

# SVERIGES BÄSTA MOBILITETSSTÄDER



**SPECIAL** Så tillgänglig är din stad

DAGENS INDUSTRI LISTAR

# Sveriges kommuner tar sikte på en grönare mobilitet

Nästan 60 procent av alla resor i Sverige är kortare än fyra kilometer och kan utföras av en cykeltur på under 15 minuter, enligt en analys som Tyréns gjort utifrån rörelse-data från Telias mobilnät.

Det stora resandet sker dessutom inom en kommuns gränser. Det betyder att kommunerna själva sitter på stor makt över hur dess invånare tar sig runt. Tar de vara på den?

För andra året i rad tar nu Di Mobilitet i samarbete med Tyréns tempen på kommunernas mobilitetsarbete. Hur bra är de egentligen på att driva omställningen åt rätt håll? Hur ser ambitionsnivån ut? Vilka förutsättningarna har de och hur är det faktiskt utfallet?

I Sveriges bästa mobilitetsstäder 2024 ställs de 35 största kommunerna mot varandra. Men förutsättningarna är lite annorlunda än i fjol. **I årets ranking har vi lagt extra fokus på tillgänglighet.** Hur snabbt når man viktiga faciliteter såsom arbetsplatser, skolor, vård och omsorg, lekplatser, idrottsanläggningar, handel, kollektivtrafikhållplatser i kommunen?

Rankningen bygger på en rankingmodell som tagits fram med hjälp av en rådgivande kommitté bestående av några av Sveriges mest insatta experter inom området. Vår ambition är att rankningen 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. Kanske kan rankningen också inspirera och sporra våra kommuner till att bli ännu bättre. I potten ligger utöver äran, också en hälsosammare, grönare och transporteffektivare stad för alla medborgare.



Ett samarbete mellan:



Founders:



Redaktör: **Per Mattsson, Dagens industri**

Text: **Maria Eriksson, Skrivarbyrån**

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

Omslag & grafik: **Anna Byström, Dagens industri**

Foton: **Mostphotos, Freepik, Unsplash etc**

# Hur bra är din kommun på hållbar mobilitet

**Kommunerna har bedömts** utifrån 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.

Rent konkret handlar det om hur bra din kommun är på att bygga cykelinfrastruktur, tillhandahålla bilpooler, tillgängliggöra kollektivtrafik, erbjuda laddmöjligheter och mycket mer. Att vara bra på en sak räcker inte för att hamna högt i rankningen. Det krävs ett brett och strategiskt arbete.

För att röra om lite i grytan har vi i år lagt lite extra fokus på hur tillgängligheten ser ut i kommunen, vilka svenska städer kan på allvar kalla sig för "15-minutersstäder"? Genom att lägga till hur tillgången till nödvändiga faciliteter och tjänster såsom arbetsplatser, skolor, vård och omsorg, lekplatser, idrottsanläggningar, handel och kollektivtrafikhållplatser har vi skakat om listan en hel del – och kan i år utse en ny vinnare i "Sveriges bästa mobilitetsstäder".

**Läs mer om hur vi gjort rankningen på sidan 30.**

# 1

## STOCKHOLM

"Stockholm är Sveriges mobilitetsbästa stad 2024 för att de ger sina invånare bäst förutsättningar för att resa hållbart!" LÄS MER PÅ SID 7

# 2

## GÖTEBORG

"Göteborg har jobbat länge med att öka möjligheterna att cykla och åka kollektivtrafik i en stad som är den svenska bilindustrins hjärta." LÄS MER PÅ SID 10

# 3

## LUND

"Lund visar återigen att de hör hemma i toppen gällande hållbar mobilitet. Långsiktiga satsningar på kollektivtrafik och cykelinfrastruktur ger tydliga positiva effekter." LÄS MER PÅ SID 14

### I framtagandet av rankningmodellen har följande personer deltagit som rådgivare:

Joanna Dickinson, senior rådgivare och mobilitetsexpert, IVL  
Mattias Goldmann, grundare av 2030-sekretariatet och ansvarig för frågor som rör bil och bränsle  
Jonas Hedlund, Strategisk rådgivare inom stadsutveckling, Tyréns  
Janne Henningsson, trafikanalytiker, Tyréns  
Jesper Johansson, strategisk rådgivare inom hållbar mobilitet, Tyréns AB samt ordförande Gröna Mobilister  
Per Mattsson, redaktör för Di Mobilitet  
Catrin Offerman, affärsägare, Möten & Koncept Di-gruppen  
Johan Rickardsson, trafikanalytiker, Tyréns  
Maria Schnurr, senior forskare hållbar mobilitet och stadsutveckling, RISE  
Maria Stenström, ansvarig för mobilitet och beteendefrågor, 2030-sekretariatet  
Eva-Marie Wenehed, trafikplanerare på Tyréns  
Peter Wikman, samhällsanalytiker, Tyréns

### LÄS MER

På [di.se/amnen/mobility-insights](https://di.se/amnen/mobility-insights) kan man läsa mer om kommunernas arbete.



# Storstadsdominans i mobilitetsrankningen

**I år är tillgänglighet en viktig faktor i Dagens Industris ranking av Sveriges bästa mobilitetsstäder. Kanske inte så konstigt att storstäderna Stockholm och Göteborg lägger sig högst på listan.**

**"I rankningen ingår en** mängd olika indikatorer och data, men en ny indikator handlar om hur många av kommunens viktiga målpunkter som man når inom 15 minuters cykelradie med utgångspunkt från en central punkt i staden", säger Jesper Johansson, senior konsult inom hållbar mobilitet på teknikföretaget Tyréns som tagit fram rankningen ihop med Di Mobilitet.

Genom att lägga in data på var exempelvis arbetsplatser, sjukhus, vårdcentraler, tandläkare, förskolor, lekplatser, idrottsplatser och handel finns har tillgängligheten kunnat uppskattas. Annars är det samma

studie som förra året med öppen data, där man värderat kommunernas ambitioner i olika antagna styrdokument och planer ihop med förutsättningar och utfall.

I förutsättningarna ingår cykel, kollektivtrafik, biltrafiken och tillgängligheten. En indikator ser också över parkeringskostnaderna i kommunerna. Till öppna data har information från 2030-miljöbarometern inkluderats i år.

Rankningen ska bidra till att kommunerna enklare kan se hur långt de kommit i hållbarhetsarbetet och jämföra sig mot andra kommuner för att se hur de ligger till. ▶



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

”Att bygga en 15-minuter stad är inte en garant för att få hållbar mobilitet, eftersom det inte är säkert att alla tar sig till den närmaste vårdcentralen eller skolan. Det finns väldigt många fler parametrar för att få en stor förändring, exempelvis vid verksamhet som genererar bilresor som idrott och fria skolval. Rankningen kan bidra till att ge en bra bild av nuläget”, säger Jesper Johansson.

**Förra året granskades 25 av Sveriges största kommuner.** Då var det Lund som vann. I år har Tyréns utökat analysen till att omfatta 35 kommuner. Målet är att utöka studien än mer nästa år.

I år är det en ny stad som tar första priset.

”De stora städerna låg högt upp i rankningen även förra året, men i år är det Stockholm som får bäst placering av alla. Att storstäderna är domnanta handlar mycket om tillgängligheten”, enligt Jesper Johansson.

**Kan du sammanfatta varför Stockholm vinner?**

”Stockholm har väldigt bra förutsättningar, det är kärnan i storstadsregionen, bra tillgänglighet, mycket service inom 15 minuter på cykel från centrala staden. De har alla styrdokument, toppbetyg i hållbar mobilitet och bra utfall. Laddinfrastruktur för bilar är god. Kollektivtrafiken är effektiv. Man har en tydlig inriktning, vilja och ambition att realisera förändringar. Det syns i utfallet. Fördelen är förstås att de har många invånare så det blir svårt att konkurrera för de mindre kommunerna”, säger Jesper Johansson.

**Andra- och tredjeplatsen i Di:s ranking tas av Göteborg och Lund.**

”Både Göteborg och Lund har alla

styrdokument, så ambitionen är så hög som den bör vara, vilket är tydligt och bra. Göteborg har en ganska hög andel fossiloberoende bilar och de ligger högt i kollektivtrafiken, faktiskt lite högre på rankningen än Stockholm”, säger han.

”Lund har en väldigt bra kollektivtrafik, men har en högre andel fossildrivna bilar och en stor bilanvändning som delvis kan bero på arbetspendling och dålig kollektivtrafik utanför tätorten”, säger Jesper Johansson.

**Lund, Karlstad och Gävle** sticker ut i rankningen genom att ha mycket bra förutsättningar för hållbar mobilitet, åtminstone i förhållande till större städer.

”Dessa städer har bra fysiska förutsättningar och en bra tillgänglighet till viktiga intressepunkter, men tyvärr också en hög andel av fossildrivna bilar, vilket gör utfallet sämre”, säger Jesper Johansson.

”Städer som Linköping, Uppsala och Örebro har lyckats skapa ett stabilt system för hållbar mobilitet med ett utfall som i stor grad motsvarar deras bra förutsättningar. Tillsammans med bra styrdokument borgar detta för en positiv, stabil och långsiktig utveckling”, säger Johansson.

I både Stockholm och Göteborg har elektrifieringen av biltrafiken ökat.

**Malmö kommer på en 4:e plats totalt.** En överraskning är att Solna, som är den 28:e minsta av alla undersökta kommuner, hamnar på 5:e plats i rankningen.

”Solna har bäst tillgänglighet av alla 35 kommuner. De har många arbetsplatser, men samtidigt den högsta bilanvändningen, vilket är intressant.”

Det finns, enligt Johansson, fortfarande en del att jobba med där. ▶



**”Förra året granskades 25 av Sveriges största kommuner. Då var det Lund som vann. I år har Tyréns utökat analysen till att omfatta 35 kommuner. Målet är att utöka studien än mer nästa år.”**

Jesper Johansson,  
senior konsult inom  
hållbar mobilitet på  
teknikkonsultföretaget  
Tyréns

**Analysen visar också att** kranskommunerna till Stockholm till viss del kan åka snålskjuts på det regionala kollektivtrafiksystemet i regionen, vilket bidrar till en låg användning av fossildrivna bilar. Samtidigt verkar det som om kommunerna själva inte anstränger sig tillräckligt för att ge sina invånare möjlighet till en hållbar mobilitet.

