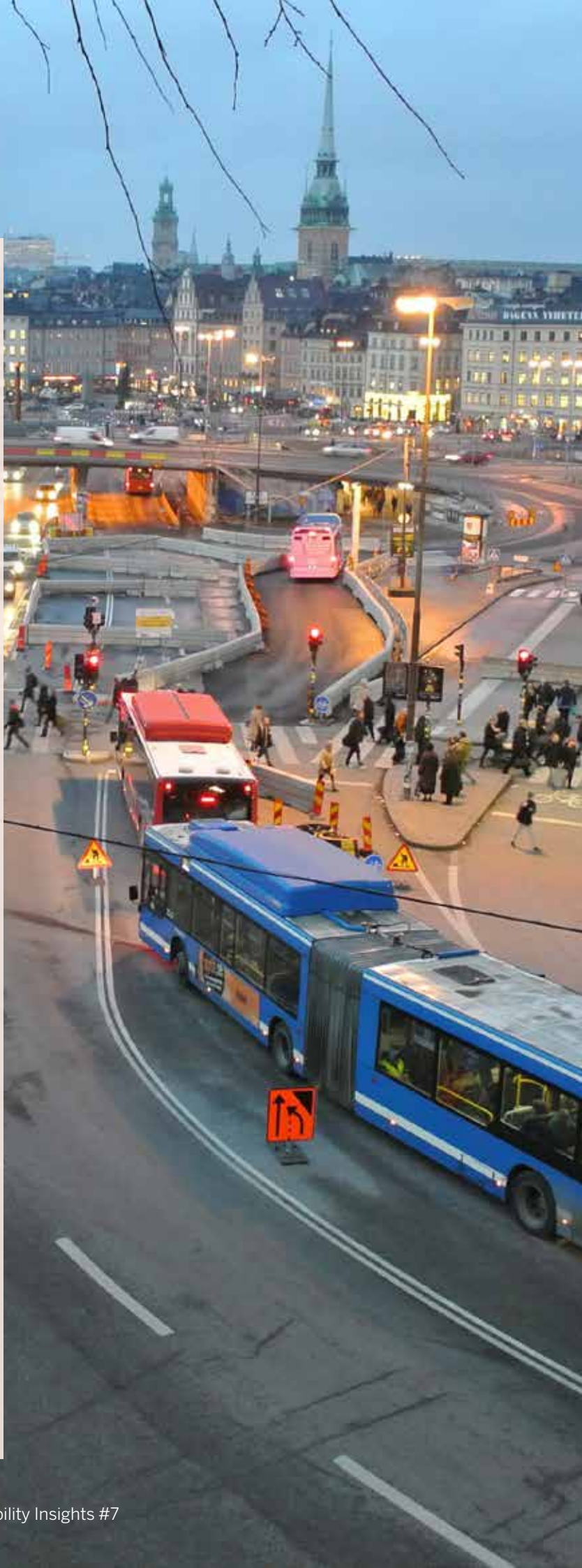
”Nja, det handlar ju inte om att Trafikverket planerar i syfte att trafiken ska öka. Men däremot händer det att stat och kommun representerar olika intressen. Trafikverket har ju bland annat till uppgift att ansvara för nationella väg- och järnvägsstråk, och då kan det bli målkonflikter mellan nationella och lokala intressen på en viss plats”, säger Jonas Eliasson.

Han exemplifierar med att Trafikverket och kommuner kan ha olika uppfattningar om framkomlighet och hastighetsgräns på en väg som passerar genom en tätort. Då kan en klassisk målkonflikt i samhällsplanering uppstå – konflikten mellan att färdas och vistas.

”Det är en vanlig konflikt i samhällsplanering, som uppstår lika ofta inom den kommunala planeringen. Men det händer ibland att staten och kommunen har bristande förståelse för varandras prioriteringar.”

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar i hela landet. Frågan är hur man bäst uppnår detta mål.

”Verktögen man använder måste vara plats-specifika, och utgå från de förutsättningar och möjligheter varje plats har. När man gör en rankning av kommuners arbeten om hållbar mobilitet måste man därför ha i åtanke att den optimala planeringen skiljer sig åt beroende på vilka förutsättningar en kommun har. En transportplanering som passar i en storstad med dess förutsättningar kanske inte passar i en mindre ort där förutsättningarna är helt annorlunda”, säger Jonas Eliasson.





