

SVERIGES BÄSTA MOBILITETSSTÄDER



TEMA Levande och trygga städer

DAGENS INDUSTRI LISTAR

Sveriges bästa mobilitetsstäder 2025 – vilka leder omställningen?

Så var det dags igen. Tillsammans med Tyréns har Di Mobilitet för tredje året i rad tagit 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 2025 ställs de 35 största kommunerna mot varandra. Men för att skaka om det lite på listan har vi skiftat lite fokus i år.

Temat för årets rapport är "Levande och trygga städer", alltså vilka städer som ger bäst förutsättningar för gående och cyklister. Det betyder att vi viktat om de olika delarna som ingår i rankingen och gett extra poäng för till exempel höga parkeringsavgifter, kollektivtrafiktillgång, cykelvägsandel och cykelmöjligheter mellan regioner. Och så har vi lagt till en helt ny indikator som har stor påverkan på slutresultatet, nämligen hastighetsnitt i kommunen.

Rankningen bygger på en rankningsmodell 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 att öka kunskapen och förståelsen för omställningen genom att identifiera goda exempel, men också förbättringspotentialen. Kanske kan rankningen också inspirera och sporra kommunerna att bli ännu bättre. Och så vet vi också att en grönare och hälsosammare stad gynnar alla, även plånboken.



Per Mattsson, redaktör Di Mobilitet

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 & Oscar Vigell, Dagens industri**

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

Hur levande är din stad?

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. Finns det styrdokument och strategier som för kommunen framåt?

I år har vi lagt lite extra fokus på hur promenad- och cykelvänlig din stad är genom att addera en ny parameter, nämligen kommunens snitthastighet i tätort. Hur trygga cyklister och gående känner sig i en stad är direkt kopplat till hur fort den motoriserade trafiken rör sig. Hur bra kommunen lyckats med att sänka bilarnas hastighet har fått stor påverkan på slutresultatet, men också hur pass bra både cykelinfrastrukturen och kollektivtrafik funkar.

Läs mer om hur vi gjort rankningen på sidan 31.

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

1

STOCKHOLM

"Tydligt mål om att biltrafiken ska minska med 30 procent och ett målmedvetet arbete med att sänka hastigheterna med bil har gjort Stockholm till Sveriges mobilitetsbästa stad 2025" LÄS HELA MOTIVERINGEN OCH MER OM KOMMUNENS ARBETE PÅ SIDAN 8

2

MALMÖ

"Malmö erbjuder mycket bra förutsättningar för cykel och kollektivtrafik samtidigt som de prissätter bilparkering högst av alla i de centrala delarna" LÄS HELA MOTIVERINGEN OCH MER OM KOMMUNENS ARBETE PÅ SIDAN 11

3

GÖTEBORG

"Göteborg är Sveriges bilstad, brukar det heta. Samtidigt har Göteborg ett av Sveriges bästa kollektivtrafiksystem, ett etablerat låncykelsystem, mål om att biltrafiken ska minska samt bra prissättning på parkering." LÄS HELA MOTIVERINGEN OCH MER OM KOMMUNENS ARBETE PÅ SIDAN 14

LÄS MER

På di.se/mobilitet kan man läsa mer om kommunernas arbete.



Låga hastigheter och hög andel elbilar lyfte årets vinnare

Stockholm tar hem guldmedaljen i 2025-års upplaga av Sveriges bästa mobilitetsstäder. Ett långsiktigt arbete med att sänka hastigheterna och minska biltrafiken har skapat en levande och trygg stad med hållbar mobilitet. Stockholms invånare är dessutom de som kör minst med bensin- och dieselmotorer av alla.

För tredje året i rad har Dagens industri tillsammans med samhällsbyggarkonsulten Tyréns mätt kommunernas mobilitetsarbete, och i år har vi lagt extra mycket fokus på hur cykel- och gångvänlig kommunen är.

Hur trygga cyklister och gående känner sig i en stad och hur levande den upplevs är direkt kopplat till en sak, nämligen tempot i trafiken.

”Levande städer innebär inte att det behöver vara helt bilfritt, men att det finns en harmoni där det

är bilfritt i centrala delar, och låga hastigheter. De städer som har 30 km/h och nedåt på gatorna upplevs mer levande och trygga för cyklister och gående”, säger Jesper Johansson, senior konsult inom hållbar mobilitet på teknikföretaget Tyréns, som tagit fram rankningen ihop med Dagens industri.

Han menar att cykel- och gångfartsgator är möjliga när hastigheterna är låga och cykel och gående enklare kan få företräde i trafiken. ▶



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

För att indikatorn inte ska slå fel på storstad och landsort har endast gatorna i kommunernas tätort mätts.

För andra året i rad är det Stockholm som tar hem förstaplatsen. Varför?

”Stockholm har jobbat strukturerat och långsiktigt för att få en levande och trygg stad med hållbar mobilitet. Deras styrdokument har med ett tydligt mål om att biltrafiken ska minska med 30 procent och att staden ska bli mer attraktiv för människorna”, säger Jesper Johansson och fortsätter:

”Stockholm har målmedvetet jobbat med att sänka hastigheterna med bil och är nu den stad som har lägst snitthastighet av alla. Detta tillsammans med att genomgående erbjuda bäst förutsättningar för alternativ till fossildriven bil har också gett resultatet att Stockholms invånare är de som kör minst med bensin- och dieslbilar av alla. Stockholm är därför Sveriges mobilitetsbästa stad 2025.”

Det bör noteras att Tyréns använt I huvudsak samma indikatorer för att mäta mobilitetsarbetet i alla år, men 2024 lade man till en indikator för ”tillgänglighet”, hur nära det var

mellan olika målpunkter i staden. Lite samma tänk som ”15-minuter staden”. I år är indikatorn ”hastighetsnitt i tätort”.

”Jag tycker mätningen är viktig, eftersom det ger en benchmark som kommuner inte har haft tidigare eftersom andra rankningar oftast är väldigt nischade. Vi märker att vi får många frågor från kommunerna efter att rankningen publicerats. Målet är att få med alla Sveriges kommuner och kanske fler indikatorer som exempelvis vilka partier som styr i kommunen och inkomstnivåer.”

Om man bara tittar på indikatorn för hastighetsnittet toppar **Stockholm**, men därefter kommer **Haninge, Huddinge, Nacka** och **Sollentuna**. I botten ligger **Kungsbacka, Skellefteå** och **Luleå**.

Förutom snittet på hastighet har de vanliga indikatorerna använts, som tidigare år. Det är ambition, förutsättningar och utfall.

När det gäller just hastigheten tar Stockholm bästa poäng och har också jobbat länge med att sänka hastigheterna i staden, vilket ger bra förutsättningar.



”Stockholm har jobbat strukturerat och långsiktigt för att få en levande och trygg stad med hållbar mobilitet.”