”När vi analyserade skillnaderna i förutsättningar och utfall såg vi att kranskommunerna till Stockholm ”parasiterar” på storstaden på ett positivt sätt, vilket gör att deras hållbara mobilitet i utfallet hamnat väldigt högt. Samtidigt kan man i förutsättningarna se hur mycket de satsat på egna initiativ och tagit fram styrdokument, där flera hamnar väldigt lågt. De behöver inte satsa utan dras med i ett bra kollektivtrafiksystem med regionala cykelvägar”, säger Jesper Johansson.

”Detta gäller emellertid inte Södertälje, som satsat mycket på bra lokala förutsättningar och en hög tillgänglighet, men som inte kommer så högt i rankningen på grund av många fossildrivna bilar”, säger han.

**Flera kommuner har väldigt** bra förutsättningar, men får ändå lägre utfall. Karlstad och Södertälje tillhör de som har stor differens mellan förutsättningar och utfall på ett negativt sätt. De som utmärker sig med en positiv differens är främst kranskommunerna i Stockholm och Umeå.

”Karlstad har en jättebra kollektivtrafik, i den frågan 3:e bäst av alla, och erbjuder anropsstyrd kollektivtrafik som flera andra kommuner tar efter, men de har troligtvis en hög bilanvändning och en låg elektrifieringsgrad”, säger Jesper Johansson.

Luleå och Skellefteå ligger å andra sidan i botten när det gäller kollektivtrafiken.

Bland kommuner som har bra förutsättningar, men lägre utfall finns Gävle, Norrköping, Varberg och Södertälje.

”Min spontana tanke är att man har en låg elektrifieringsgrad och kör mycket bil. Men Skellefteå, Luleå och Kungsbacka har bristfälliga styrdokument och därmed låga ambitioner, dåliga fysiska förutsättningar och ligger i botten på utfallet”, säger Jesper Johansson.

Den kommun som i år hamnar längst ned i rankningen är Skellefteå.

”Att Skellefteå hamnar sist beror troligtvis på att tillgängligheten har fått ta stor plats i viktningen. Det är inte så att Skellefteå är sämst på förutsättningar, men när det gäller prissättning för bilparkering, tillgången på elbilsladdare och de förutsättningar som främjar hållbar mobilitet, där hamnar Skellefteå sist”, säger Jesper Johansson.

### **Vad kan kommunerna göra för att förbättra arbetet?**

”Jag tycker att kommunerna kan bli mycket bättre på att jobba med marknadsföring, information och kommunikation för att invånarna ska använda den redan existerande service som finns inom 15-minuters restid. De behöver även implementera attraktiva lösningar utanför tätorterna såsom intelligent anropsstyrd kollektivtrafik och ett regionalt cykelvägnät”, säger Jesper Johansson. ■

**”De stora städerna låg högt upp i rankningen även förra året, men i år är det Stockholm som får bäst placering av alla. Att storstäderna är dominanta handlar mycket om tillgängligheten.”**

Jesper Johansson,  
senior konsult inom  
hållbar mobilitet på  
teknikkonsultföretaget  
Tyréns

# STOCKHOLM

# 1

Stockholm är Sveriges bästa mobilitetsstad 2024 för att de ger sina invånare bäst förutsättningar för att resa hållbart!

”Stockholm har jobbat länge och ambitiöst med att förbättra möjligheterna att cykla, erbjuda tillgång till en attraktiv kollektivtrafik och har numera även storsatsat på att bygga ut laddinfrastrukturen för elbilar. Allt detta tillsammans med att det är en tät och funktionell stad med tillgång till många nödvändiga målpunkter inom 15 minuters cykelavstånd samt att deras styrdokument pekar ut en tydlig riktning för hållbar mobilitet leder till att de blir bäst i år.”

Läs intervju på följande sida ▶

## #1

Totalpoäng	89 av 100
Tillgänglighet	7:a
Cykel	1:a
Kollektivtrafik	5:a
Snabbladdare per kvadratmil och invånare	30,4
Publika laddstationer/1000 invånare	6,7
Andel fossiloberoende bilar	31,3
Körsträcka	524 mil per invånare och år

► **SARA BERGENDORFF, Stockholm**

# Politisk vilja, investeringar och hållbar mobilitet i fokus

**En tydlig politisk vilja ihop med tid och en tjock bunt pengar för investeringar gör skillnad. Det visar Stockholm stad när de placerar sig överst på Dagens Industris kommunrankning.**

– Vi har under många år haft en politisk vilja i att satsa på hållbarhet med en tydlig framkomlighetsstrategi och satsade investeringsmedel. Under den här mandatperioden har vi två miljarder kronor för investeringar i gång, cykel och kollektivtrafik, så pengar gör stor skillnad, säger Sara Bergendorff, avdelningschef Trafikkontoret i Stockholm stad.

Pengar har även betydelse i en utbyggd infrastruktur i hur man fördelar ytan i staden, att det på vissa platser går att skapa bra infrastruktur utan att ge avkall på andra färdssätt, medan man på andra ställen måste skapa prioriterade ytor.

– Oavsett politisk majoritet har vi haft tydliga mål och investeringar under lång tid. Det tar i alla fall fyra år från att man börjar utreda tills byggd lösning. Det kräver långsiktighet. Det har vi haft i Stockholm, säger hon.

**Vid förra årets kommunrankning** höll Stockholm på att utreda miljözon 3 i Gamla Stan och delar av city.

– Miljözonen kommer genomföras nästa år med en geografisk förändring, eftersom den inte kommer gälla Gamla Stan utan endast delar av centrala city. Trafiknämnden fattade beslut i december och nu har även EU prövat om det påverkar den fria rörligheten på ett negativt sätt, och i den frågan fick vi positivt besked nyligen, så nu ska förslaget upp till beslut i kommunfullmäktige i maj, säger Sara Bergendorff.

Gamla Stan kommer istället att bli en stadsmiljözon, vilket inte kopplas till lagstiftning, men som innebär att en del parkeringsplatser får ge plats åt att öka vistelsevärden i form av fler uteserveringar, grönska och bänkar – en plats för stockholmarna och turisterna helt enkelt.



Sara Bergendorff,  
avdelningschef Trafikkontoret

**Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?**

– Det allra viktigaste är att jobba med markanvändningen för att få en stad som vi vill leva i och resebeteenden som stämmer med våra målsättningar.

**Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?**

– Vi har så mycket på gång som känns otroligt bra. En del är den stora tunnelbanesatsningen så min önskan hade varit att kunna göra den riktigt bra så att vi inte behöver kompromissa bort för mycket.

**Hur tar du dig själv till jobbet?**

– Cyklar eller t-banan. ►



– Samtidigt jobbar vi med ytterstadsdelarna, exempelvis att ordna en bättre koppling till Järvaområdet, för att förenkla gång och cykel till området, säger hon.

Stockholm stad har också genomfört en egen tillgänglighetskartläggning, men istället för att studera hur nära man har till kollektivtrafiken har man sett frågan från ett annat håll.

– Vi har studerat tillgänglighet med kollektivtrafik som även inkluderar turtäthet och hur många målpunkter som du kan nå. Kartläggningen är gjord för att användas när vi gör prioriteringar i verksamheten, för att veta var vi ska lägga extra investeringar och hur vi ska kommunicera eller prioritera beträffande vägvisning och parkeringsfrågor, säger Sara Bergendorff.

### **Vilka för- och nackdelar har Stockholm som stad jämfört med andra städer?**

– Vi har en otroligt stark kollektivtrafik jämfört med andra städer och har samtidigt bra möjligheter till cykelresande. Jämfört med exempelvis Amsterdam, där också många cyklar, är det kollektivtrafiken som skiljer oss åt.

Om vi tittar historiskt är tunnelbaneutbyggnaden det som särskiljer Stockholm mest, som gör det enkelt att nå målpunkter i centrala stan, men på tvären är de yttre delarna av staden byggd för bil.

– Det är en utmaning att förändra redan bebyggda områden. Vi har också barriärer i allt vatten och stora höjdskillnader, något som de som cyklar över broarna märker av. Det är visserligen något som elcyklarna har underlättat, säger hon.

**Enligt uppskattning cyklas det** längre avstånd i Stockholm än i många andra städer. 7 kilometer är inte en ovanlighet.

– Ungefär hälften av alla de pengar som investeras i hållbart resande läggs på cykel. Den andra hälften går till kollektivtrafik och gång. Och det är bara Trafikkontorets investeringar. När vi exploaterar satsas ännu mer. Vi har en tydlig cykelplan i vilka stråk vi ska satsa på, vi har infört målade cykelbanor på vägrenar och cykelgator där bilarna får vistas på cyklarnas villkor, säger Sara Bergendorff.

Kollektivtrafiken har ännu inte återhämtat sig riktigt efter pandemin och resande med kollektivtrafik förutsätter en viss del gång, vilket gör miljön för de som promenerar till en prioritet.

– Vi satsar bland annat på att göra platser dit folk går för kollektivtrafik till trevliga, gröna och lugna platser, som exempelvis Tegelbacken som är en rätt tråkig trafikplats i centrala staden, som vi nu ska bygga om. Visst kommer trafiken från Centralbron fortfarande att höras, men det blir en bra lösning med konstverk, vatten och grönska, säger hon.

**Stockholm jobbar mot målet** att minska biltrafiken med 30 procent i alla geografiska områden, inte endast de kommunala vägarna, utan även de statliga. För trängselskatten ansvarar staten.

– Vi måste ta försiktiga beslut och bidra med bra alternativ för de som behöver bilen för sina resor, samtidigt som vi vill få med oss folk för de förändringar som vi vill göra, säger Sara Bergendorff. ■

**”Vi har en otroligt stark kollektivtrafik jämfört med andra städer och har samtidigt bra möjligheter till cykelresande.”**

Sara Bergendorff,  
avdelningschef  
Trafikkontoret

# GÖTEBORG

# 2

Göteborg har jobbat länge med att öka möjligheterna att cykla och åka kollektivtrafik i en stad som är den svenska bilindustrins hjärta.

”Ett långsiktigt och nära samarbete med stadens näringsliv och den regionala kollektivtrafikmyndigheten har definitivt påverkat hur göteborgarna reser. I Göteborg kör man minst med bil per invånare av alla städer och har en mycket hög andel fossilberoende bilar. Göteborg utmärker sig med många publika laddstationer, en bra prissättning på parkering och har mest hållbart bilresande av alla städer!”

