

Rapport

# SVERIGES MOBILITETSBÄSTA STÄDER 2024



Slutrapport

**Dagens industri**

2024-04-30

## Bakgrund

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.

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.

Rankingen 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, kollektivtrafikhållplatser m.m.

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

En Advisory Board med externa experter har varit en del av processen. Denna grupp har kvalitetsgranskat upplägget och kommit med värdefulla kommentarer, inspel och förbättringsförslag. Advisory Board bestod av:

- Joanna Dickinson, senior rådgivare och mobilitetsexpert, IVL
- Maria Schnurr, Senior forskare hållbar mobilitet och stadsutveckling, RISE
- Maria Stenström, ansvarig för mobilitet och beteendefrågor, 2030-sekretariatet
- Mattias Goldmann, grundare av 2030-sekretariatet och ansvarig för frågor som rör bil- och Bränsle
- Per Mattsson, redaktör för Dagens industris bevakning av mobilitetsfrågor
- Catrin Offerman, Affärsägare, Möten & koncept Di-gruppen

# Teknisk beskrivning

## 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 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 minuters staden 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.

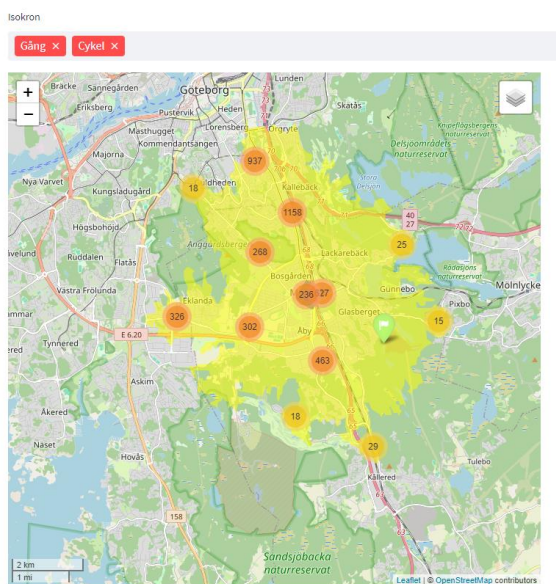
---

<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 central stationer, 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 gruppers efterfrågande 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.



Totalt i Mölndal finns det närmare 4200 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 Tumba. Det samma gäller för kollektivtrafik en hållplats kan vara allt från central stationen med tusentals avgångar per dag till en busshållplats med endast

<sup>2</sup> [Lägesväljaren rangordnar områden | Tyréns \(tyrens.se\)](https://www.tyrens.se/)

begränsad trafik under rusnings tider. 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 så att Stockholm uppvisar det största utbudet i alla kategorier. Vilket inte naturligt då centrala Stockholm både sett till täthet och vilket omland det försörjer är klart störts i landet.

Det vi kan se är att hur vi än vrider och vänder på underlagen så är det ett antal kommuner som stick 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 ur ett invånarperspektiv. 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 förutsättningarna att cykla mellan kommunens tätorter och angränsande tätorter i grannkommunen efter ett antagande

---

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

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 låne-cykelsystem 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

---

<sup>4</sup> Antal snabbbladdningsstationer - Miljöbarometern ([miljobarometern.se](http://miljobarometern.se))

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 korttidsparkeringstaxan per dygn använts för central parkering i staden. För de största städerna har näst dyraste parkeringszonen används 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 lägenhetsslutpriser per kommun.

