

Rapport

# KOMMUNRANKNING FÖR HÅLLBAR MOBILITET



**Dagens  
industri**

Slutrapport

2023-05-30

# Bakgrund

Tyréns har tillsammans med Dagens Industri tagit fram en lista över hur bra Sveriges 25 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.

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.

## 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 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 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 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.

---

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

- **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

### 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*<sup>2</sup>. 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<sup>3</sup>. 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

<sup>2</sup> [https://stcykelbarhet.blob.core.windows.net/webstorage/cykelbarhet\\_slutrapport.pdf](https://stcykelbarhet.blob.core.windows.net/webstorage/cykelbarhet_slutrapport.pdf)

<sup>3</sup>

<https://tyrens.maps.arcgis.com/apps/instant/minimalist/index.html?appid=ea0188d378154affbd83667d456ef400>

- 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 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. 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<sup>4</sup>. 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 fossilt drivmedel i Stockholms kommunerna. Förbrukning av drivmedel har inte beaktats. Max-poängen för denna aspekt är 0,1p.

---

<sup>4</sup> <https://www.svenskkollektivtrafik.se/verktyg-och-system/frida-miljo-och-fordonsdatabas/>

## Bil

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

- **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.
- **Bilpooler**<sup>6</sup>. 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. Indikatorn 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.

## 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**<sup>7</sup>. 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.
- **Andel fossiloberoende 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 fossiloberoende, det vill säga att den kan köras utan bensin eller diesel. Elektrifiering och en utbyggd laddinfrastruktur är parametrar som påverka detta.

---

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

<sup>6</sup> Data har hämtats från kommersiella bilpooler samt kommunernas websidor

<sup>7</sup> SCB

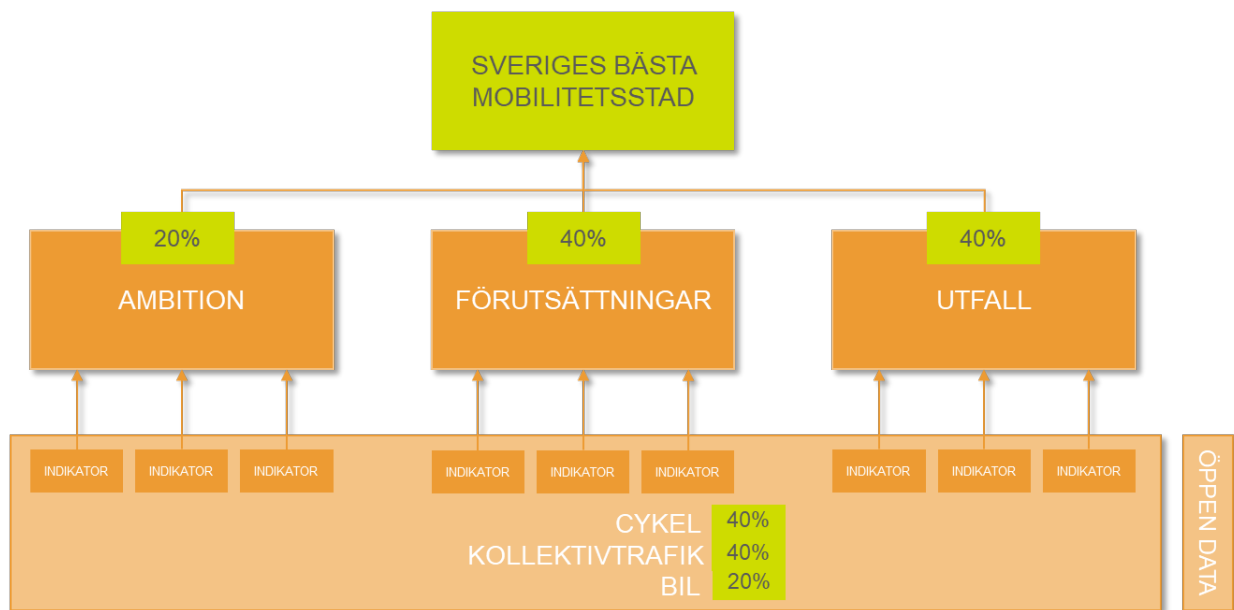
<sup>8</sup> Kolada

## Viktning

För att väga samman dessa tre KPI:er har ett viktningssystem använts, enligt figuren nedan. Det använder samtliga indata som hittats i studien och viktar 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.