Läs intervju på följande sida ▶

## #2

Totalpoäng	82 av 100
Tillgänglighet	18:e
Cykel	6:a
Kollektivtrafik	4:a
Snabbladdare per kvadratmil och invånare	6,5
Publika laddstationer/1000 invånare	7,9
Andel fossilberoende bilar	18,8
Körsträcka	441 mil per invånare och år

- **LILIA HALSEN BIDAR**, enhetschef Mobilitetsutveckling Stadsmiljöförvaltningen Göteborgs Stad  
**OSKAR LÖF**, enhetschef Trafikteknik Stadsmiljöförvaltningen Göteborgs Stad  
**MARKUS AARFLOT**, projektledare Mobilitetsutveckling på Stadsmiljöförvaltningen

# Från projekt till verklighet

**Uppkopplade lastplatser för distributionsbilar, fler träd och uteserveringar istället för parkeringsplatser, hubbar för mikromobilitetsfordon och uppkopplade trafiksignaler som ska ge bättre flöde i staden. Det är ingen brist på ambition och kreativitet i Göteborg.**

Arbetet med mobilitet har vuxit så att även Stadsmiljöförvaltningen nu delat upp jobbet i två enheter med Lilia Halsen Bidar som ansvarig för Mobilitetsutveckling, där även Markus Aarfлот är projektledare, medan Oskar Löf ansvarar för Trafikteknik.

När det gäller årets tema om tillgänglighet används detta mått i all stadsutveckling, men med fler än 600 000 invånare används 25 punkter i staden för att beräkna tillgänglighet.

**Ett av alla projekt som pågår i staden är ”Smarta urbana trafikzoner”**, som syftar till att skapa smarta lösningar som bidrar till ökad flexibilitet i hur stadsrummet nyttjas, bland annat genom användning av digitala verktyg som uppkopplade sensorer och geofencing. Effektivare transporter med mindre miljöpåverkan och buller samt ökad trafiksäkerhet är övergripande mål.

I Göteborg är leveranser till företag inne i centrala staden bara tillåten mellan klockan 6 och 11 på dagtid, vilket är en utmaning för distributörerna.

– Vi kopplar upp lastplatser i Göteborgs innerstad och samlar in GPS-data från 50 lastbilar från de större transportbolagen men även positionsdata, beläggningsdata och flödesdata. Datat visar hur de använder lastplatser för lossning och lastning av gods och hur lång tid de befinner sig på olika ytor, säger Oskar Löf.

– På sikt hoppas vi kunna informera distributörerna om lastplatstillgänglighet (Situational Awareness) så att de kan planera sina rutter utifrån när det är störst sannolikhet att lastplatserna är lediga, säger han.

**”Vi kopplar upp lastplatser i Göteborgs innerstad och samlar in GPS-data från 50 lastbilar från de större transportbolagen men även positionsdata, beläggningsdata och flödesdata. Datat visar hur de använder lastplatser för lossning och lastning av gods och hur lång tid de befinner sig på olika ytor.”**

Oskar Löf,  
enhetschef Trafikteknik  
Stadsmiljöförvaltningen  
Göteborgs Stad



Markus Aarflot,  
projektledare Mobilitetsutveckling  
på Stadsmiljöförvaltningen

Tanken är att chaufförerna i framtiden kan se i realtid om lastplatsen är ledig.

**Ett annat projekt är "Nordic Way 3"**, som är ett samarbete mellan Sverige, Norge, Danmark och Finland. Syftet är att ta fram en standard för hur fordon ska kunna kommunicera med infrastruktur för att minska miljöpåverkan och öka trafiksäkerheten.

Göteborg har samarbetat med norska Statens Vegvesen och biltillverkaren Polestar och testat en slinga där bilarna får information om vilken hastighet de ska hålla för att så ofta som möjligt få grönt ljus vid trafikljusen.

– 25 trafiksignaler är uppkopplade och skickar data till en systemleverantör, som i sin tur skickar data till Polestar-bilarna. På så sätt kan föraren anpassa hastigheten och minska antalet inbromsningar, säger Oskar Löf.

Projektet gör att Göteborg är en av flera europeiska städer som kommer att ligga i framkant när det gäller den här typen av teknik.

**När det gäller projekt inom cykel och gång** hoppas

Göteborg kunna förenkla tillgängligheten, inte bara genom att satsa i nybyggda områden, utan att även göra förändringar i befintlig infrastruktur.

– Vi vill förbättra den befintliga staden för att ändra resvanor, göra staden mer grön och attraktiv. Vi tar

**"Vi vill förbättra den befintliga staden för att ändra resvanor, göra staden mer grön och attraktiv. Vi tar exempelvis bort bilparkeringsplatser på Kungsgatan i centrala staden för att skapa plats för träd, uteserveringar, gång och cykel, men vi jobbar också med att öka tryggheten med bättre belysning."**

Markus Aarflot,  
projektledare Mobilitets-  
utveckling på Stadsmiljö-  
förvaltningen

exempelvis bort bilparkeringsplatser på Kungsgatan i centrala staden för att skapa plats för träd, uteserveringar, gång och cykel, men vi jobbar också med att öka tryggheten med bättre belysning, säger Markus Aarflot.

Göteborg var tidiga med mikromobilitet som elsparkcyklar, och nu införs dedikerade parkeringsplatser för alla mikromobilitetsfordon.

– Det är inte bara elsparkcyklar, utan även vanliga cyklar och lådcyklar. Vi bygger flera sådana här parkeringshubbar för mikromobilitetsfordon, säger Lilia Halsen Bidar, som samtidigt tittar på avtal med externa aktörer som ska erbjuda delade lastcyklar från sommaren.

**EU-projektet "Move21" syftar till** att göra europeiska städer till smarta nollutsläppsområden för mobilitet och logistik. Göteborg tar bland annat fram mobilitetshubbar, som erbjuder flera olika tjänster, allt från infartsparkering av bilar till lånecyklar och kollektivtrafik.

– En sådan mobilitetshubb öppnar i sommar vid handelsområdet Nordstan i Göteborg. Där finns företag som erbjuder cykelservice, hyr ut cyklar och lastcyklar. Lastcyklarna kan exempelvis hyras av företagare som kan parkera transportbilen där och istället lasta verktyg på cykeln för att ta sig vidare på sina uppdrag i centrala innerstaden, säger Lilia Halsen Bidar.

**Ett annat projekt är** att ta steget från sommargator och göra hela torg fyllda av uteserveringar och grönska. Ett sådant är Grönsakstorget i centrala Göteborg, där bilparkeringen helt försvinner för att skapa plats åt göteborgarna för möjlighet till svalka under lövverken på somrarna. På torget ska man även arrangera evenemang.

– Men trots att vi har många projekt igång är det viktigt att säga att vi inte saktar ner på takten. Vi behöver göra många fler insatser framöver för att skapa ett grönare Göteborg med mer gång och cykel. Det är ett gediget arbete vi har framför oss, säger Markus Aarflot. ■



Lilia Halsen Bidar,  
enhetschef Mobilitetsutveckling  
Stadsmiljöförvaltningen  
Göteborgs Stad

### **Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?**

– Att prioritera yteffektiva transporter för att minska bilanvändningen och den motoriserande vägtrafiken, bygga cykelbanor och tjänster utifrån vad göteborgarna vill ha och behöver, säger Lilia Halsen Bidar.

### **Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?**

– Det byggs mycket i Göteborg just nu och vi är begränsade i att få klart cykelstråk, så om jag fick önska något hade jag i ett trollslag velat få färdig alla otroligt bra planer som finns för kollektivtrafiken och slippa vänta på byggen, tillstånd och beslut.

### **Hur tar du dig själv till jobbet?**

– Jag cyklar.



# 3

## LUND

Lund visar återigen att de hör hemma i toppen gällande hållbar mobilitet.

”Långsiktiga satsningar på kollektivtrafik och cykelinfrastruktur ger tydliga positiva effekter. Lund kan erbjuda sina invånare den bästa kollektivtrafiken av alla städer. Deras arbete har präglats av en långsiktighet, politisk enighet och en tydlig struktur. Det tillsammans med ett implementerat arbetssätt i kommunen där mjuka beteendepåverkande åtgärder går hand i hand med investeringar i infrastruktur har skapat en stad som förtjänar att hamna högt på listan!”

Läs intervju på följande sida 

### #3

Totalpoäng	80 av 100
Tillgänglighet	2:a
Cykel	2:a
Kollektivtrafik	1:a
Snabbladdare per kvadratmil och invånare	1,6
Publika laddstationer/1000 invånare	5,4
Andel fossilberoende bilar	30,9
Körsträcka	651 mil per invånare och år

► PER ENEROTH, TRAFIKSTRATEG LUND

# En hållbar bilfri stad med innovativ pendling

**Lund ger plats åt två större städer på prispallen men är fortsatt bland de bästa kommunerna i mobilitetsrankningen. Utmärkta förutsättningar, men lite sämre utfall stavar om i rankningen när stadskärnan görs bilmjuk.**

– Många kommuner har blivit väldigt mycket duktigare på mobilitetsfrågor, så det är inte så lätt att vara bäst. Samtidigt har behovet blivit skarpare. 2030-målen där eldrivna bilar ska öka från 10 till 45 procent, är bara sex år bort. I Lund har vi däremot inte sänkt vårt tempo för att nå dit, säger trafikstrateg Per Eneroth.

Att Lund har mycket bra förutsättningar för hållbar mobilitet i förhållande till större städer håller Per Eneroth med om.

– De flesta som vill åka hållbart kan resa hållbart. Man kan inte skylla på att det inte finns någon kollektivtrafik. Alla har kanske inte en busshållplats utanför dörren, men inom rimligt gångavstånd. Lund har tätare mellan hållplatserna än någon annan skånsk stad, säger han.

Till det kan sägas att det även bor många personer ute på landet där bussarna inte går ofta, där man istället kombinerar resorna med bil och buss.

**Vid förra årets mobilitetsrankning** framkom att Lund hade en hög grad av elbilar och laddinfrastruktur. I år noterar Tyréns och DI:s Mobilitetsredaktion att Lund är bland de kommuner som har en hög användning av fossildrivna bilar och att detta påverkar utfallet.

– Jag känner inte riktigt igen den beskrivningen, men det kan förstås finnas många olika faktorer beroende på hur det mäts. En parameter är att vi har många akademiker och specialister som har en tendens att resa lite längre för att få ett boende som de önskar, vilket gör att fler bor på ställen utanför Lund där möjligheten till kollektivt resande kan vara begränsat. En annan parameter är hur man tittat på statistiken om bilnehav.



Per Eneroth,  
trafikstrateg Lund

## Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?

– Att hela kedjan av beslutsfattare till genomförare består av länkar som är tillräckligt starka, så att arbetet för hållbar mobilitet kan genomföras fullt ut.

## Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?