Jesper Johansson,
senior konsult inom
hållbar mobilitet på
teknikkonsultföretaget
Tyréns

Sveriges bästa mobilitetsstäder			
PLACERING	2023	2024	2025
1	Lund	Stockholm	Stockholm
2	Västerås	Göteborg	Malmö
3	Stockholm	Lund	Göteborg

”Göteborg har emellertid lite att jobba på. De ligger 5:a från botten när det gäller hastighet, och det är helt klart det som gör att de tappar sin andra plats från förra året. Göteborg borde ha liknande förutsättningar som Stockholm. Utifrån den synvinkeln klättrar Malmö som jobbat mycket med parkeringsavgifter”, säger Jesper Johansson.

Hur har ni mätt snitthastigheten i tätort?

”Vi har använt öppen data för den skyltade, alltså den satta hastighetsbegränsningen på kommunala gator i tätort. Att det är många stockholmsförorter som fått bra poäng på snitthastigheten kan bero på närheten till Stockholm, där regionen flyter ihop och ger en högre acceptans”, förklarar Jesper Johansson.

Tittar man på indikatorn som visar kommunens ambition ligger Kungsbacka i botten.

”Kungsbacka har inga styrdokument.

Det finns beslut om något som ska komma, men styrdokument väger tungt i den här viktningen. Jag vet inte om det är bästa sättet att mäta på, men det är det vi har valt. Trafikstrategin är viktig, att ha ett mål att minska biltrafiken, säger Jesper Johansson och fortsätter. Det finns ingen kommun med låg ambition som hamnar i övre halvan av rankingen.”

Han förklarar att det kan finns kommuner som sticker ut, som har bra ambition, men som ändå hamnar i andra halvan av rankingen, som **Eskilstuna, Kristianstad** och **Växjö**, men att det i så fall beror på andra indikatorer.

”Södertälje får exempelvis färre poäng för utfall eftersom staden har

en stor andel bilåkande, över 900 kilometer per person och år. Södertälje är ensam kommun att ligga över 700 kilometer per person och år. Även fast Södertälje har en av de högsta andelarna fossilberoende bilar av alla kommuner så åker deras invånare mest med fossildrivna bilar eftersom de totalt åker så mycket bil”, säger Jesper Johansson.

Även Lund halkar efter på grund av en hög andel bilåkande.

”Att Lund inte ligger kvar på 3:e plats beror på hur många mil de åker med fossildrivna bilar. Göteborgarna åker 440 kilometer per år och person, Lund ligger på över 600 kilometer per person. Lund jobbar med att minska det, men det tar tid”, säger han.

Förklaringen att många bilar kan vara registrerade som leasingbilar i kommunen, eftersom leasingbolaget ligger där, är något som kan påverka för alla kommuner med liknande företag.

Varför hamnar Malmö högre upp i år?

”Det är roligt. De har ju inte varit på pallen tidigare. De fick högt betyg på förutsättningar, näst bäst faktiskt. De jobbar bra med frågor kring kollektivtrafik, cykelvägsandel och fick ett hyfsat lågt hastighetssnitt och bra betyg på parkeringskostnader. De har haft en jämn planering för att minska biltrafiken och gynna de andra transportslagen”, säger Jesper Johansson.

Solna, som kom 5:a förra året, halkar ner en plats, bara snäppet efter Uppsala.

”Det är jättekul att en så liten kommun som Solna ligger så stabilt, trots att vi ändrat på indikatorerna. Solna är också ett bra exempel på att det går att göra bra mobilitetslösningar ▶

oavsett vem som styr.”

”Solna är exempelvis enda kommunen i Sverige som har parkeringskostnader i hela kommunen på allmän mark, dygnet runt, alla dagar. Ingen annan kommun har det och beslutet togs när det var ett borgerligt styre. De har haft ett politiskt samarbete”, säger Jesper Johansson.

Uppsala klättrar ett steg i år och hamnar på 5:e plats. Ett skäl kan vara en låg hastighet, där Uppsala kommer efter stockholmsförorterna och Kristianstad.

”Uppsala halkade efter förra året på grund av tillgängligheten, men ligger nu 4:a sett till förutsättningar efter Stockholm, Malmö och Lund. De borde kunna ta sig ännu högre. De saknar något styrdokument men de jobbar bra med cykel och kollektivtrafik”, säger Jesper Johansson.

Han lyfter Karlstad som ett exempel på en kommun som ligger bra till, inte minst kopplat till kommunens storlek. De kommer 8:a i år mycket tack vare satsningarna på kollektivtrafik och cykelinfrastruktur.

”Om Karlstad jobbar med att sänka hastigheterna i tätort borde de kunna ta sig ännu högre”, säger Jesper Johansson.

Skellefteå stannar kvar längst ned.

”Förändringar tar tid och de jobbar stenhårt och är jätteengagerade, men de kom igång sent. Det gör att de ligger sist. De har haft svårt att få invånarna att cykla året om, även om vintercykling är stort, men titta på

Umeå som ligger mycket högre i poäng. De har jobbat länge med frågorna, säger Jesper Johansson.

Att Skellefteå satsar på elflyg och drönare, som i framtiden kan påverka transporter, är inget som vägs in i rankningen.

”Det är en jättebra satsning och den kommer att bli viktig för utvecklingen, men även om den har potential ger den inga poäng i viktningen”, säger han.

Vilket råd skulle du ge Skellefteå?

”Man bör ha en stabil grund med cykelvägar, en utbyggd kollektivtrafik, kommersiell bilpool och jobba med marknadsmässigt anpassade parkeringskostnader. Det är svårt att differentiera parkeringsavgifterna beroende på typ av bil, men man kan bygga laddplatser och bestämma att de enbart får användas av elbilar, och att elbilar får stå där även om de inte laddas, men det blir förstås dyra lösningar”, säger han.

Jesper Johansson tipsar även om att se över hastigheten i tätort, att det inte finns någon anledning att ha 50 km/h på lokala gator i tätort, att köer mest beror på inbromsningar, att låga hastigheter dessutom ger ett bättre flyt i trafiken.

”Ett tips till alla kommuner är att styrdokumentet är viktiga. Det går inte bara att köra på bra idéer. Man måste ha stabila och långsiktiga styrdokument. Och till sist – få politikerna att komma överens över blockgränserna. Hållbar mobilitet görs inte på fyra år”, säger Jesper Johansson. ■

STOCKHOLM

1

Stockholm är Sveriges bästa mobilitetsstad 2025 – låga hastigheter och tydlig strategi om trafikminskning lyfter huvudstaden.

”Stockholm har jobbat strukturerat och långsiktigt för att få en levande och trygg stad med hållbar mobilitet. Deras styrdokument har med ett tydligt mål om att biltrafiken ska minska med 30 procent och att staden ska bli mer attraktiv för människorna. Stockholm har målmedvetet jobbat med att sänka hastigheterna med bil och är nu den stad som har lägst snitthastighet av alla. Detta tillsammans med att genomgående erbjuda bäst förutsättningar för alternativ till fossildriven bil har också gett resultatet att Stockholms invånare är de som kör minst med bensin och dieslbilar av alla. Stockholm är Sveriges mobilitetsbästa stad 2025.”