STORINVESTERAR I NY KOLLEKTIVTRAFIK

Uppsala Kommun satsar stort på att återupprätta stadens forna spårvägs-gläns. När Uppsala i fjol säkrade rekordhöga 2 miljarder kronor i stadsmil-jöstöd från Trafikverket – utöver den miljard de tidigare fått – kunde man påbörja resan. Sammanlagt satsas 6 miljarder kronor i projektet. Det är en av de största satsningarna någonsin på ny kollektivtrafik.

”Det satsas för lite på gång- och cykelinfrastruktur”

Under tolv år läggs det 799 miljarder kronor i en nationell plan för infrastrukturen på vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser. Summorna som satsas på hållbara färdssätt är desto mer blygsamma.

”Jag tycker att man ska satsa mer pengar på hållbara färdssätt. Ett problem är att vi har så många olika våghållare, olika pottor och det saknas en tillräckligt bra samplanering så att vi exempelvis får en likartad standard på cykelvägarna, på samma sätt som vi har för bilar”, säger Maja Edvardsson som jobbar på enheten personresor på Trafikverket.

Maja är just nu mitt uppe i ett arbete med beredning av stadsmiljöavtal, där Trafikverket medfinansierar satsningar på kollektivtrafik och cykelåtgärder i kommuner. Kommunerna får som mest 50 procent i stöd och i motprestation behöver de bidra med

egna åtgärder som ökar effektiviteten på satsningen på hållbar stadsmiljö.

”Åren 2022–2027 ligger potten på 6 miljarder kronor som kan gå till exempelvis bygget av en extra cykelväg, busshållplatser, kampanjer och liknande. Vi har också pengar i en nationell plan, nämligen pengar för det nationella stamvägnätet”, säger Maja Edvardsson.

Pengarna är fördelade i olika pottor och går att söka. För åtgärder som kostar över 100 miljoner kronor kan cykelåtgärder vara en del av åtgärderna, men hur mycket av dessa pengar som fördelas till cykel- eller kollektivtrafik går inte att



Maja Edvardsson,
Trafikverket

► se eftersom sökta belopp är på klumpsummor.

”Till trimnings- och miljöåtgärder för under 100 miljarder kronor, är 2,7 miljarder avsatta till cykelåtgärder längs statliga vägar. Av dessa 2,7 miljarder kan 1 miljard gå till samfinansiering av länsplanen, alltså det regionala vägnätet”, säger Maja Edvardsson. Därutöver bidrar Trafikverket även till forskning och innovation. I de projekten finns ett projekt som VTI arbetar med för att titta på cykelflöden.

Trafikverket har nyligen skickat en rapport på remiss som handlar om snabbcykelvägar.

”Det är en fråga som väckts från större regioner, som vill ha cykelvägar med lite högre standard, bättre säkerhet och där det är möjligt att cykla lite fortare. Trafikverket har tagit fram en rapport om vilka föreskrifter som skulle behövas för att anlägga sådana snabbcykelvägar, som nu är på remiss”, säger Edvardsson.

Även Krister Spolander på FOT, Fotgängarnas förening vill ha mer resurser till gång- och cykelvägarna.



”Det satsas alldeles för lite pengar på gång- och cykelinfrastruktur. Man kan ha hur vackra målformuleringar som helst, men utan pengar är det bara varmluft”

Krister Spolander,
FOT, Fotgängarnas
förening

”I omvandlingen av städer och tätorter är det den trafiken man måste utgå från med tillräckligt utrymme för kollektiv- och distributionstrafiken. Det satsas alldeles för lite pengar på gång- och cykelinfrastruktur. Man kan ha hur vackra målformuleringar som helst, men utan pengar är det bara varmluft”, säger Krister Spolander.

Det har, enligt Spolander, gjorts uppskattningar av vad som behövs för att skapa ett bra nät för oskyddade trafikanter.

”Satsar man 50 miljarder på några år kan man åstadkomma stora förbättringar. Det borde finansieras av de statliga infra-

strukturpengarna, uppskattningsvis 5–6 procent skulle räcka ett bra tag”, säger han. ■

Det krävs ett samspel mellan kommunerna och Trafikverket

Maria Stenström på 2030-sekretariatet hade gärna sett ett mer systematiskt arbetssätt för att både vara kostnadseffektiv och styra mot klimatmålet.