– Att bygga om gatunätet så att vi kan göra Lund bilmjukt genom att kunna sänka hastigheten i hela staden, göra portar och grindar.

## Hur tar du dig själv till jobbet?

– Buss!

I Lund ligger ett företag som leasar ut elbilar till hela Sverige, men bilarna är registrerade i Lund. Det är också något som kan störa statistiken, säger han.

Den regionala resvaneundersökningen, som är en uppdatering från 2018 skulle ha presenterats under våren, men har ännu inte lagts fram. I den kan det finnas mer information som kan ha betydelse beträffande bilaägandet.

**När det gäller bilanvändningen** har Lund tagit fram ett nytt begrepp – bilmjuk stadskärna.

– I en ny strategi för utveckling av stadskärnan har vi varit väldigt offensiva för att än mer minska andelen fordon i stadskärnan. Planen är framtagen ihop med alla handels- och fastighetsföreningar i staden för att få fram en bild av hur vi vill att stadskärnan ska se ut i framtiden. I planen införs det nya begreppet ”bilmjukt”, något som debatteras lokalt i media. En del är kritiska, men de allra flesta tror att det blir jättebra, säger Per Eneroth.

Lund var en av föregångsstäderna där biltrafik togs bort från delar av den centrala stadskärnan, något de fortfarande betecknar som ett paradigmskifte. I strategin fortsätter man på samma tanke och minskar antalet bussar som kör genom de smala gränderna.

– Vi vill låta bussarna släppa av passagerarna på bussterminaler vid utkanten av stadskärnan och vid Lund C för att låta passagerarna gå till fots in till centrum, vilket man inte riktigt är van vid, säger Per Eneroth.

Lund ska också bygga om en bussterminal och skapa ett nytt torg på nuvarande Botulfsplatsen, som blir en ny mötesplats.

– Exakt hur torget ska se ut är inte bestämt ännu, men det handlar om uteserveringar, möjligheter till handel och att få en uppsving för den delen av staden, säger han.

**Vid förra årets undersökning höll Lunds kommun på att skriva en ansökan till Vinnova** för att få medfinansiering i ett projekt som är ett samarbete med flera företag, kommunens förvaltningar och stora arbetsgivare. Det handlar till stor del om att få medarbetarna att låta bilen stå och ta sig till jobbet på ett miljövänligt sätt med gång, cykel eller kollektivtrafik. Projektet omfattar även ett robustare energisystem, och ska även främja hälsa.

I projektet samarbetar 25 parter, bland andra Trafikverket och Skånetrafiken, för att sammanföra olika kompetenser i mobilitet och trafik.

– Projektet är mer inriktat till de anställda i bolagen för att ändra beteenden och infrastruktur. Vi tror det här kommer få stor effekt, men det kräver både att vi har alternativ som fungerar kollektivt och att vi har tillräckligt med energi, säger Per Eneroth.

För att lyckas med pilotprojektet används verktyget Grön Resplan, en metod för hållbar arbetspendling till och från arbetsplatser. Genomförandefasen drar igång redan till sommaren.

Styrdokumentet ”LundaMaTs” har legat till grund för att forma transportsystemet under 25 år i tre uppdaterade versioner och behöver uppdateras en fjärde gång, något som Eneroth och hans kollegor ska rekommendera fullmäktige för att fortsatt arbete ska få en bredare angreppsvinkel. ■

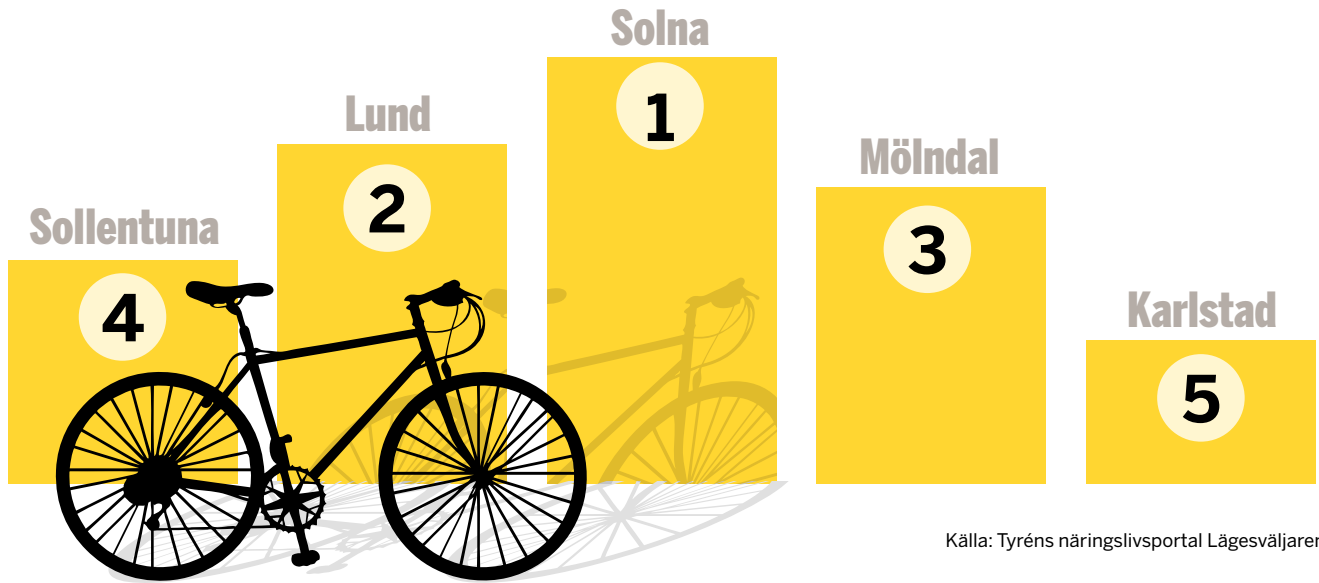
**”Vi vill låta bussarna släppa av passagerarna på bussterminaler vid utkanten av stadskärnan och vid Lund C för att låta passagerarna gå till fots in till centrum, vilket man inte riktigt är van vid.”**

Per Eneroth,  
trafikstrateg Lund



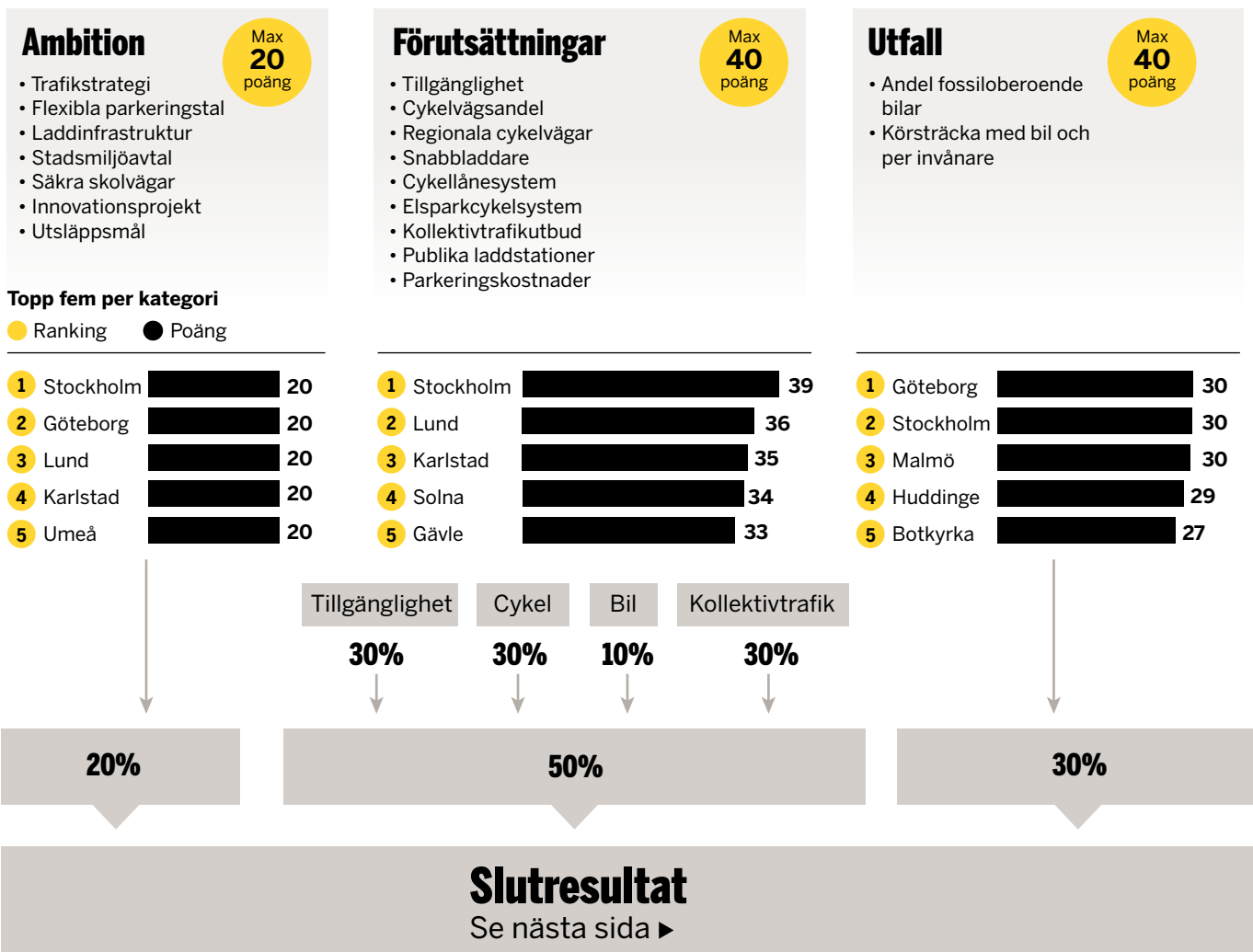
# Sveriges mesta 15-minutersstäder

Kommunerna har störst utbud av arbetsplatser, handel, restauranger, samhällsservice samt kollektivtrafik som kan nås inom en cykeltur på max 15 minuter.