LÄS MER PÅ FÖLJANDE SIDA



#1

Placering 2025	1
Placering 2024	1
Snitthastighet i tätort	39.2 km/h
Trafikstrategi med mål om minskad biltrafik	Ja
Cykelvänlig stad	Ja
Fossiloberoende personbilar 2023	40%
Körsträcka/person 2023	514 mil
Flexibla parkeringstal	Ja



► **SARA BERGENDORFF, avdelningschef Trafikkontoret**

Stockholm sänker farten – för en tryggare och grönare stad

Etta i totala rankningen två år i rad och bäst när det gäller poäng för lågt hastighetssnitt i tätort, hur lyckas ni hålla nere tempot i storstaden?

”Det är nog tio år sedan vi började jobba med en hastighetsplan och där- efter har vi successivt gjort åtgärder och skyltat om. Vi tog en stadsdel i taget. Så som det ser ut nu kommer vi vara helt klara med hastighets- planen 2026.”

”När vi började med hastighets- planen handlade det mest om trafik- säkerheten, men i dag har hastighets- frågan även kopplats till andra mål som vi vill uppnå, som klimat, miljö, buller, utsläpp och vistelse.”

Ni har gjort en historisk djupdykning också?

”Ja vi gjorde en analys kring res- mönster i förhållande till markan- vändningen, även för reglerings- beslut över hundra år tillbaka i tiden. Vi kunde tydligt se att man får det man planerar för. Sedan förändras förstås synen på vad man tror är framtiden.”

Hur menar du då?

”Vi har alltid trott att vi har gjort något bra för staden, även när vi byggde motorvägar mitt i staden då bilen var framtiden. Frågan är om det vi tror nu är bäst för framtiden, men vi utgår från människan som vill bo och mötas i en stad och håller fast vid den grundbulten.”

Var brister ni i Stockholm?

”Stockholm är en stor stad. Det finns stora utmaningar i att ha för- ortsmiljöer, som har trafikseparerad infrastruktur och miljonprograms- områden, där vi har trafiksäkra miljöer som kanske inte är så trygga alla gånger. Trafiksepareringarna är knepiga att bygga om, inte minst på grund av höjdskillnader, men vi försöker. Vi kan se vissa stråk i ytterstaden där det inte finns någon gångväg intill bilvägar, att folk har gått på stigar, och på sådana platser försöker vi bygga infrastruktur så att det ska vara tryggare att röra sig där.



”Stockholm har jobbat strukturerat och långsiktigt för att få en levande och trygg stad med hållbar mobilitet.”

Sara Bergendorff,
avdelningschef
Trafikkontoret

► Hur har det gått med miljözonerna i Stockholm?

”Det har varit rätt många turer, men miljözon 3, som planeras för delar av city, är klubbat i kommunfullmäktige, men överklagades både till förvaltningsrätten och länsstyrelsen, men där förvaltningsrätten nu gett Stockholm rätt. Vi väntar på besked från länsstyrelsen någon gång under våren.”

”I Gamla Stan införde vi en stadsmiljözon förra året, då vi plockade bort en del parkeringsplatser på torgen och tillskapade vistelse.”

”Nu har vi också fått beslut i årets budget att införa stadsmiljözon på Södermalm, något vi håller på att titta på. Vilket område det blir där beslutas om längre fram. På Södermalm har vi länge jobbat med ”Levande Stockholm” med sommargåtor som varit väldigt populärt.”

Har ni några projekt på gång?

”Vi har flera innovationsprojekt, varav ett av de största är Systemdemonstrator STOLT (Stockholm Local Transitions), där syftet är att få mer effektiva och utsläppsfria transporter, och att testa nya sätt att mäta.”

”Ett annat projekt handlar om ”European Mobility Space”, som kanske inte syns så mycket, men som handlar om att få in data. Där samarbetar vi med flera europeiska städer.”

Cykelprojekt då?

”Ett stort projekt som är i genomförandeskedet är Riddarholmskanalen förbi Gamla Stan där vi har otroligt stora cykelflöden. Upp till 15.000 cyklister passerar där varje dag.”

”Vi jobbar också med Tegelbacken, som utvecklas från en bullrig och inte så charmig plats till en park som ska stå klar våren 2026. Redan i dag flyttar vi om busshållplatserna.”

Stockholm stad har också gjort förändringar i kollektivtrafiken, bland annat med stombusslinje 4, som går 12 kilometer mellan Radiohuset och Gullmarsplan. Den busslinjen används av 35.000 personer varje dag, och har flest resenärer av alla, vilket enligt uppgift är lika många som i hela SJ:s trafik.

”4:an har förbättrats med framkomlighetsåtgärder, särskilt bussfält, små saker som gör stor skillnad. Det inkluderar också förbättringar på St Eriksgatan, där trafiksignalerna ger bussen prioritet. En minut förbättrad restid gör väldigt stor skillnad.”

Finns det lagar eller regler som du hade velat förändra för att enklare kunna genomföra förändringar?

”Det är Polisen som övervakar att ordningslagen följs på allmän plats. Eftersom Polisen saknar resurser hade vi kunnat övervaka i frågor som exempelvis gäller uteserveringar, ge tillstånd och även se till att ordningen sköts beträffande elsparkcyklar.”

Vad har ni för långsiktiga mål?

”Vi vill minska biltrafiken med 30 procent från 2017 års nivå och det kämpar vi med. I innerstaden är vi på god väg. Längre ut i regionen går det lite åt andra hållet. Mycket handlar om saker som ligger utanför vår kontroll, exempelvis drivmedelspriser. Dessutom håller lågkonjunkturen på att vända, vilket också påverkar.”

Hur ligger ni till i dag?

”Vi har minskat något, kanske till 25 procent i innerstaden, men det ser som sagt inte lika bra ut i hela kommunen, där vi också har många statliga vägar. Men om vi följer kurvan vi har nu kommer vi klara målet till 2035.” ■

”Vi vill minska biltrafiken med 30 procent från 2017 års nivå och det kämpar vi med. I innerstaden är vi på god väg.”

Sara Bergendorff,
avdelningschef
Trafikkontoret

MALMÖ

2

Malmös framgångsrecept:
Bra förutsättningar för cykel
och kollektivtrafik och höga
parkeringsavgifter.