”Jag tror att det kan finnas välskrivna måldokument, men det är inte alltid att aktiviteterna ligger i linje för att nå målen fullt ut. De är inte heller alltid uppföljda vilket betyder att vi irrar i dimma”, säger Maria Stenström.

Hon menar också att vi har en projektifieringskultur där vi lätt startar och får projekt finansierade som inte tydligt syftar till att skalas upp och ge effekt på riktigt. Oavsett om finansieringen är nationell, regional eller kommunal är det generellt enklare att få pengar till fysisk infrastruktur än beteende- och behovspåverkande åtgärder.

”Det finns något som heter fyrstegsprincipen som är ett arbetssätt för hur Trafikverket ska arbeta med infrastrukturplaneringen – att börja identifiera om behovet kan förändra, om det går att använda befintlig struktur för att bättre optimera åtgärden innan man tittar på ombyggnader och nyinvesteringar. Det krävs ett samspel mellan kommunerna och Trafikverket för det beteendepåverkande arbetet och här är det ibland lite otydligt vem som gör vad varför det inte görs inte i den omfattning som behövs. Här finns det potential för fler kostnadseffektiva lösningar än att bygga nytt”, säger hon. tunga sidan är det bara ett 10-tal rent eldrivna fordon.



Österrike, med huvudstaden Wien, har med sin Mobility Master Plan 2030 målet att minska trafikarbete med personbil från 70 procent av totala trafikarbetet till 54 procent år 2040.

Svenska städer hamnar på efterkälken

Sverige har lyckats reducera utsläppen från trafiken, men när det gäller tempot i miljöarbetet i städerna har Sverige en lång bit att gå och imponerar inte, anser IVL:s mobilitetsexpert.

”När det gäller hållbar mobilitet, exempelvis mätt som andel av de som går, cyklar och åker kollektivt jämfört med de som åker bil ligger Sverige generellt sett efter sina kontinentala syskon. Vi har börjat jobba med dessa frågor senare och har inte haft samma känsla för behovet av att hushålla med bilkilometrar, förrän nu när många fått upp ögonen för att täta städer kan vara attraktiva, minska trafikens klimatpåverkan och ge

ekonomiska vinster med högre fastighetsvärden”, säger Anders Roth, mobilitetsexpert på IVL Svenska Miljöinstitutet.

Han pekar på holländska cykelstäder, men även tyska och belgiska städer, som jobbat med paket för hållbart resande, zonreglering, mer restriktiva parkeringsregler och hastighetssänkningar och satsat på en omfördelning av gatuutrymmet och prioritering av



Anders Roth, mobilitetsexpert på IVL Svenska Miljöinstitutet

► cyklar och gående. Ibland också med hjälp av nationell lagstiftning.

”I Trafikverkets basprognos prognostiserar man för ett ökat bilresande, något som kommunerna inte uppskattar, i alla fall inte de kommuner som har mål att minska bilresandet. Det blir en konflikt. Ena organisationen planerar för mindre biltrafik och den andra för högre”, säger Anders Roth.

Han tar Schweiz som exempel på ett land

som jobbat med gröna transportplaner. Om ett köpcenter som fick öppna utanför Zürich med krav på ett max antal trafikrörelser med bil. Om dessa överstegs fick köpcentret böta. Resultatet blev få och avgiftsbelagda parkeringsplatser, utökad kollektivtrafik samt hemkörning av varor och färre kunder tog bilen dit.

”Många länder har kommit längre med att bygga gaturum, sänka hastigheten och använda parkeringsavgifter som styrmedel. Sverige har lång bit att gå där. Vi pratar mycket om hur vi ska klara klimatmålen med reduktionsplikt och elektrifiering, men inte hur vi ska resa mer hållbart. Den frågan är inte lika prioriterad av politiken”, säger han.

Anders Roth menar att kommuner behöver hjälp av rikspolitiken. Han pekar på Norge som har Byväxtavtal,

som är en variant av stadsmiljöavtal, men med betydligt större budget för regioner som är ambitiösa. I gengäld kräver staten en bompeng för att styra trafik och finansiera upplägget.

– Därtill har staten ett nollväxtmål för biltrafiken som ska gälla för områdena som tecknar Byväxtavtal och de behöver inte bråka om biltrafiken ska öka eller minska eftersom de har samma mål. Vi i Sverige verkar inte kommer inte till skott utan sitter i ständiga diskussioner om vi ska ha mål eller inte, säger Anders Roth.