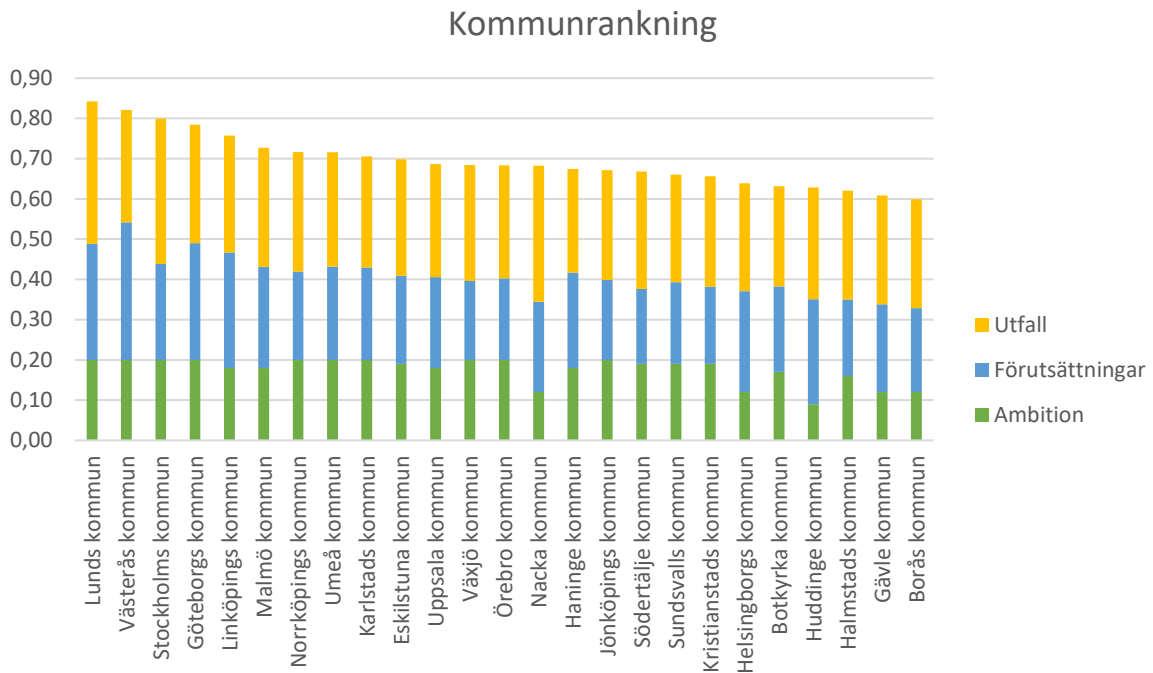
Vi har även valt att värdera cykel och kollektivtrafik högre än bil för KPI:n Förutsättningar. Detta eftersom cykel och kollektivtrafik anses vara hållbarare trafikslag än bil.