”Malmö har lyckats med det som många andra städer strävar efter och har skapat en levande och trygg stad med hållbar mobilitet. Malmö erbjuder mycket bra förutsättningar för cykel och kollektivtrafik samtidigt som de prissätter bilparkering högst av alla i de centrala delarna. Alla viktiga styrdokument är på plats och stöttar bevisligen utvecklingen i rätt riktning på kort och lång sikt. Allt detta tillsammans gör att Malmös invånare kör mindre bil än de flesta av Sveriges övriga städer och då förtjänar man en plats på prispallen”

LÄS MER PÅ FÖLJANDE SIDA

#2

Placering 2025	2
Placering 2024	4
Snitthastighet i tätort	47,7 km/h
Trafikstrategi med mål om minskad biltrafik	Ja
Cykelvänlig stad	Ja
Fossiloberoende personbilar 2023	22.7%
Körsträcka/person 2023	443 mil
Flexibla parkeringstal	Ja

► **CHRISTIAN RESEBO, sektionschef trafiksamordning Malmö stad**

Malmö vill bli föregångare för hållbar mobilitet

Det verkar gå bra för Malmö, vad är på gång?

”Vi har inte minst tryckt ut elsparkcykel-konceptet och försökt starta ett stationsbaserat integrerat delningsfordonssystem i Malmö. En del städer förbjuder elsparkcyklar, men vi vill istället integrera delningsfordonen i den totala infrastruktur- och transportlösningen.”

Hur gör ni det?

”Vi samarbetar med Skånetrafiken och har som ambition att hitta ett system som gör att du kan söka, boka och kanske också betala delningsfordon som en del av kollektivtrafiken, kanske till och med som en prenumeration. I ditt månadskort kan du kanske ha 30 minuter med elsparkcykel eller delningscykel inkluderat för att komma till slutmålet, utan att behöva vänta på en ny buss. På så vis knyter vi ihop systemet.”

Vill ni inte att folk åker buss?

”Jo, självklart, men vi får inte plats med fler bussar. Vi har fyllt hela staden. Skånetrafiken vill till och med ha hjälp med geofencing som kan visa slot-tider, som exempelvis ger busschauffören en viss tid på sig att köra genom en korsning, annars hamnar den i kö.”

”Vi diskuterar också om det går att integrera i parkeringsköpen i samband med att man bygger nya fastigheter, så att delningsfordonen integreras. Och om jag får drömma ännu

mer kan jag tänka mig att man istället för att ordna vanliga parkeringar på sin mark, att man kan erbjuda en semi-publik delningstjänst, alltså att de boende har koppling till hela delningssystemet, men att de har sina fordon i källaren, men att de ändå ingår i systemet de betalar för.”

Det krävs rejäla mobilitetshubbar då?

”Man kan ha hubben på egen mark, men ändå göra den tillgänglig för andra. Det ska då vara samma fordon som vi har på våra offentliga delningsstationer, som går att parkera var som helst.”

Men det har funnits många delningstjänster som fått lägga ner, eftersom de inte klarat sig ekonomiskt, hur tänker du kring det?

”Vi verkar inte ha det problemet i Malmö. Vi har lite mer organiskt, människor reser i olika riktningar hela dagen.”

Vad inspirerar er?

”Vi är mentalt i framkant och inspireras av städer som Dresden och Berlin, där delningsbilar är vanliga, men vi kan inte reservera plats för delningsfordon på allmän platsmark.”

”Vi vill etablera 3.000 delningsbilar runt om i Malmö, vilket gör att systemet inte bara kommer plocka din andrabil, utan även många förstabilar.”



”Vi är mentalt i framkant och inspireras av städer som Dresden och Berlin, där delningsbilar är vanliga, men vi kan inte reservera plats för delningsfordon på allmän platsmark.”

Christian Resebo,
sektionschef trafiksamordning Malmö stad

Vad har ni mer för mål?

”Vi har en politisk ambition att minska utsläppen från vägtrafiken med 70 procent till 2030 och vi ser att enda sättet att göra det är att ställa om fordonsflottan till minst 40 procent elbilar. I dag är det 8 procent. Det är en bit kvar.”

När det gäller snitthastigheten i stan kommer Malmö rätt långt ner, vad beror det på?

”Att införa 30km/h i centrum är inte en fråga om utan när. I dag har vi 40 generellt, förutom vid skolor där det är 30. Sedan har vi hastighetshinder och vägbulor, vilket gör att när vi mäter den faktiska hastigheten så kör de flesta runt 30, inte runt 40.”

– Vi har under året jobbat med en större plan för att skapa en lugn och trög trafikzon enligt ”centrifugalplanen”, där man genom att göra det trögt i mitten slungar ut trafiken till det yttre vägnätet. Vi har skissat lite på en sådan lösning och på vilka konsekvenser det får på kollektivtrafiken och framkomligheten.”

Förra året pratade du om 3-30-300 för att få en grönare stad, med 3 bostadsnära träd, 30 procent krontäckning i närområdet och 300 meter mellan bostad och grönområde, hur går det med den ambitionen?

”Den gäller fortfarande och det är fascinerande hur snabbt det har svängt från att vi pratade körfältsbredd för tio år sedan till att vi nu mest pratar träd, även på kollektivtrafikens bekostnad.”

Några nya idéer?

”Vi har hela ritbordet fullt med idéer och spännande saker. Vi vill se hur vi kan sprida ut resandet över dygnet, förbättra kapaciteten på ringvägen, hitta lösningar med ruttvalshjälp, inte bara hur man snabbast kan ta sig från a till b, utan rutter som är bra för hela flödet. Vi pratar miljözoner och hastighetszoner och trängselavgifter, spårbunden kollektivtrafik under och ovan mark. Men det som ligger närmast är väl den nya Malmö Express-linjen som ska invigas, en 25 meter lång eldriven buss.”

Finns det lagar eller regler som du hade velat förändra för att snabbare driva på omställningen?

”Förutom att få ställa delningsfordon på allmän platsmark, hade jag själv önskat mig att Polisen fick tillstånd att bötfälla bilägaren för hastighetsöverträdelse, bulleröverträdelse eller rödljuskörning, inte bara bilföraren. Vi har en del problem med streetracing i centrum och det är svårt och trögt för Polisen att övervaka detta.” ■





GÖTEBORG

3

Höga snitthastigheter ett sänke för fjolårets två Göteborg. Men inte är man "Sveriges bilstad".

"Göteborg är Sveriges bilstad, brukar det heta. Samtidigt har Göteborg ett av Sveriges bästa kollektivtrafiksystem, ett etablerat låncykelsystem, styrdokument som har mål om att biltrafiken ska minska samt är en av Sveriges bästa städer på att prissätta bilparkering. Visst åker man fortfarande bil i Göteborg, men mindre än i 32 av de 35 städer vi har undersökt och när man kör bil så är det oftast med fossilberoende bilar. Utbudet av alternativ till fossildriven bil och framförallt att Göteborgs invånare är näst bäst i Sverige på att resa hållbart säkrar en plats på prispallen även detta år."