## Så har vi räknat

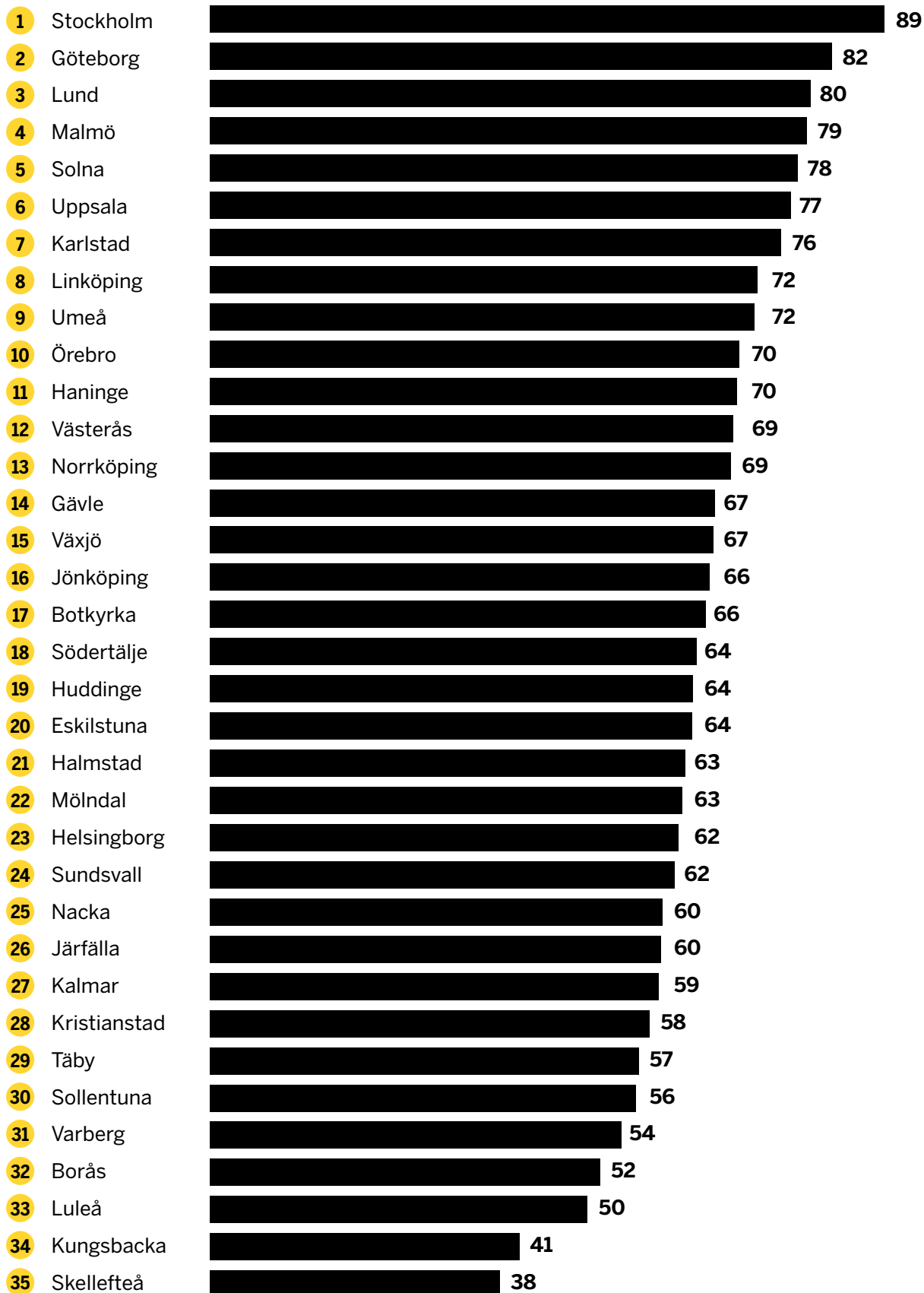
Rankingen utgår från det utbud som finns i kommunen (det vill säga vilken kommun som ger bäst förutsättningar för hållbar mobilitet), beteendet invånarna i kommunen har (det vill säga utfallet på resandet), samt kommunens inställning till hållbar mobilitet (det vill säga vilken ambition kommunen visar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



# Så presterar kommunerna

Total-  
poäng

Poäng (max 100)



4

## Malmö

Poäng: 79 av 100



Christian Resebo,  
sektionschef trafiksamordning  
Malmö stad

### Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?

– Att det måste finnas valmöjlighet, men att det ändå ska vara lättare att välja cykel eller gång som huvudsakliga transportmedel och att det ska kännas lite omständligt att ta bilen.

### Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?

– Då hade vi haft en tunnelbana ihopkopplad med den i Köpenhamn som en förlängning in i Malmö, så att vi har ett helt tunnelbanesystem till Malmö och vidare till Södervärn och Rosengård.

### Hur tar du dig själv till jobbet?

– Jag är en av många som åker regionbuss från Lund.

Läs en längre artikel om arbetet i Malmö på [di.se/amnen/mobility-insights](https://di.se/amnen/mobility-insights)

5

## Solna

Poäng: 78 av 100



David Nordin,  
stadsmiljöchef Solna

### Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?

– Kollektivtrafikförsörjningen samt ett integrerat gång- och cykelnät.

### Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?

– Att vi skulle ha fler stationsuppgångar till alla tunnelbane- och pendeltågsstationer. Och en pendelbåt.

### Hur tar du dig själv till jobbet?

– Jag kör bil.

Läs en längre artikel om arbetet i Solna på [di.se/amnen/mobility-insights](https://di.se/amnen/mobility-insights)

6

## Uppsala

Poäng: 77 av 100

Kommunen i fråga har i år inte haft möjlighet att medverka på en intervju.

7

## Karlstad

Poäng: 76 av 100



Mikael Haster,  
miljösamordnare hållbara transporter

### Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?

– Att planera yteffektivt och skapa bra förutsättningar för cykel och gång.

### Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?

– Jag hade byggt ut kollektivtrafiken, skapat en snabbusslinje i mycket större skala än den vi bygger nu för att knyta ihop närliggande grannkommuner.

### Hur tar du dig själv till jobbet?

– Cyklar!

Läs en längre artikel om arbetet i Karlstad på [di.se/amnen/mobility-insights](https://di.se/amnen/mobility-insights)

8

## Linköping

Poäng: 72 av 100



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

### Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?

– Tillgänglighet för alla! Att kunna välja olika färdmedel utifrån behov och möjlighet. Att skapa goda möjligheter att kunna röra sig säkert och tryggt i staden, där det finns bra infrastruktur för fler resurseffektiva och hållbara resor.

### Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?

– Jag fick nyss statistik på att 6 av 10 resor i Linköping skulle kunna göras till fots eller med cykel på en kvart. Tänk om alla dessa invånare bara bestämde sig för att göra det, då hade vi uppnått en mängd mål på ett klick och fått en ännu härligare stad att leva i.

### 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](https://di.se/amnen/mobility-insights)

9

## Umeå

Poäng: 72 av 100



Ebba Sundström,  
sammansplanerare Umeå

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

– Det handlar framför allt om närhet, att bygga en stad som hänger ihop utan stora barriärer. Detta är viktigt både från ett trygghetsperspektiv men också för att underlätta för flöden i staden och skapa förutsättningar för en levande stad.

### Vad kan kommuner göra?

– En spårväg hade varit trevligt.

### Hur tar du dig själv till jobbet?

– Jag cyklar.

Läs en längre artikel om arbetet i Umeå på [di.se/amnen/mobility-insights](https://di.se/amnen/mobility-insights)

10

## Örebro

Poäng: 70 av 100



Andreas Ahlstrom,  
enhetschef stadsmiljö och trafik  
Örebro

### Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?

– Om det är nära till alla målpunkterna är det en stor andel som väljer att gå eller cykla.

### Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?

– Jag hade byggt ut ett ännu större BRT-system, i alla väderstreck.

### Hur tar du dig själv till jobbet?

– Cyklar.

Läs en längre artikel om arbetet i Örebro på [di.se/amnen/mobility-insights](https://di.se/amnen/mobility-insights)

11

## Haninge

Poäng: 70 av 100

Kommunen i fråga har i år inte haft möjlighet att medverka på en intervju.

12

## Västerås

Poäng: 69 av 100



Linnea Viklund,  
gatu- och parkchef Västerås

### Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?

– Att alla intressanta målpunkter finns på nära avstånd, så att man kan nå överallt med gång och cykel.

### Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?

– Då hade jag önskat mig ett utbyggt nät av kapacitetsstark kollektivtrafik till alla våra stadsdelar där bussen blev ett så självklart alternativt så alla kände att de inte behövde äga en bil.

### Hur tar du dig själv till jobbet?

– Elcykel.

Läs en längre artikel om arbetet i Västerås på [di.se/amnen/mobility-insights](https://di.se/amnen/mobility-insights)

13

## Norrköping

Poäng: 69 av 100



Jakob Klasander,  
trafikstrateg Norrköping

### Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?

– Att se trafikplaneringen som en del av samhällsplanerings-processen, att analysera behovet av resandet för att ta fram det som invånarna behöver, oavsett om det handlar om gång- och cykelvägar eller smart hållbar bilism. Det är tuffa utmaningar.

### Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?

– Jag tror på det klassiska receptet att fortsätta jobba med gång- och cykelnät, få kollektivtrafiken än mer attraktiv och hantera bilens plats i samhället på ett balanserat sätt

### Hur tar du dig själv till jobbet?

– Jag promenerar.

Läs en längre artikel om arbetet i Norrköping på [di.se/amnen/mobility-insights](https://di.se/amnen/mobility-insights)

14

## Gävle

Poäng: 67 av 100



Therése Metz,  
kommunalråd (MP)

### Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?

– Tryggheten! Särskilt tryggheten kopplad till cyklingen. Att få trygghet i den fysiska miljön så att barnen kan cykla säkert.

### Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?

– Då hade jag infört ett par riktigt bra snabbcykelvägar mellan våra största stadsdelar och skapat ett flöde för genomfartstrafik för bussarna, som i dag måste konkurrera med biltrafiken.

### Hur tar du dig själv till jobbet?

– Buss, samåkning eller cykel.

Läs en längre artikel om arbetet i Gävle på [di.se/amnen/mobility-insights](https://di.se/amnen/mobility-insights)

15

## Växjö

Poäng: 67 av 100

Kommunen i fråga har i år inte haft möjlighet att medverka på en intervju.

16

## Jönköping

Poäng: 66 av 100



Olof Gustafsson,  
projektledare Jönköping

### Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?

– Bilar behöver ha tillgång in till staden, men inne i staden ska det vara mest fokus på gående och cyklister, att de kommer fram på ett säkert och tryggt sätt.

### Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?

– Då hade jag tagit inspiration av städer som Gent, Oslo och Barcelona, städer som begränsat biltrafiken och omfördelat utrymmet, vilket ökat fördelarna för andra färdslag. Det har gjort att fler cyklar, går eller åker buss då det blivit effektivare än en bilresa vid många resor.