”Många länder har kommit längre med att bygga gaturum, sänka hastigheten och använda parkeringsavgifter som styrmedel. Sverige har lång bit att gå där”

Anders Roth,
mobilitetsexpert på IVL
Svenska Miljöinstitutet

Han menar ändå att

många svenska kommuner är på gång att växla upp, att de vill mer, ibland mer än staten.

För att få en så effektiv förändring som möjligt tror Anders Roth att kommun och stat behöver jobba mer ihop och kanske växla upp systemet med stadsmiljöavtal så att ambitiösa kommuner som inför ”jobbiga” styrmedel får extra pengar och utväxling i mer attraktiva städer.

”Sedan behöver man förstås acceptans från invånarna. Det har gjorts undersökningar i bland annat Örebro och Linköping som visar att majoriteten av de som bor där vill ha åtgärder som begränsar biltrafiken. Man behöver undersöka vad den tysta majoriteten anser så man vet sina mandat”, säger Anders Roth. ►

► **Ett projekt som Anders Roth är inblandad i är One Planet City Challenge,** finansierat av Världsnaturfonden, där 11 svenska kommuner får hjälp att ta fram ett åtgärds paket med en zonindelning av staden, att inte göra det för lätt att köra med bil rakt igenom staden, se över parkeringsregleringen, sänkta hastigheter i kombination med förbättrade alternativ som cykla, gå eller åka kollektivt.

En annan åtgärd som svenska kommuner har börjat använda i större skala de senaste åren och som, enligt Anders Roth, kommer ge långsiktiga resultat är att minska antalet parkeringsplatser, så kallade sänkta eller flexibla parkeringstal, i kombination med att ställa krav på bra kollektivtrafik, bilpooler, cykelpooler när man bygger nya bostäder. ■



ONE PLANET CITY CHALLENGE

One Planet city Challenge är ett projekt som drivs av WWF för att hjälpa kommuner att vara i linje med 1,5 gradersmålet. I Sverige medverkar 26 kommuner ihop med 300 städer i hela världen. Kommunerna lägger in information till en plattform. Av dessa 26 kommuner deltar sedan 11 kommuner i en mobilitetsgrupp som använder Cirkulationsplan med mål att minska biltrafiken, så som exempelvis belgiska staden Ghent har gjort.

De kommuner som är med i Cirkulationsplan är Alvesta, Borlänge, Gällivare, Helsingborg, Jönköping, Järfälla, Malmö, Mellerud, Mora, Umeå och Växjö.

Skottlands huvudstad Edinburgh har stora planer. Enligt ett nytt förslag som just nu är ute på samråd ska en miljard brittiska pund, motsvarande drygt 13 miljarder kronor, satsas för att staden ska nå nettonollutsläpp 2030 och minska trafiken med 30 procent.

Här jobbar man aktivt med att minska biltrafiken

GHENT

Ghent är en medeltidsstad i Flandern i Belgien med tät stadskärna, som gör reklam för sin hållbara rena turism. Men här är "hållbarhet" inte bara ett buzzword. Redan 2009 började man anlägga en lågtraffikerad zon för gående och sex ytterligare zoner, vilket har uppmuntrat besökare att se staden från cykelsadeln. Här finns lågemissions-zoner, gröna punkter, tak (även vissa busshållplatstak) och fasader och i staden är det relativt sett tyst.

Eftersom bilar sedan länge är förbjudna i innersta stadskärnan trafikerar shuttle-bussar som är gratis att åka med. Med dessa åtgärder har resandet med bil minskat på sex år från 55 procent till 39 procent 2018. Enligt en undersökning tycker 60–65 procent att de är nöjda, 20 procent har ingen åsikt och 15–20 procent är missnöjda.

PARIS

Tanken är att vara en stad med max 15 minuter på cykel till allt från skola, jobbet, affären, aktiviteter och naturen. Konceptet med 15-minuters-taden är framtaget av professor Carlos Moreno vid universitetet i Paris, och marknadsförts av Paris borgmästare Anne Hidalgo. Moreno har sagt att konceptet inte är en "magisk baguette" och att alla städer måste anpassa modellen enligt lokala förutsättningar. Konceptet har testats i städer som Ottawa, Köpenhamn och Melbourne, liksom Rennes och Bourdeaux.