LÄS MER PÅ FÖLJANDE SIDA

#3

Placering 2025	3
Placering 202	2
Snitthastighet i tätort	51,9 km/h
Trafikstrategi med mål om minskad biltrafik	Ja
Cykelvänlig stad	nej
Fossilberoende personbilar 2023	25.4%
Körsträcka/person 2023	453 mil
Flexibla parkeringstal	Ja



► **JENNY OLSSON, avdelningschef mobilitet och serviceresor**

Sveriges första självkörande stadsbuss – snart i Göteborg

Vad har hänt inom mobilitet det senaste året, Jenny Olsson, avdelningschef mobilitet och serviceresor Göteborg stad?

”Ett spännande och innovativt projekt är att vi tillsammans med Västrafik och Vy Buss planerar för en autonom busslinje i Göteborg. Vi har snabbbehandlat ärendet och förhoppningen är att vi kan börja testköra till sommaren. En del av vår strategi handlar om att vi ska ha en teknik i staden som möjliggör moderna och framtida lösningar. Det är det vi strävar efter.”

Bussen ska gå mellan Centralstationen via Gårda till Lisebergs station, men

Centralstationen är väl full med spårvagnar, bussar, bilar, gående och cyklar? Klarar en självkörande buss det?

”Om bussen klarar de förutsättningarna klarar den vad som helst. Det är en teknik som testats tidigare, bland annat i Stavanger i Norge. I Sverige är vi första staden som kommer ha en autonom stadsbuss i linjetrafik och som håller samma hastighet som övrig trafik.”

Hur stor är bussen?

”Det är en stadsbuss som är åtta meter lång och tar 21 sittande passagerare och totalt 52 resenärer. Under en testperiod ska bussen köras utan passagerare med säkerhetsförare.

Efter testperioden kommer den köras med säkerhetsförare och vara öppen för resenärer. Målet är att stegvis ta bort säkerhetsföraren helt.”

Förra året började ni med ett projekt med uppkopplade transportbilar, för att underlätta lossning till företag och affärer i city, hur har det gått?

”De smarta, uppkopplade lastzonerna, där transportörer delat information i realtid till oss när de stannat för att lossa gods, blev väldigt lyckat. Förvaltningen har lärt sig väldigt mycket när det kommer till stadens framtida roll och hur det kommunala och privata kan samarbeta.”

”Vi vill inte låsa oss vid enstaka lösningar som kanske inte standardiseras, utan lösningarna ska vara öppna och leverantörsberoende. Vi ska exempelvis inte ge bort data till enstaka aktörer.”

Ni har varit med i EU-projektet Move21, som ska göra europeiska städer till smarta nollutsläppsområden för mobilitet och logistik. I detta ingår bland annat mobilitetshubbar, eller hur?

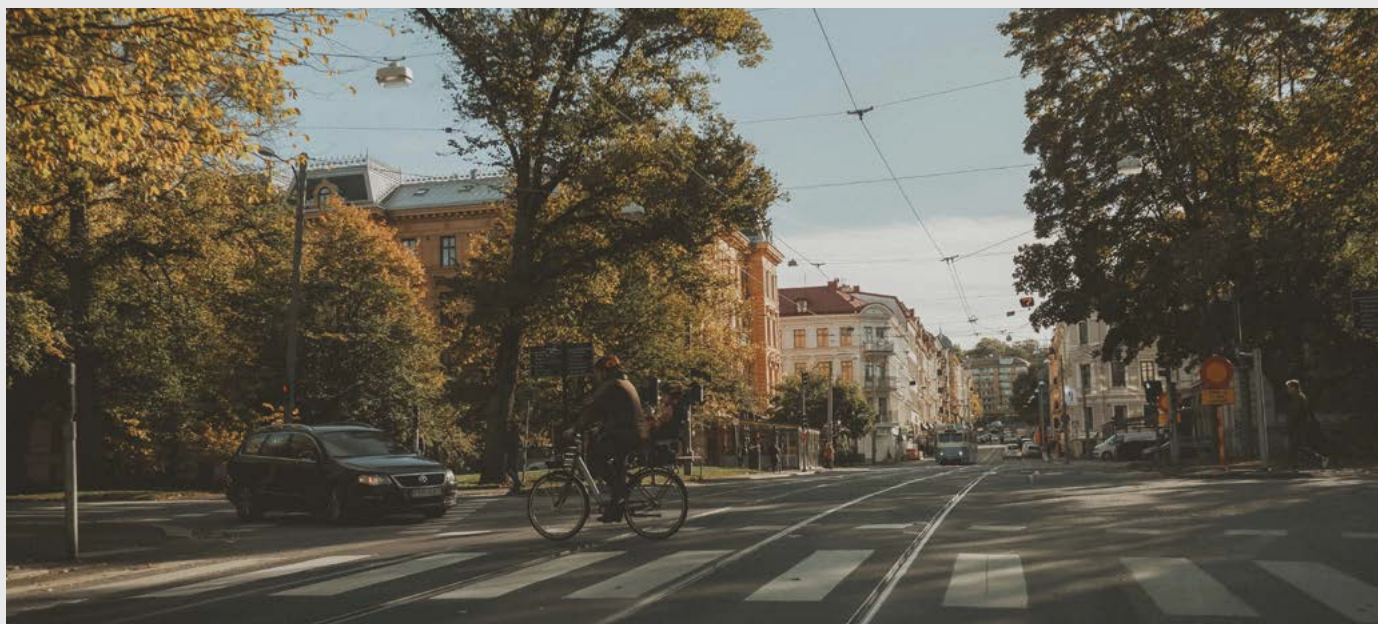
”Generellt sett har det handlat om att testa balansen mellan vad vi som

offentlig aktör kan och bör bidra med, att ha ett systemperspektiv. Vi hade exempelvis en ”Park and Ride”- lösning. Det gick ut på att få pendlare att ställa bilen och byta till en låncykel från vårt system ”Styr & Ställ”. Vi fick en enda person att nappa, vilket inte var särskilt lyckat. Men vi vågade, och insåg att vår tes inte höll. Men det är okej.”

”Vi har också satsat ett mobilitets-hotell i Nordstan, vilket var ett nytt sätt att samverka med näringslivet. Vi behövde reda ut vad som var stadens roll i sådana här initiativ. Det behöver analyseras. Staden ska inte driva mobilitetshotell, men vi ska möjliggöra att få i gång initiativ och ge förutsättningar för att den här typen av verksamhet ska fungera utifrån hela trafiksystemet.”

Hur följer ni målen för hållbart resande som ni satt?

”Politikerna är tydliga och angelägna om att jobba i hög takt med resultat när det gäller hållbart resande. Vi har kopplat många uppdrag för att göra staden mer tillgänglig för gång, cykel och kollektivtrafik och transporter till näringslivet. Det är den ▶



prioriteringsordning som vi har.”