### Hur tar du dig själv till jobbet?

– Elcykel eller buss.

Läs en längre artikel om arbetet i Jönköping på [di.se/amnen/mobility-insights](https://di.se/amnen/mobility-insights)

17

## Botkyrka

Poäng: 66 av 100



Martin Andaloussi  
chef näringsliv- och samhälls-  
utvecklingsenheten Botkyrka

### Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?

– Att göra Botkyrka mer tillgänglig mellan stadsdelarna. Norr till söder saknas kollektivtrafik i den utsträckningen som vi hade önskat. En del statliga vägar är också tungt belastade tidvis. Närhet är också viktigt för tillgängligheten,

### Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?

– Jag skulle dra om E4:an så att den inte skär rakt igenom Botkyrka. Det är en viktig fråga för våra invånare. Det handlar inte bara om trafik utan även om luftkvalitet.

### Hur tar du dig själv till jobbet?

– Jag promenerar och åker pendeltåg.

Läs en längre artikel om arbetet i Botkyrka på [di.se/amnen/mobility-insights](https://di.se/amnen/mobility-insights)

18

## Södertälje

Poäng: 64 av 100



Klara Henning,  
utredningsingenjör Södertälje

### Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?

– För att uppnå en tillgänglig stad är nog den viktigaste faktorn att hela tiden utgå från det mänskliga perspektivet för att kunna leva och transportera sig, att bygga en stad för människor snarare än bilar.

### Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?

– Gratis kollektivtrafik, och såklart att den är välutbyggd med korta restider! Det skulle verkligen vara en möjliggörare för att få personer att välja bort bilen.

### Hur tar du dig själv till jobbet?

– Jag åker pendeltåg från Stockholm.

Läs en längre artikel om arbetet i Södertälje på [di.se/amnen/mobility-insights](https://di.se/amnen/mobility-insights)

19

## Huddinge

Poäng: 64 av 100



Edit Knutas, enhetschef trafikplanering,  
Huddinge kommun

### Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?

– Jag tycker bebyggelse ska planeras i närheten till kollektivtrafik, centrumfunktioner och annan väginfrastruktur för att få ihop alla funktioner i ett så tätt område som möjligt, samtidigt som det behöver göras trevligt och luftigt.

### Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?

– Jag hade önskat mig en rejäl satsning för att bygga ihop hela vårt cykelnät i kommunen, något som både hade krävt pengar och personella resurser.

### Hur tar du dig själv till jobbet?

– Jag cyklar!

Läs en längre artikel om arbetet i Huddinge på [di.se/amnen/mobility-insights](https://di.se/amnen/mobility-insights)

20

## Eskilstuna

Poäng: 64 av 100

Kommunen i fråga har i år inte haft möjlighet att medverka på en intervju.

21

## Halmstad

Poäng: 63 av 100



Christer Johansson,  
trafikstrateg Halmstad kommun

### Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?

– Bilfrihet!

### Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?

– Jag hade satsat på fler BRT-liknande busslinjer, som gör att busstrafiken prioriteras och att bilförare ser att bussen glider före köerna, att det lönar sig att ta bussen.

### Hur tar du dig själv till jobbet?

– Jag cyklar till 90 procent.

Läs en längre artikel om arbetet i Halmstad på [di.se/amnen/mobility-insights](https://di.se/amnen/mobility-insights)



22

## Möln dal

Poäng: 63 av 100



Magnus Johansson  
trafikchef Möln dal

### Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?

– Jag tror det handlar om att ha ett bra samarbete i staden, så att inte samhälls- och trafikplanerarna jobbar enskilt. För att lägga grunden för resvanor och tillgänglighet behöver vi planera ihop på ett tidigt stadi e.

### Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?

– Jag hade önskat mig bättre kollektivtrafik överallt, riktigt stora satsningar som Metrobuss, en ringled runt hela Göteborgsregionen med snabbgående kollektivtrafik längs lederna.

### Hur tar du dig själv till jobbet?

– Åker pendeltåg eller bil.

Läs en längre artikel om arbetet i Möln dal på [di.se/amnen/mobility-insights](https://di.se/amnen/mobility-insights)

23

## Helsingborg

Poäng: 62 av 100



Oscar Grönvall,  
trafikchef Helsingborg

### Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?

– Avståndet till och väl placerade intressepunkter.

### Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?

– Då hade jag byggt en förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør. En tunnel utreds sedan flera år tillbaka och det finns andra alternativ som man tittar på.

### Hur tar du dig själv till jobbet?

– Jag har precis köpt en ny cykel, så jag fortsätter cykla.

Läs en längre artikel om arbetet i Helsingborg på [di.se/amnen/mobility-insights](https://di.se/amnen/mobility-insights)

24

## Sundsvall

Poäng: 62 av 100



Niklas Bergström,  
sektionschef stadsbyggnadskontoret  
Sundsvall

### Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?

– Lösningen tror jag ligger i summan av detaljerna. Tillgänglighet behöver inkludera alla, oavsett färdmedel, ålder, kön eller funktionsvariation.

### Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?

– Jag är förespråkare för förtätning av Sundsvall så det är bra att vi fortsätter skapa förutsättningar för att få in fler människor i tätorten eftersom det ger mer folkliv, ökat hållbart resande och därigenom en ännu mer attraktiv stad.

### Hur tar du dig själv till jobbet?

– Jag cyklar!

Läs en längre artikel om arbetet i Sundsvall på [di.se/amnen/mobility-insights](https://di.se/amnen/mobility-insights)

25

## Nacka

Poäng: 60 av 100

Kommunen i fråga har i år inte haft möjlighet att medverka på en intervju.

26

## Järfälla

Poäng: 60 av 100



Megha Huber,  
hållbarhetschef Järfälla

### Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?

– Att det ska vara enkelt att ta sig mellan knutpunkterna. Vi har kollektivtrafiken med i planeringen från början och att det är en förutsättning för att skapa en attraktiv stadsmiljö. Vi har "shared space" i Jakobsberg, en plats som är ett gemensamt utrymme för skyddade och oskyddade trafikanter och som ska inbjuda till vistelse och rörelse i ett stadsrum för alla.

### Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?

– Jag hade önskat en snabbare utbyggnad av gång- och cykelnätet i hela regionen.

### Hur tar du dig själv till jobbet?

– Tunnelbana och pendeltåg.

Läs en längre artikel om arbetet i Järfälla på [di.se/amnen/mobility-insights](https://di.se/amnen/mobility-insights)

27

## Kalmar

Poäng: 59 av 100



Lovisa Westblom  
mobilitetsstrateg Kalmar

### Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?

– Ett bra utbud av kollektivtrafik och fokus på de sociala delarna – som att det ska vara belysning och cykelställ där man tryggt kan ställa sin cykel.

### Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?

– Jag hade gjort Kalmar till en cykelstad med cykelmotorvägar. Kalmar centrum ligger på en ö och jag hade velat göra centrum bilfritt med möjlighet att parkera bilen i ytterkanterna.

### Hur tar du dig själv till jobbet?

– Jag cyklar på en lådcykel.

Läs en längre artikel om arbetet i Kalmar på [di.se/amnen/mobility-insights](https://di.se/amnen/mobility-insights)

28

## Kristianstad

Poäng: 58 av 100



Linnéa Skogh,  
projektledare Klimatneutrala  
Kristianstad 2030

### Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?

– Jag tänker att det kan vara att jobba med stråk, oavsett om det handlar om att cykla, gå eller åka buss. Det ska vara tydligt om jag står på Kristianstad C och ska till högskolan hur jag ska ta mig dit, raka och välskyttade vägar.

### Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?

– Jag hade önskat bilfritt på Stora torg, tydligare parkeringar i utkanten av centrum så att bilister kan ta sig sista biten på annat sätt, för att ge plats till annat i staden. Och tydligare stråk, även sådana som är längre än 15 minuter med cykel. Och gång- och cykelvägar avskilda från varandra.

### Hur tar du dig själv till jobbet?

– Elcykel!

Läs en längre artikel om arbetet i Kristianstad på [di.se/amnen/mobility-insights](https://di.se/amnen/mobility-insights)

29

## Täby

Poäng: 57 av 100

Kommunen i fråga har i år inte haft möjlighet att medverka på en intervju.

30

## Sollentuna

Poäng: 56 av 100



Anna Holm,  
sambäddningschef  
Sollentuna

### Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?

– En turtät och stabil kollektivtrafik. Sollentuna har fem pendeltågsstationer och ett väl utbyggt, buss-, gång- och cykelnät. Vi för en aktiv dialog med Trafikförvaltningen inom regionen för att hela tiden förbättra för alla.

### Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?

– Vi vill också få det regionala cykelnätet att hänga ihop. Det blir fler och fler som cykelpendlar både till och från kommunen.

### Hur tar du dig själv till jobbet?

– Jag promenerar och tar bussen när vädret är sämre.

Läs en längre artikel om arbetet i Sollentuna på [di.se/amnen/mobility-insights](https://di.se/amnen/mobility-insights)

31

## Varberg

Poäng: 54 av 100



Max Wehlin,  
utvecklingsstrateg Varberg

### Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?

– Enkelhet och tydlighet.

### Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?

– Jag hade tittat på bilens roll i de mest centrala delarna av Varberg, hitta lösningar att enklare komma runt stadskärnan med bil.

### Hur tar du dig själv till jobbet?

– Promenerar eller cyklar.

Läs en längre artikel om arbetet i Varberg på [di.se/amnen/mobility-insights](https://di.se/amnen/mobility-insights)

32

## Borås

Poäng: 52 av 100



Susanne Arneborg  
strategisk samhällsplanerare Borås

### Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?

– Att vi samhällsplanerare och trafikplanerare prioriterar hållbar mobilitet, att alltid prioritera utrymmet för cykel, gång och kollektivtrafik.

### Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?

– Då hade jag skapat en avdelning som enbart jobbade med hållbara mobilitetsfrågor och skapat en cykelkultur i Borås.

### Hur tar du dig själv till jobbet?

– Jag bor på landet, så jag har testat lite olika färdsätt. Just nu samåker jag i bil med min son.

Läs en längre artikel om arbetet i Borås på [di.se/amnen/mobility-insights](https://di.se/amnen/mobility-insights)

33

## Luleå

Poäng: 50 av 100



Per Westermark,  
trafikingenjör Luleå

### Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?

– Att fotgängare, cyklister och bussresenärer, de som egentligen har störst utmaning att ta sig fram, ska prioriteras i planeringen så deras resor går så snabbt och säkert som möjligt. Fler behöver resa på annat sätt i framtiden.

### Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?