KÖPENHAMN

Ambitiösa Köpenhamn hoppas bli världens första klimatneutrala huvudstad till 2025 och då är det tur att varken flygplatsen Kastrup eller kraftvärmeverken ligger utanför kommunens gräns. För att nå målet ska man minska biltrafiken genom att bland annat ta bort 50 procent av parkeringsplatserna i innersta stadskärnan. På Vesterbrogade och många andra platser finns breda gång- och cykelfiler, medan bilarna har fått parkeringsplatser i garage, ofta under jorden i närheten av tågstationerna. 75 procent av alla resor med kollektivtrafik, till fots eller cykel till 2025 och 25 procent med bil. Redan i dag åker 70 procent av alla med hållbara alternativ. 20 procent fler åker tunnelbana jämfört med 2009.

SKOTTLAND

Skottland har klimatmål för minskad biltrafik i sin nationella plan för transporter och klimat och främjar elbilar och förnybara drivmedel. Antalet körda kilometer med bil ska minska med 20 procent från 2019 till 2030.

ÖSTERRIKE

Österrike har med sin Mobility Master Plan 2030 målet att minska trafikarbete med personbil från 70 procent av totala trafikarbetet till 54 procent år 2040. Detta ska ske samtidigt som man ökar andelen resande med kollektivtrafik och gång och cykel. Dessutom vill man minska den dagliga sträckan som körs med personbil från 13,8 till 12,3 kilometer per person och dag.

Så har vi gjort kommunrankningen

Rankingen utgår från det utbud som finns i kommunen (det vill säga vilken kommun som ger bäst förutsättningar för hållbar mobilitet), beteendet invånarna i kommunen har (det vill säga utfallet på resandet), samt kommunens inställning till hållbar mobilitet (det vill säga vilken ambition kommunen visar för att öka andelen hållbar mobilitet).

Detta har samlats i följande begrepp, så kallade KPI:er (Key Performance Indicators):

- Ambition
- Förutsättningar
- Utfall

Under varje KPI finns ett antal indikationer

1. Ambition

För att fånga upp hur stor ambition kommunen visar för att öka andelen hållbar mobilitet har vi använt sex indikatorer. Samtliga data för dessa indikatorer har hämtats från respektive kommuns websida och relevanta styrdokument.

- **Trafikstrategi med mål om minskad biltrafik.** Detta är den indikator som viktas högst inom Ambition. Vi har valt att endast ge poäng när målet om minskad biltrafik är med i en kommunövergripande trafikstrategi. Några kommuner har till exempel endast med detta mål i avgränsade trafikstrategier som gäller för en stadsdel eller liknande. Detta anser vi inte visar på en tydlig ambition för hur kommunen vill öka andelen hållbar mobilitet för hela sitt geografiska område.
- **Genomförda eller pågående innovationsprojekt** inom hållbar mobilitet. Att en kommun finansierar och genomför innovationsprojekt som ökar andelen hållbar mobilitet bedömer vi visa på en tydlig ambition att vilja öka andelen hållbar mobilitet. Därför viktas denna indikator näst högst.
- **Flexibla parkeringstal.** En tydlig indikator på om en kommun vill öka andelen hållbar mobilitet är om de inför styrdokument som aktivt verkar för lägre bil innehav och bilanvändning. En parkeringsstrategi som innehåller flexibla parkeringstal är ett tydligt sådant styrdokument och viktas därmed näst högst tillsammans med indikatorn om innovationsprojekt.
- **Laddinfrastrukturstrategi.** För att utbyggnaden av laddinfrastruktur ska bli så bra som möjligt krävs det en tydlig strategi hos en kommun. En väl utbyggd

laddinfrastruktur stimulerar till en ökad användning av elbilar. Övergången till elbilar påverkas mycket av andra faktorer samtidigt så därför viktas denna indikatorer lägre.

- **Stadsmiljöavtal.** Om en kommun har sökt stadsmiljöavtal påverkar det utbudet och kanske även utfallet gällande hållbar mobilitet. Att söka stadsmiljöavtal kräver ett stort engagemang hos kommun och visar därmed hur ambitionen ser ut. Eftersom det är en extern part som beslutar om stadsmiljöavtal och innehållet i beslutade och genomförda skiljer sig så mycket åt har vi viktat den lågt.
- **Etablerat arbete med säkra skolvägar.** Ett etablerat arbete med säkra skolvägar är en indikator på att kommunen vill minska onödiga bilresor och samtidigt öka gång, cykling och kollektivtrafik. Ambitionsnivåerna på vad ett etablerat arbetssätt inom detta område är dock oklart och därför har vi viktat denna indikator lågt.