”En del av framgången i arbetet med hållbara resor är att vi är ganska ihärdiga. Vi gör många små saker. Ingen grej är för liten för att testa. Samtidigt håller vi i större initiativ och strävar efter att jobba i stor skala, allt eftersom tekniken mognar.”

Vad är ni mest stolta över?

”Jag tänker att vi ska vara stolta över att vi etablerar nya mobilitets-tjänster. Det är inga nyheter, men vi har i storleksordningen 4,5 miljoner elsparkcykelresor per år, så mikromobilitet i Göteborg är väl etablerat. Vi har fler resor per elsparkcykel än något annan stad i Sverige och har cirka 5.000 elsparkcyklar.”

”Jag skulle också vilja säga att vi är stolta över att vi vågar testa och lyckas med att bryta ’ny mark’ inom mobilitetsområdet på både svensk och internationell nivå. Oavsett om det handlar om att få människor att resa mer hållbart genom att resa med mikromobilitetstjänster eller om det handlar om digitalisering av transportsystemet.”

Har ni de regler och lagar som ni behöver för att skynda på transformationen?

”Vi ser att det finns många nya förslag som vi gärna hade sett att vi fick använda. Ett exempel är att få börja ordna med bilpoolsplatser på allmän plats. Ett annat exempel är att vi som stad ska ha större rådighet kopplat till trängselskattens utformning.”

”Vi behöver all hjälp vi kan få från styrande dokument och tydliga uppdrag från politikerna och genomför-

andekraft. Ibland är frågorna delade mellan politiska partier. Vi har exempelvis en parkeringspolicy som varit bordlagd, men där vi hoppas på beslut i maj.”

Hur ser ni på parkeringar i staden?

”Det är en svår fråga. Det börjar bli trångt i staden. Vi får inte plats även om vi bygger ut kollektivtrafiken. Vi vet att vi behöver klimatsäkra, öka krontäckningsgraden genom att plantera fler träd, införa hyrcyklar, elsparkcyklar, nya typer av fordon som vi kanske inte ens känner till i dag.”

Men bilar kommer finnas kvar i planeringen?

”Vi behöver göra plats för alla trafikslag ihop med andra funktioner i stadsmiljön. Det räcker inte att tillvaron innanför vallgraven fungerar. Göteborg är en växande region.”

Drömprojekt?

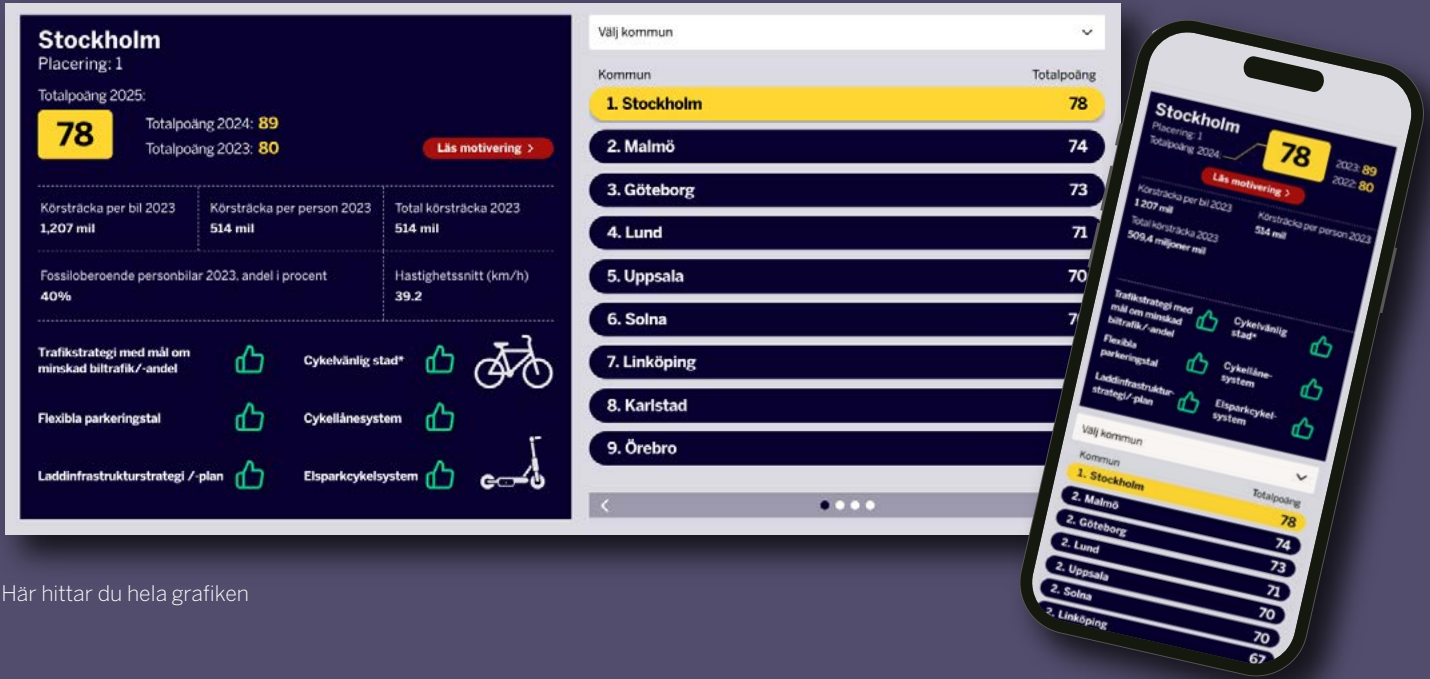
”Det finns mycket att göra, vi har så många uppdrag från politikerna och just nu är vi fullt upptagna att flytta gatu- och markparkeringar till parkeringsanläggningar, anpassa parkeringstaxor, ta fram planer och annat. Vi tar gärna lärdomar från omvärlden och ser på möjlighet att införa områdesvis planering där biltrafik leds bort eller begränsas till förmån för gång, cykel, kollektivtrafik eller andra kvaliteter i stadsrummet. På sikt kan vi tänka oss att testa autonoma fordon inom Service-resor.” ■



”Ett spännande och innovativt projekt är att vi tillsammans med Västtrafik och Vy Buss planerar för en autonom busslinje i Göteborg.”

Jenny Olsson,
avdelningschef
mobilitet och
serviceresor

Interaktiv grafik: Hur promenad- och cykelvänlig är din stad? På di.se/mobilitet kan du utforska statistik kring din kommun, och läsa mer om hur kommunerna jobbar med en hållbar mobilitet.



Här hittar du hela grafiken

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.