– Då skulle jag ha dragit Norrbotniabanan under staden och skapa ett cykelstråk på marknivå.

### Hur tar du dig själv till jobbet?

– Jag cyklar varje dag året om. Cykeln funkade oavsett temperatur.

Läs en längre artikel om arbetet i Luleå på [di.se/amnen/mobility-insights](https://di.se/amnen/mobility-insights)

34

## Kungsbacka

Poäng: 41 av 100



Åsa Dykes,  
enhetschef planering & utformning  
Kungsbacka kommun

### Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?

– Att vistelsezoner och gång- och cykelvägar får ta erforderlig plats och utformas funktionellt och attraktivt.

### Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?

– Att implementera delade mobilitetstjänster till alla i kommunen så att ingen behövde äga sin egen bil. Tjänsterna skulle vara så lättillgängliga att du inte behövde någon tidtabell eller att boka fordon långt innan.

### Hur tar du dig själv till jobbet?

– Jag cyklar!

Läs en längre artikel om arbetet i Kungsbacka på [di.se/amnen/mobility-insights](https://di.se/amnen/mobility-insights)

35

## Skellefteå

Poäng: 38 av 100



Kristina Sundin Jonsson,  
kommundirektör Skellefteå

### Vilken faktor är viktigast för att skapa bra tillgänglighet i en stad?

– Målsättningen är att koppla ihop hela samhället med respekt för att kommunen är lika stor till ytan som Skåne län. Samtidigt utgår vår planeringsfilosofi från "15-minutersstaden", att viktiga funktioner ska kunna nås inom en kvart utan att använda bilen.

### Om du fick genomföra vad som helst – vad hade du önskat dig?

– Då hade redan de förutsättningar vi behöver ha för en fortsatt stark samhällsutveckling varit på plats, Norrbotniabanan och flytten av E4:an, som i dag går genom centrala Skellefteå

### Hur tar du dig själv till jobbet?

– Promenerar!

Läs en längre artikel om arbetet i Skellefteå på [di.se/amnen/mobility-insights](https://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](https://di.se) hittar du fler artiklar om de kommuner som är med i rankningen. Där berättar vi mer om aktuella projekt och utmaningar.

Gå in på [di.se](https://di.se) och sök på mobilitetsrankning + kommunens namn.

## Så har vi gjort kommunrankningen

Tyréns har tillsammans med Dagens Industri tagit fram en lista över hur bra Sveriges 35 största kommuner är på att stimulera övergången till en hållbar mobilitet.

Mobilitet i sig är ett begrepp som i detta sammanhang beskriver hur människor kan transportera sig på ett effektivt, säkert, snabbt och hållbart sätt.

Rankningen 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.

Rankningen 2024 har lagt fokus på **tillgänglighet** till viktiga målpunkter med hållbar mobilitet utifrån ett liknande perspektiv som "15-minutersstaden". Detta betyder att vi har adderat indikatorer gällande tillgången till nödvändiga faciliteter och tjänster såsom arbetsplatser, skolor, vård och omsorg, lekplatser, idrottsanläggningar, handel, kollektivtrafikållplatser m.m.

Deltagare från Tyréns har varit Jesper Johansson, Jonas Hedlund, Peter Wikman, Eva-Marie Wenehed, Janne Henningsson och Johan Rickardsson.

### Ambition

För att fånga upp hur stor ambition kommunen visar för att öka andelen hållbar mobilitet har vi använt sex indikatorer<sup>1</sup>:

- **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**  
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 bilinnehav 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 eller plan 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.

### Förutsättningar

#### Tillgänglighet

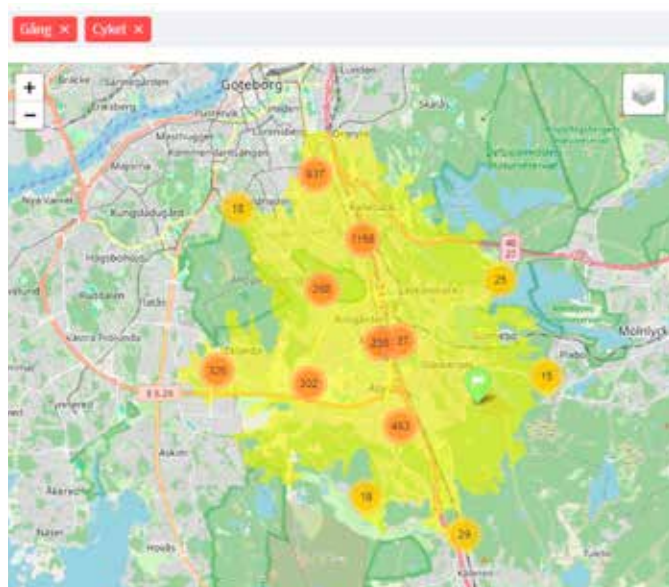
I en stad är samspelet mellan målpunkter och möjligheten att ta sig till dessa central. Begrepp som 15-minutersstaden bygger på att allt en invånare behöver, ska kunna nås inom 15 minuter. För att se hur förutsättningarna för detta ser ut i Sveriges 35 största kommuner har vi tittat på vilket utbud som nås från dessa inom 15 minuter på cykel.

<sup>1</sup> Samtliga data för dessa indikatorer har hämtats från respektive kommuns websida och relevanta styrdokument

Dessa 35 kommuner skiljer sig till storlek, täthet, och de geografiska förutsättningarna kan se väldigt olika ut. Vi har utgått från centralstationer, eller platser i nära anslutning till dessa som grund för analysen. Därefter har vi tittat på hur många arbetsplatser som går att nå inom 15 minuter på cykel. Dessa går att dela upp utifrån SNI-koder så att vi får en uppskattning av handelsutbudet och service vad det gäller vård, skola om omsorg. Detta underlag bygger på bokslutsdata och är kopplat till varje arbetsplats faktiska placering, som punkt. Underlagen är utplockade ur Tyréns näringslivsportal Lägesväljaren<sup>2</sup>, ett verktyg som tagits fram för att kunna göra bedömningar av markvärden, kopplat till olika grupper efterfrågade profil för bostäder. Den kan då se till var det finns bäst förutsättningar att bygga bostäder för barnfamiljer eller äldre sett till vad de efterfrågar. Viktiga parametrar för detta är tillgång till arbetsmarknaden och vad det finns för utbud av service i närområdet. Denna funktion har vi använt för att ta fram vilket samlat utbud som finns centralt i dessa 35 kommuner.

Hela modellen bygger på att hela Sveriges yta är uppdelad i hexagoner om 250 meter i diameter i de urbana delarna. Inom dessa sammanställs arbetsplatser, genom inköpt data över arbetsställen, samt uppgifter från open streetmap om till exempel lekplatser, idrottsplatser och hållplatser för kollektivtrafik. Från den hexagon vi valt (centralt vid centralstation eller ett kommunalt centrum om station saknas) ser vi till hur många andra hexagoner vi når inom 15 minuter på cykel. Ruttningen är inte optimal sett till klassning av cykelbana eller stråk som kan ha en högre framkomlighet. Men det ger ett relativt bra estimat om vilket utbud som finns att tillgå.

Bilden nedan visar hur arbetsplatser inom 15 minuter från Mölndal station, är klustrade.



<sup>2</sup>Lägesväljaren rangordnar områden | Tyréns (tyrens.se)

Totalt i Mölndal finns det närmare 4.200 olika arbetsplatser inom cykelavstånd. På motsvarande sätt har vi även tagit fram uppgifter om hur många lek- och idrottsplatser det finns. Då dessa är hämtade från open streetmap är de inte värderade på något sätt. Nationalarenan för fotboll räknas om en idrottsplats på samma sätt som en grusplan i anslutning till en skola i exempelvis Tumba. Det samma gäller för kollektivtrafik. En hållplats kan vara allt från central stationen med tusentals avgångar per dag till en busshållplats med endast begränsad trafik under rusningstider. Eller för kultur där en scen i park kan räknas på samma sätt som Dramaten eller Malmö Opera. På så sätt blir det inte en värdering av det utbud som finns bara hur mycket av det som finns.

Totalt sett är det Stockholm som har det största utbudet i samtliga kategorier, vilket inte är oväntat då staden både vad gäller täthet och yta är störst i landet.

Det vi kan se är att hur vi än vrider och vänder på underlagen så är det ett antal kommuner som sticker ut, det är några kranskommuner till Stockholm och Göteborg. Solna med dess närhet centrala Stockholm och även det egna utbudet gör att det finns mer tillgängligt utbud inom 15 minuter med cykel från Solna station, än det gör från Göteborgs centralstation. Det är genomgående för samtliga parametrar vi har undersökt. Andra kommuner som visar på ett likande mönster är Mölndal, Sollentuna och Täby. Mölndal har närheten till centrala delar av Göteborg. Från Sollentuna station nås Kista inom 15 minuter på cykel, vilket är en av Stockholms största arbetsplatsområden. Täby har från Täby centrum genomgående ett högre utbud sett till både tillgång till arbetsplatser men även service i relation till sin storlek sett till invånare.

Det finns vissa aspekter som vi sett påverkar analysen, där en är geografi och val av startpunkt. Då städer och kommuner ser olika ut är det svårt att hitta ett angreppssätt som är helt rättvist. Vi vill att metoden ska spegla vilken tillgång det finns för olika aspekter som är viktiga från invånarnas perspektiv. Analysen visar vad som finns att tillgå från en central punkt i kommunen. För att även få med kommunens förutsättningar så vägs alla aspekter både som absolut tillgång och som relativ tillgång, det betyder att vi ser både till hur stort utbudet är och hur stort utbudet är i relation till kommunens befolkning. Den relativ jämförelsen kommer slå hårt mot storstäderna och till viss del gynna kommuner som på olika sätt kan ta del av storstadens utbud men relatera det till sin egen lägre befolkning. Det utbud vi analyserar är tillgång till arbetsplatser, utbud av handel och restauranger, tillgång till samhällsservice samt tillgången till kollektivtrafik.

## 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 gator finns beskrivet i metodrapporten Cykelbarhetsklassificering av väg- och gatunätet<sup>3</sup>. I klassificeringen som beskrivs i rapporten har klasserna B2, B3, B4 och B5 använts. I stora drag omfattar det alla gator som inte är små villa- eller lokalgator, det vill säga alla gator som "bör" förses med cykelbana.

Nästa indikator kompletterar den föregående. Den beskriver 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. Indikatorn avser hur stora andelar av cykelbarhetsklasser som används för dem som ska cykla mellan tätorterna. Här har en mer generös definition av acceptabelt använts än för cykling i tätort eftersom det ändå lär vara få barn eller ovana cyklister som cyklar mellan tätorter. Klassen B2 är därför inte med som brist.