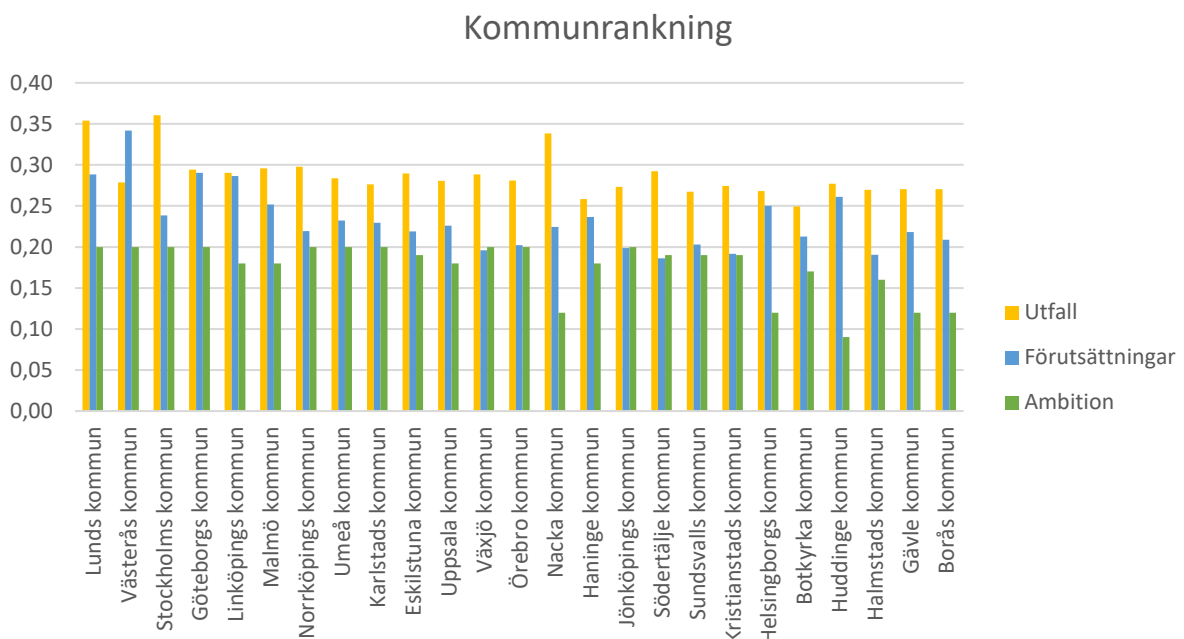
# Resultat

Studiens resultat visar att Lund hamnar högst och vinner den totala rankningen, mycket beroende på högt resultat i *utfall* och *förutsättningar*. På andra plats kommer Västerås, med det absolut högsta värdet i kategorin *förutsättningar*, tätt följd av Stockholm på tredje plats, med det högsta värdet i kategorin *utfall*.

I kategorin *utfall* hamnar Stockholm, Lund och Nacka högst.

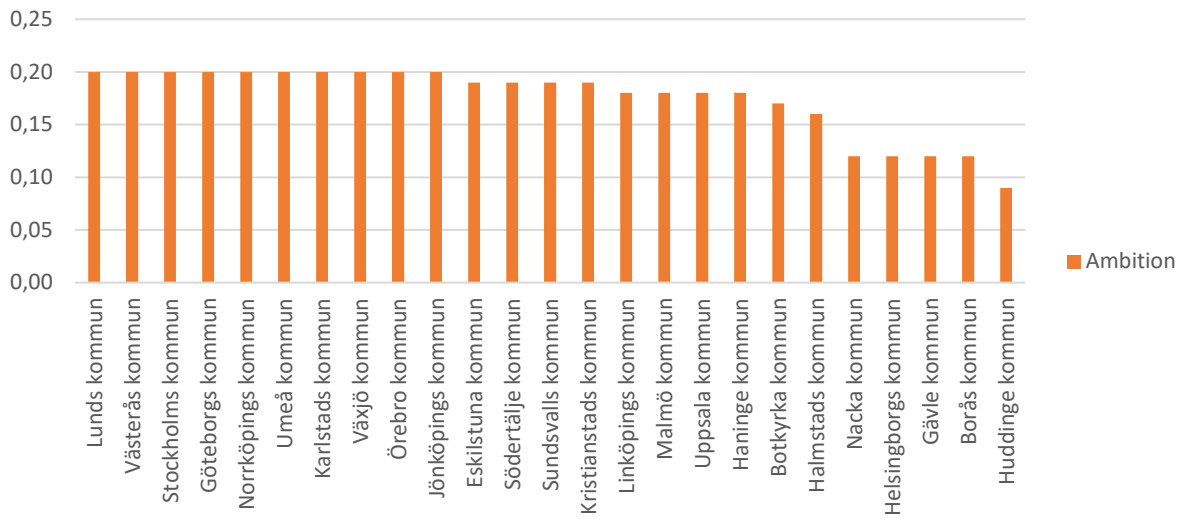


Eller som gemensam stapel där det blir tydligt att Västerås är den enda kommunen som har bättre förutsättningar än utfall:

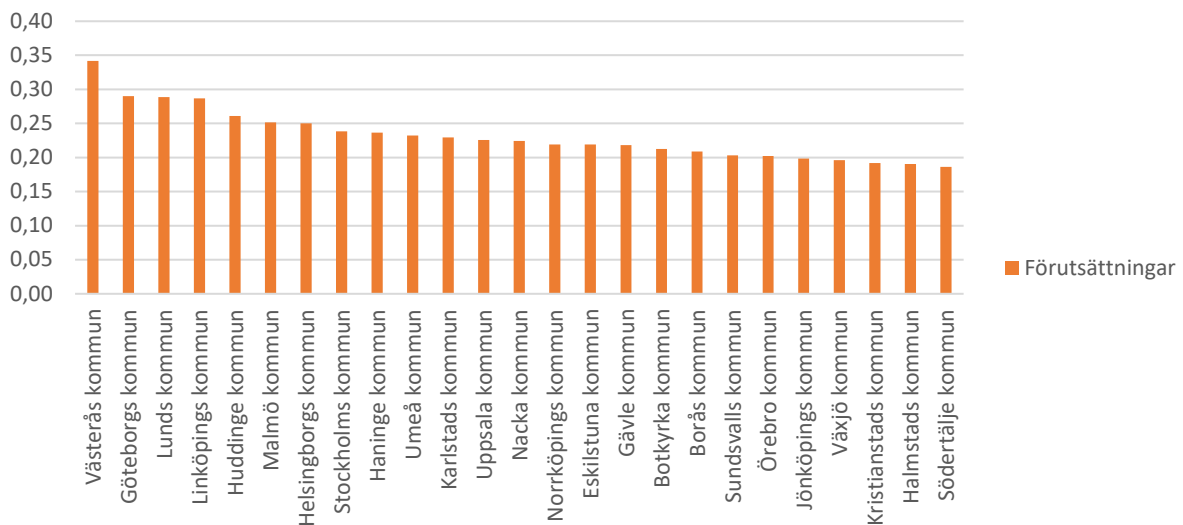


I de enskilda kategorierna *ambition*, *förutsättningar*, och *utfall* hamnar kommunerna i följande ordningar.

### Ambition

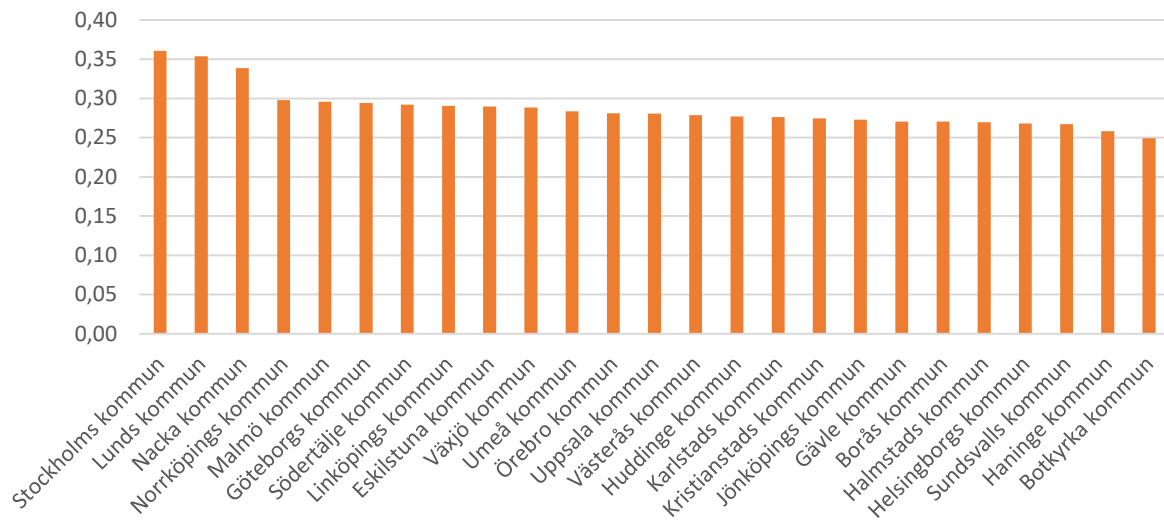


### Förutsättningar





## Utfall



### För mer information, kontakta

Jesper Johansson, specialist inom hållbar mobilitet, Tyréns

[jesper.johansson@tyrens.se](mailto:jesper.johansson@tyrens.se)

070-630 51 50

### Om Tyréns

Tyréns är ett av Sveriges ledande konsultföretag inom samhällsbyggnad. I samspel med kunder och partners skapar vi hållbara lösningar inom stadsutveckling och infrastruktur. Vi har 3 000 medarbetare och verksamhet i Sverige, England, Estland, Litauen, Polen och Bulgarien.

Tyréns är stiftelseägt och vår ägandeform gör det möjligt för oss att satsa målmedvetet på forskning och utveckling inom samhällsbyggnadsområdet. Vi drivs av nyfikenhet och har ett nära samarbete med universitet och högskolor.