2. Förutsättningar

Cykel

För att se om kommunerna är bra på cykel har fyra indikatorer använts. Den första, som också viktades högst, är förutsättningarna att cykla i kommunens tätorter jämfört med att köra bil. Cykeln är i första hand ett fordon för stadstrafik och det var därför viktigt att avgränsa denna indikator till att avgränsas till att handla om mängden väg inom tätort. Risken är annars att långa cykelvägar på landsbygden påverkar indikatorn för mycket. Indikatorn utgår alltså från antalet meter cykelväg inom kommunens tätorter delat med antalet meter större bilvägar inom tätorten. Vad som definieras som större vägar finns beskrivet i metodrapporten Cykelbarhetsklassificering av väg- och gatunätet (https://stcykelbarhet.blob.core.windows.net/webstorage/cykelbarhet_slutrapport.pdf). I klassificeringen som beskrivs i rapporten har klasserna B3, B4 och B5 använts. I stora drag omfattar det städernas huvudvägar.

Nästa indikator kompletterar den föregående. Den beskriver förutsättningarna att cykla mellan kommunens tätorter och angränsande tätorter i grannkommunen efter ett antagande om att tätorterna har en tillräcklig dragningskraft till varandra, efter hur stora de är och hur nära de ligger varandra. Detta beskrivs här i en modell som Tyréns har utvecklat sedan tidigare. (<https://tyrens.maps.arcgis.com/apps/instant/minimalist/index.html?appid=ea0188d378154affbd83667d456ef400>) För Stockholm fick en modifiering göras eftersom tätorten Stockholm sträcker sig över flera kommuner som är med i rankingen. Utöver dessa två adderades två

kompletterande indikatorer om mobilitetstjänster inom cykel. Dessa var med som ja/nej-frågor, exempelvis "finns låncykelsystem respektive finns elsparkcykelsystem?".

Kollektivtrafik

Metoden syftar till att kora den kommun som erbjuder sina invånare bäst förutsättningar att resa hållbart. Nyckeltalen ingår i tre olika kategorier:

- Kollektivtrafikutbudet
- Pris
- Andel förnyelsebara drivmedel i kollektivtrafiken.

Kollektivtrafikutbudet bygger på GTFS Regional-data under en helt vanlig vardag i mars 2023. Interregionala tåg är exkluderade. Utifrån denna data har tre olika nyckeltal definierats nyckeltalen syftar till att beskriva:

- **Vilka förutsättningar att resa regionalt med kollektivtrafiken finns?/ Hur mycket pendeltågs trafik har man tillgång till?**

Här tittar vi på pendeltågsutbudet. Antalet meter planerad kollektivtrafik (dvs antalet turer x längden av linjen x antal sittplatser (anges i schematiska tal som bygger på komfortkapaciteten dvs samtliga sittplatser och 40% av ståplatserna) som går inom kommunen)) genom invånarantalet i kommunen. Max-poängen för denna aspekt är 0,1p

- **Vilka förutsättningar finns att resa inom kommunen med kollektivtrafik?/ Hur mycket lokal kollektivtrafik har man tillgång till?**

Här tittar vi på utbudet av buss, spårväg, tunnelbana och båttrafik. Antalet meter planerad kollektivtrafik (dvs antalet turer x längden av linjen som går inom kommunen x antal sittplatser (anges i schematiska tal)) genom invånarantalet i kommunen. Max poängen för denna aspekt är 0,35p.

- **Vilka förutsättningar finns att resa inom kommunen med kollektivtrafik?/ Hur många kollektivtrafikavgångar sker per person?**

Här tittar vi på hur många avgångar har boende tillgång till. Vi summerar här antalet avgångar vid alla hållplatser inom kommunen och delar med antalet invånare i kommunen. Max-poängen för denna aspekt är 0,35p.