Ambition

Trafikstrategier, flexibla parkeringstal, laddinfrastruktur

20%

Förutsättningar

Hastighetsnitt	25%
Kollektivtrafiktillgång	23%
Parkeringsavgifter	15%
Cykelvägsandel	13%
Regionala cykelkopplingar	10%
Cykellånesystem	3%
Elsparkcykelsystem	3%
Bilpooler	3%
Publika laddstationer	3%
Snabbladdare	3%

60%

Utfall

Körsträcka med fossiloberoende fordon per capita

20%

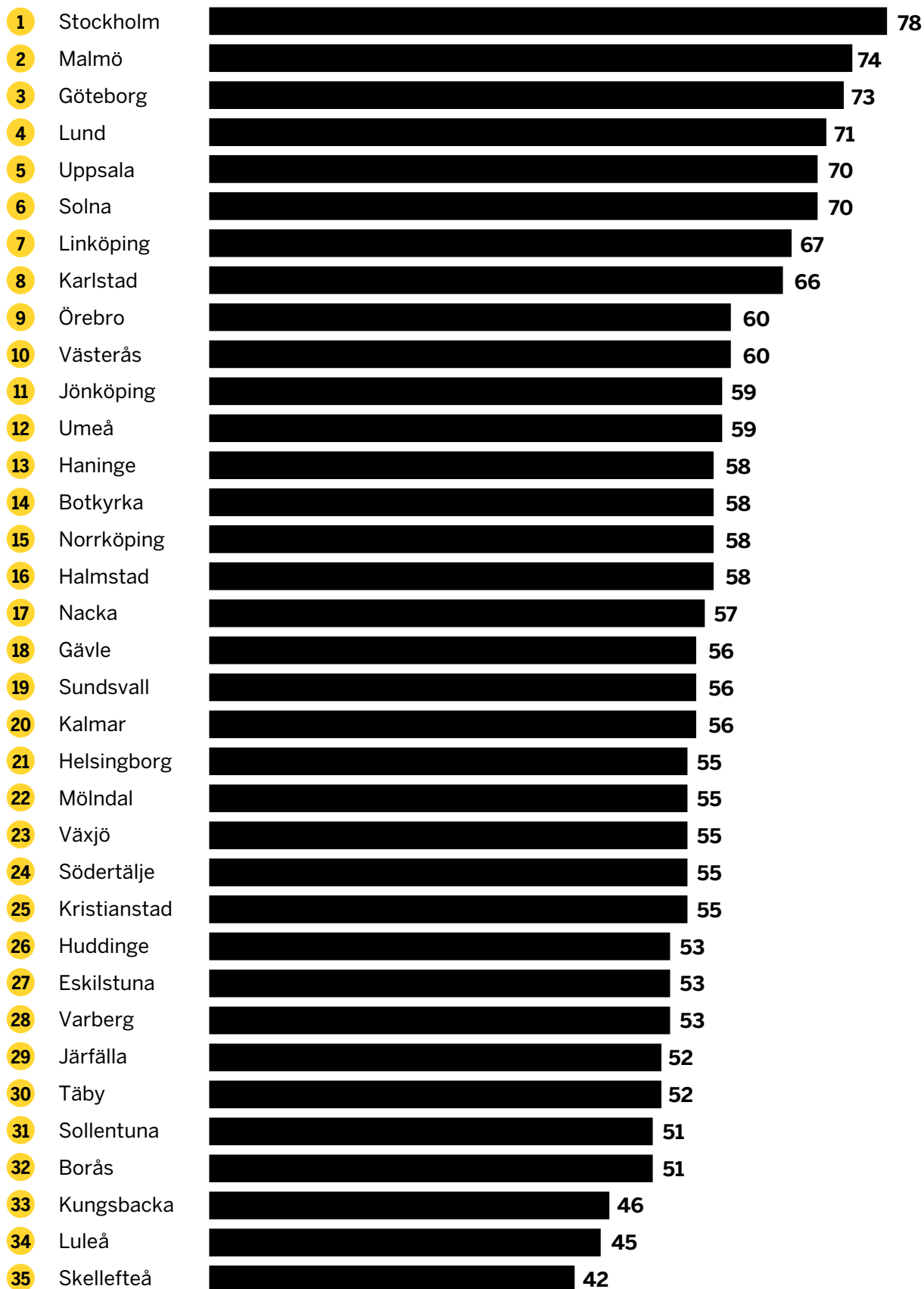
Slutresultat

Se nästa sida ►

Så presterar kommunerna

Total-
poäng

Poäng (max 100)



4

Lund

Poäng: 71 av 100



Per Eneroth,
strategichef och mobilitetsstrateg

Om man pratar om cykel och gång, då borde väl Lund ha goda förutsättningar med höga ambitioner?

"Ja, det tycker jag definitivt. Lund är en rätt liten cykelvänliga stad med korta avstånd och finmaskigt cykelnät som vi byggt ut under många år. Det är även en gångvänliga stad, och där vi nu ska bli ännu bättre."

Hur ska ni bli det?

"Vi är med EU:s Interreg North Sea-programmet Active Cities ihop med andra europeiska städer som Bergen, Århus, Hamburg med flera, ett program för städer längst med Nordsjökusten som jobbar med cykel- och gångprojekt. I det projektet fokuserar vi helt och hållet på gång."

Läs mer om arbetet i Lund på di.se/mobilitet

5

Uppsala

Poäng: 70 av 100



Ingrid Lembke von Schéele,
enhetschef trafikplanering
och mobilitet

Är Uppsala en bra stad för gång och cykel?

"Ja, Uppsala är känt för att vara en bra cykelstad. Med många studenter i staden så blir det naturligt att gående och cyklister dominerar trafikmijön, vilket är helt enligt våra målsättningar. Med en relativt liten stadskärna är det lätt att nå de flesta målpunkter till fots eller med cykel."

Ola Kahlström, strategisk samhällsplanerare, tillägger att den relativt platta staden, med korta avstånd och hög befolkningstäthet uppmuntrar till att cykla. "Att vi har många studenter, som vänjer sig vid att använda cykeln för att sedan ta med den vanan när de börjar jobba bidrar också", säger han.

Läs mer om arbetet i Uppsala på di.se/mobilitet

6

Solna

Poäng: 70 av 100



Bernhard Huber,
kommunalråd (MP)

Solnaborna kommer snart att få sällskap på gatorna av små självkörande robotar, berätta mer om projektet!

"Det är företaget Starship som ska ha en försöksverksamhet i Solna, Sundbyberg och Södermalm med robotar som i första hand ska leverera livsmedel. De är helt självkörande och använder AI-inlärning, men det finns också en möjlighet att fjärrstyra dem om de fastnar någonstans. Det blir ett helt nytt inslag i gatumiljön."

Hur ser Solna ut från ett mobilitetsperspektiv?

"Vi har ett gynnsamt geografiskt läge, är en ganska liten kommun och har väldigt bra kollektivtrafik."

Läs mer om arbetet i Solna på di.se/mobilitet

7

Linköping

Poäng: 67 av 100



Jonas Sjöholm,
trafikstrateg

Ni har satt upp parkerings- skyltar i staden, vad hand- lar det om?