## 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 påverkar detta.

---

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

<sup>6</sup>

<sup>7</sup> SCB

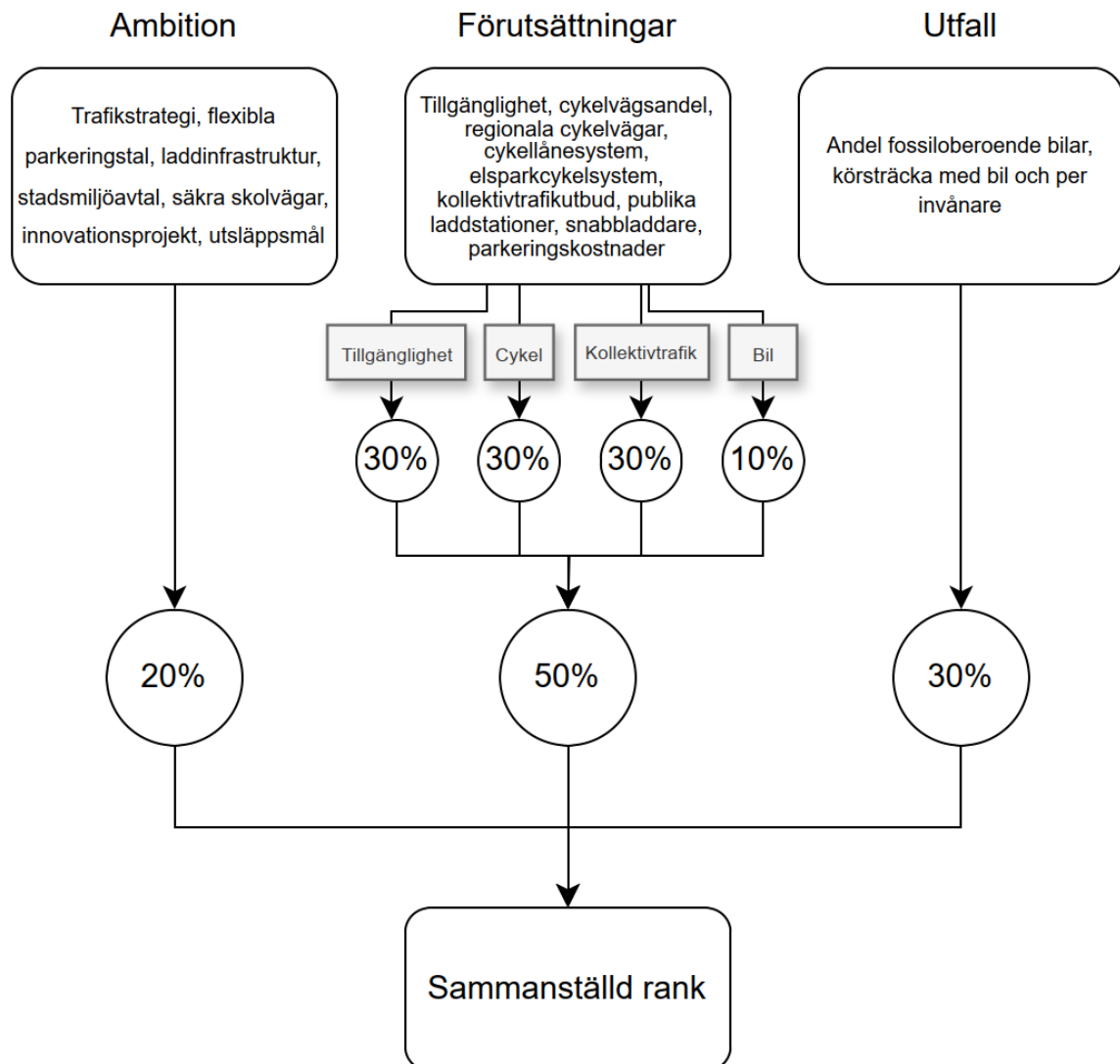
<sup>8</sup> Kolada

## 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 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.

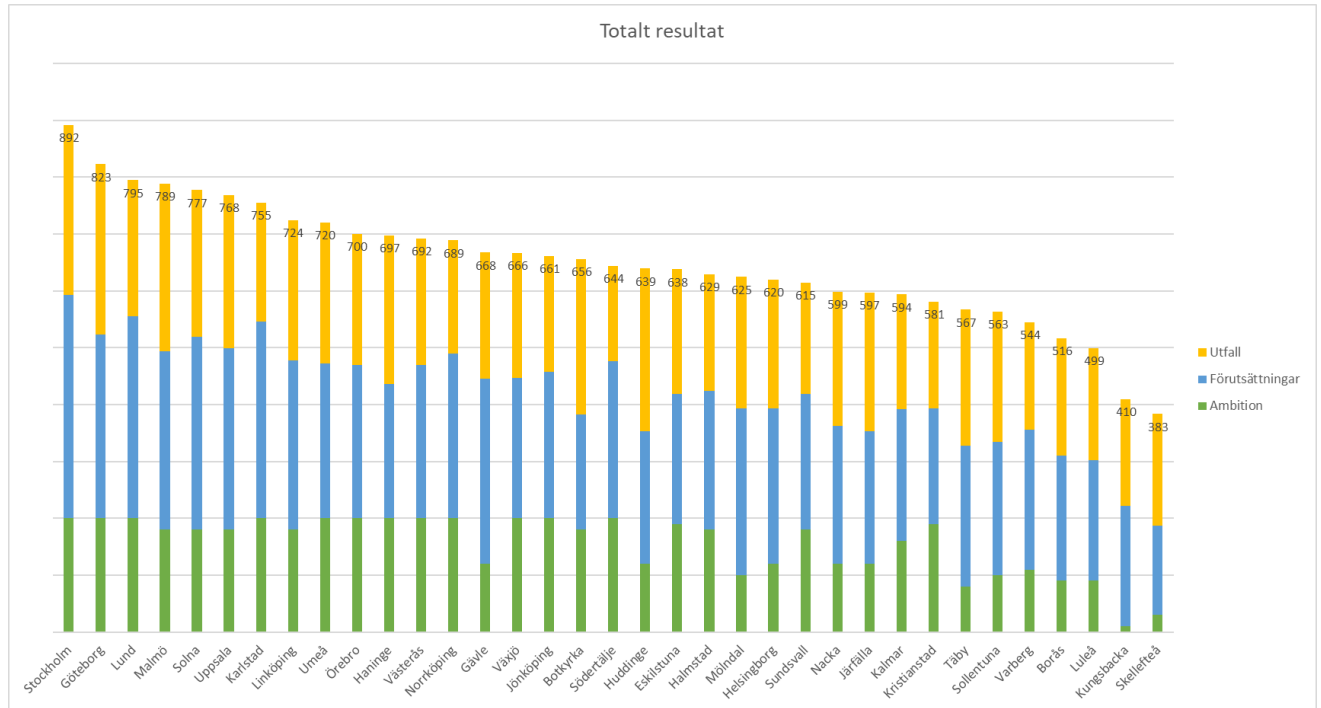
Vi har även valt att värdera tillgänglighet, cykel och kollektivtrafik högre än bil för KPI:n Förutsättningar. Detta eftersom fokus detta år har varit tillgänglighet samt att cykel och kollektivtrafik anses vara hållbarare trafikslag än bil.