Pris har hämtats från RKM:ernas hemsidor. Priset avser ett 30-dagars kort för resor inom kommunen. Ofta differentieras priset efter hur många zoner som omfattas. Här har vi valt den priskategori som motsvarar resor inom centralorten då vi inte vill missgynna geografiskt stora kommuner. Max-poängen för denna aspekt är 0,1p.

Andel förnyelsebara drivmedel hämtas från Svensk Kollektivtrafiks databas FRIDA

(<https://www.svenskkollektivtrafik.se/verktyg-och-system/frida-miljo-och-fordonsdatabas/>). I Frida är det inte möjligt att se hur detta varierar mellan olika kommuner utan statistiken finns för RKM:erna. För alla kommuner utom Stockholm har det regionala snittet fått representera kommunens andel av förnyelsebart drivmedel. Stockholm saknas i Frida, men Trafikförvaltningen Stockholm skriver på sin hemsida att det endast är båtarna som inte drivs av 100% fossilfritt drivmedel. Båtarna har ca 50% fossilfritt drivmedel. I denna sammanställning har därför hälften av andelen båttrafik fått utgöra andelen kollektivtrafik med fossil drivmedel i Stockholms kommunerna. Förbrukning av drivmedel har inte beaktats. Max-poängen för denna aspekt är 0,1p.

Bil

För att mäta förutsättningar för bil inom definitionen hållbar mobilitet har vi använt två indikatorer:

- **Antal publika laddstationer per 1000 invånare.**

En förutsättning för att resor med elbilar ska vara möjliga är att det finns ett utbyggt system med laddstationer. Nu pågår en utbyggnad av detta system och därmed är denna indikator viktig. Därmed rankar vi den högst inom denna kategori. Data hämtad från Laddinfrastruktur i Sveriges kommuner (dwcdn.net), ELIS, SCB, Gröna Mobilister.

- **Bilpooler.** En bra tillgång till delbara bilar är en förutsättning för att invånare inte ska behöva äga egen bil. Äger du inte en egen bil så är möjligheten större att du åker mindre bil. Indikatoren visar om det finns en öppen kommersiell bilpool inom kommunen. Detta är en indikator som med största sannolikhet kommer att förändras till nästa ranking eftersom utvecklingen inom bilpoolsbranschen går mot små stängda bilpooler inom fastigheter. Data kring denna typ av bilpool är inte öppen idag och kan därför inte användas i nuläget. Det är även en indikator som till stor del påverkas av det privata näringslivet. Dessa osäkerheter gör att vi viktat den lägst inom denna kategori. Data har hämtats från kommersiella bilpooler samt kommunernas websidor.

Utfall

För att visa utfallet gällande hållbar mobilitet så skulle vi vilja använda data som visar andelar för olika resslag och för icke-resor. Utmaningen med detta är att det inte finns öppen data som visar det. Den data som finns behöver köpas samt att den bara bygger på nationella resvaneundersökningar som genomförs sällan och som har bristfällig data på kommunal nivå eller att den bygger på regionala resvaneundersökningar som har genomfört under olika år för olika regioner och därmed inte är jämförbara. Vi har därför valt att använda två indikatorer för att visa utfallet:

- **Körsträcka med bil och per invånare för 2021.**

En kommun som har höga ambitioner och som ger bra förutsättningar för hållbar mobilitet och icke-resor får en lägre körsträcka med bil per invånare. Data från SCB.

- **Andel fossiloberoende bilar.** Även om en kommun ger bra förutsättningar för en hållbar mobilitet så kommer användandet av bil finnas kvar. För att bilanvändningen ska vara hållbar behöver den vara fossiloberoende, det vill säga att den kan köras utan bensin eller diesel. Elektrifiering och en utbyggd laddinfrastruktur är parametrar som påverka detta. Data från Kolada.

3. Viktning

För att väga samman dessa tre KPI:er har ett viktnings-system använts, enligt figuren nedan. Det använder samtliga indata som hittats i studien och viktas samman dessa. Alla värden har normaliserats enligt samma princip för att göra de jämförbara. Principen går ut på att jämföra en kommuns värde mot den bästa kommunens värde i varje indikator.

Viktningen 20/40/40 har baserats på att utfall och förutsättning värderas högre, då det är vad kommunerna faktiskt har åstadkommit.

Vi har även valt att värdera cykel och kollektivtrafik högre än bil för KPI:n Förutsättningar. Detta eftersom cykel och kollektivtrafik anses vara hållbarare trafikslag än bil.