Utöver dessa två adderades två kompletterande indikatorer om mobilitetstjänster inom cykel. Dessa var med som ja/nej-frågor, exempelvis "finns lånecykelsystem respektive finns elsparkcykelsystem?".

## Kollektivtrafik

Metoden syftar till att kora den kommun som erbjuder sina invånare bäst förutsättningar att resa hållbart dvs den kommun som erbjuder sina invånare störst kollektivtrafikutbud.

Kollektivtrafikutbudet bygger på GTFS Regional-data under en helt vanlig vardag i mars. Utifrån denna data har tre olika nyckeltal definierats. Nyckeltalen syftar till att beskriva:

### Vilka förutsättningar att resa regionalt med kollektivtrafiken finns?/ Hur mycket pendeltågstrafik 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. Aspekten utgör 20% av sammanvägt betyg.

### 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. Aspekten utgör 40% av sammanvägt betyg.

### 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. Aspekten utgör 40% av sammanvägt betyg.

## Bil

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

- **Antal snabbbladdare per kvadratmil landyta<sup>4</sup>.**  
Antalet snabbbladdningsstationer per kvadratmil är ett svar på frågan: hur långt måste jag i genomsnitt åka för att hitta en publik snabbbladdningsstation i min kommun? Ett alltför lågt värde på denna indikator begränsar möjligheten att resa obekymrat med elbil i eller genom kommunen.
- **Antal publika laddstationer per 1000 invånare<sup>5</sup>.**  
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.
- **Parkeringskostnader<sup>6</sup>**  
Parkeringskostnad är en viktig parameter för att styra hur många som kör bil in till staden samt också hur subventionerad parkering är för bilens "hemmaparkering". För indikatorn har korttidsparkeringsstaxan per dygn använts för central parkering i staden. För de största städerna har näst dyraste parkeringszonen använts eftersom den dyraste ofta är liten och inte representativ. Kostnaden har sedan satts mot lägenhetspriserna i kommunen per 25 kvadratmeter. Den informationen kommer från Hemnets lägenhetslutpriser per kommun.

<sup>3</sup> [https://stcykelbarhet.blob.core.windows.net/webstorage/cykelbarhet\\_slutrapport.pdf](https://stcykelbarhet.blob.core.windows.net/webstorage/cykelbarhet_slutrapport.pdf)

<sup>4</sup> Antal snabbbladdningsstationer - Miljöbarometern (miljöbarometern.se)

<sup>5</sup> Laddinfrastruktur i Sveriges kommuner (dwcdn.net), ELIS, SCB, Gröna Mobilister

<sup>6</sup>



## 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 samtidigt som 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. Sammanslaget visar de hur bra hållbar mobilitet som finns i en kommun utifrån definitionen att en lägre användning av fossilberoende bilar visar på en högre användning av hållbar mobilitet. Indikatorerna som används är:

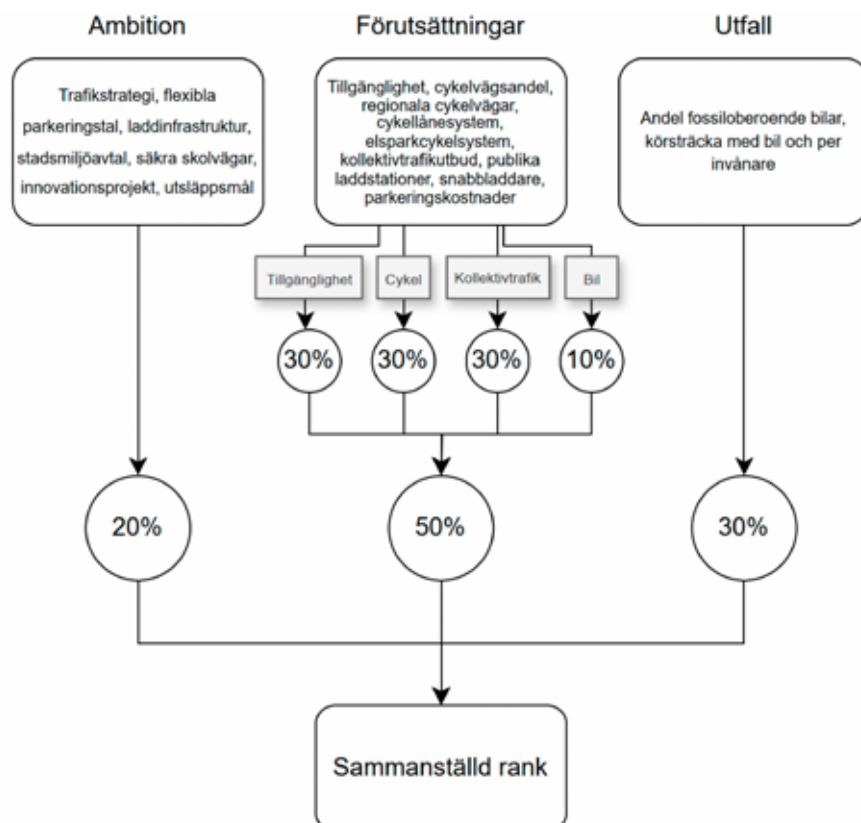
- **Körsträcka med bil och per invånare för 2023<sup>7</sup>**  
En kommun som har höga ambitioner och som ger bra förutsättningar för hållbar mobilitet och icke-resor får en kortare körsträcka med bil per invånare.
- **Andel fossilberoende bilar<sup>8</sup>**  
Även om en kommun ger bra förutsättningar för en hållbar mobilitet så kommer användandet av bil finnas kvar. För att bilanvändningen ska vara hållbar behöver den vara fossilberoende, det vill säga att den kan köras utan bensin eller diesel. Elektrifiering och en utbyggd laddinfrastruktur är parametrar som påverka detta.

## 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 för de olika KPI:erna, 20/50/30, har baserats på att vi detta år har haft fokus på tillgänglighet. Indikatorerna under Förutsättningar fokuserar på tillgänglighet och lyfts därför fram i bilviktningen. Utfall värderas fortfarande högre än ambitioner eftersom beteendeförändringarna är det slutgiltiga målet.

Vi har även valt att värdera tillgänglighet, cykel och kollektivtrafik högre än bil för KPI:n Förutsättningar. Detta eftersom fokus detta år har varit tillgänglighet samt att cykel och kollektivtrafik anses vara hållbarare trafikslag än bil.

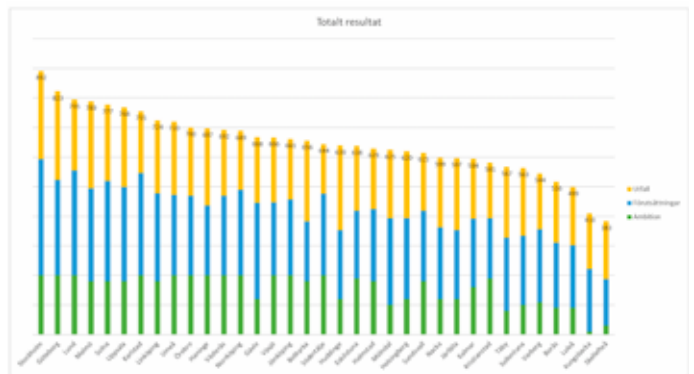


<sup>7</sup>SCB

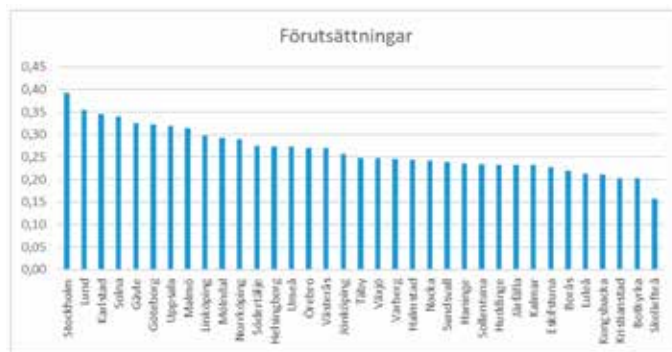
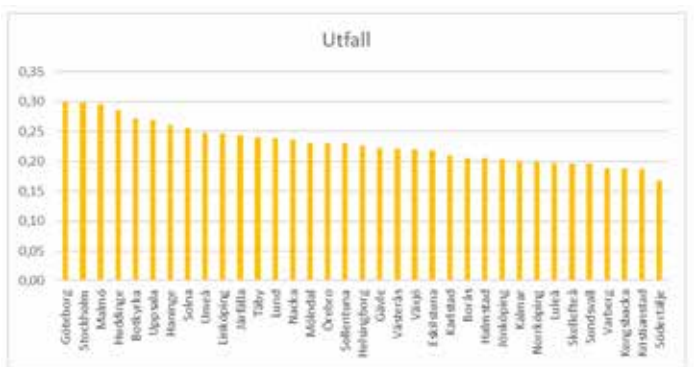
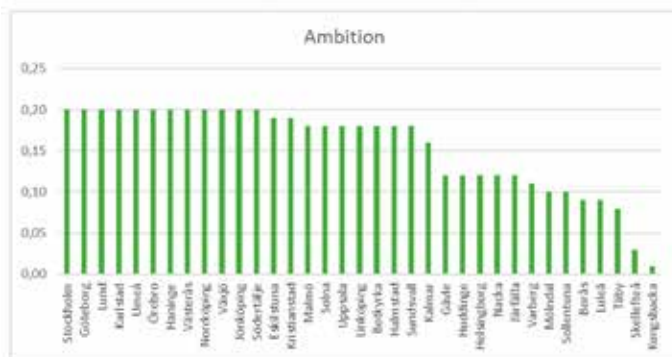
<sup>8</sup>Kolada

## Resultat

Studiens resultat visar att **Stockholm** hamnar högst och vinner den totala rankningen, mycket beroende på högst resultat i *förutsättningar* men även högt resultat i *utfall* och *ambition*. På andra plats kommer Göteborg, med högsta värdet i kategorin *utfall*, tätt följt av Lund på tredje plats med höga värden i *förutsättningar* och *ambition*.



I de enskilda kategorierna *ambition*, *förutsättningar*, och *utfall* hamnar kommunerna i följande ordning.



## **Om Mobility Insights**

Mobility Insights kommer ut två gånger per år. Du hittar våra tidigare rapporter på [di.se/amnen/mobility-insights](https://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 fonders, men den journalistiska produktionen är helt oberoende av deras inflytande.