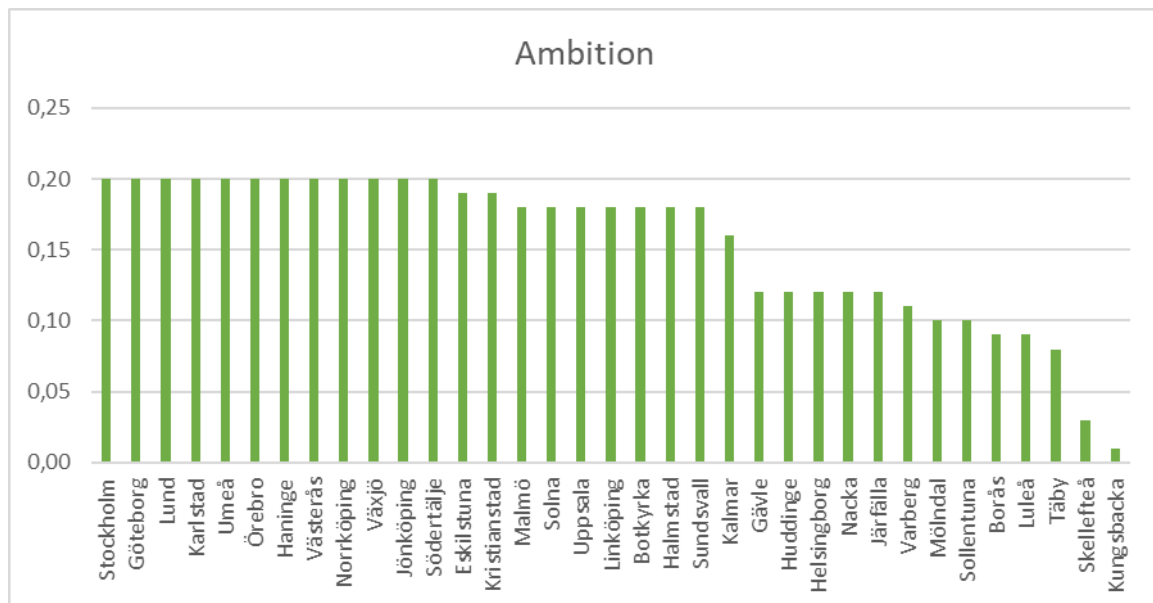


# Resultat

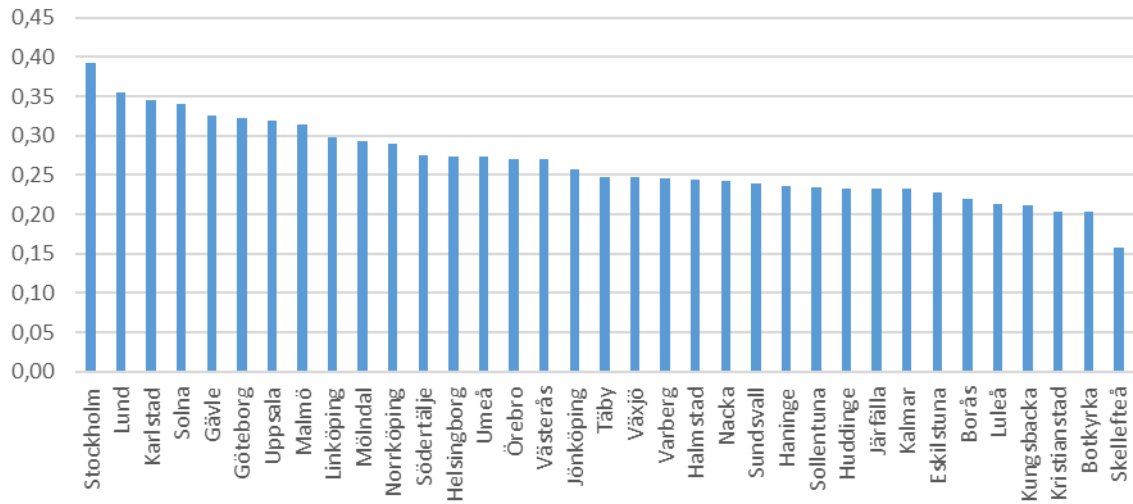
Studiens resultat visar att **Stockholm** hamnar högst och vinner den totala rankingen, mycket beroende på högst resultat i *förutsättningar* men även högt resultat i *utfall* och *ambition*. På andra plats kommer Göteborg, med högsta värdet i kategorin *utfall*, tätt följt av Lund på tredje plats med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



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



## Förutsättningar



## Utfall