"Vi håller på att implementera ett nytt parkeringsledningssystem för innerstaden, så att bilister får information i realtid hur många parkeringsplatser det finns och hur många som är lediga, så att vi minskar söktrafiken i staden."

Ni har mer på gång - en permanent gågata?

"En av våra mest centrala gator (Storgatan) byggs om till permanent gågata. I samband med det gör vi om Drottninggatan till bussgata och stänger av genomfartstrafiken. Det är en gata där vi haft en del problem med buller och luftföroreningar. Därefter kommer vi göra en annan del av Storgatan till en sommargågata."

Läs mer om
arbetet i Linköping på
di.se/mobilitet

8

Karlstad

Poäng: 66 av 100



Mikael Haster,
miljösamordnare
hållbara transporter

Vilka förutsättningar har Karlstad som stad med tanke på mobiliteten?

"Vi har en både möjligheter och utmaningar med Klarälven och deltaområdet som både gör Karlstad attraktivt med närheten till vattnet, men som också ställer utmaningar på infrastrukturen. Älven och älvfårorna blir till viss del barriärer för trafiken. Sedan flera decennier tillbaka har vi haft en överkapacitet i trafiksystemet, men nu har bostadsutvecklingen och exploateringen delvis kommit ikapp. I vissa tunga stråk blir det fördröjningar i rusningstrafik, vilket såklart är en utmaning planeringsmässigt."

Läs mer om
arbetet i Karlstad på
di.se/mobilitet

9

Örebro

Poäng: 60 av 100



Andreas Ahlstrom,
enhetschef
Stadsmiljö och Trafik

Förra året var Örebro kommun i full färd med den nya BRT-linjen (Bus Rapid Transit), som i dag går förbi Resecentrum och ut från staden. Det verkar som debatten mot busslinjen och initiativen om folkomröstning har lagt sig?

"BRT-linjen har blivit väl mottagen efter det starka motståndet. Många har sett hur bra det blivit, att det inte vände staden upp och ned som man kanske trodde. Trafiken flyter jämnare. När biltrafiken, och bussarna har sina dedikerade filer."

Läs mer om
arbetet i Örebro på
di.se/mobilitet

10

Västerås

Poäng: 60 av 100



Jenny Bergström,
avdelningschef planering
gator och park

Västerås klättrar uppåt i rankningen, men när det gäller hastighetsnitt på kommunala vägar i tätort hamnar Västerås 4:e sämst av alla – vad beror det på?

"Västerås har ett väl utbyggt cykel- och bilvägnät med ett modernt tänk, där vi även har leder med god framkomlighet för bilar, men som har lite högre hastighet för att leda bort trafiken från villagatorna. Vi har jobbat med Rätt hastighet på rätt plats och vi har många gator med 30, 40 och 50 km/h, men de större lederna har bitvis 60 km/h."

Läs mer om
arbetet i Västerås på
di.se/mobilitet

11

Jönköping

Poäng: 60 av 100



Lisa Samuelsson,
trafikingenjör

Har ni några spännande projekt på gång?

"Vi har under 2024 arbetat intensivt med en ny Trafikstrategi för Jönköpings kommun. Trafikstrategin ska visa hur vi ska hantera trafiken i en växande stad och kommun, där fler resor måste göras med gång, cykel och kollektivtrafik samtidigt som bilresandet minskar. Viktiga aspekter i arbetet handlar om sådant som stadens karaktär, tillgänglighet, framkomlighet, trygghet, trafiksäkerhet, miljöpåverkan och hälsa. Inför arbetet har de politiska partierna besökts för att informera om forskning och fakta när det gäller trafikteori."

Läs mer om
arbetet i Jönköping på
di.se/mobilitet

12

Umeå

Poäng: 59 av 100



Cecilia Aketch Akanga,
utvecklingsstrateg Hållbar Mobilitet
och Transport

Hur går det med ringleden i Umeå?

"Den blev färdigställd i slutet av november och införandet har utifrån vi dag lätt till en del av de överflyttningarna som önskades vid byggandet. Vi ser redan en ökad framkomlighet och har fått bort en del trafik från stadskärnan, vilket leder till förbättrade luftkvaliteter i de centrala delarna av staden."

Hur är hastigheterna i centrala stan?

"Vi håller på att se över hur vi vill hantera framkomligheten i stan för att inte öka bilismen. I det arbetet kommer vi se över hastigheterna. Ringleden har gett en viss oönskad ökad trafik till externa handelsområden, vilket i längden inte gynnar klimatmålen."

Läs mer om
arbetet i Umeå på
di.se/mobilitet

13

Haninge

Poäng: 59 av 100

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

14

Botkyrka

Poäng: 58 av 100



Martin Andaloussi,
chef för näringsliv-
och samhällsutvecklingsenheten

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

"Botkyrka kommer högt upp i rankning när det gäller låg hastighetssnitt i tätort, vad tänker du om det? Låg hastighet skapar en trevligare och mer trafik-säker miljö att röra sig i. Botkyrka är en speciell kommun eftersom vi är en förort med flera kommundelscentrum. Vi saknar en enskild stadskärna som många andra kommuner har."

Hur utvecklas Botkyrka?

"Utveckling sker framför allt genom förtätning i centrala lägen med god tillgång till kollektivtrafik. Vi utvecklar även den södra delen av Tullinge, framför allt med bostäder, men även verksamhetsområden."

Läs mer om arbetet i Botkyrka på di.se/mobilitet

15

Norrköping

Poäng: 58 av 100



Jakob Klasander,
trafikstrateg

Förra året arbetade ni med en ny översiktsplan med integrerad trafikstrategi och samhällsplanering – hur har det gått?

"Vi har gått ut med den nya översiktsplanen på granskning där vi jobbat mycket med trafikperspektiven. Det är inget som märks just nu för norrköpingsborna, men det kommer att få betydelse i framtiden för vilka trafikprojekt som kommer planeras och när."

Läs mer om arbetet i Norrköping på di.se/mobilitet

16

Halmstad

Poäng: 58 av 100



Christer Johansson,
trafikstrateg

Hur går det med mobilitetsfrågorna i Halmstad?

"Ett projekt som vi gjorde under 2024, och som jag tyckte var bra, var satsningen på den Europeiska mobilitetsveckan i september. Vi hade en hel del aktiviteter vid en tillfällig bod utanför Rådhuset på Stora Torg där vi informerade om hur vi jobbar med trafikfrågor i kommunen och presenterade vår resvaneundersökning som vi tagit fram."

Vad hoppades ni uppnå med aktiviteterna?

"Vi hoppades skynda på en beteendeförändring i att tänka kring hur man reser, genom att skicka med budskapet att det är okej att ta bilen om man måste, men att man också kan ta cykeln eller bussen när man kan."

Läs mer om arbetet i Halmstad på di.se/mobilitet

17

Nacka

Poäng: 57 av 100



Renée Klarberg,
enhetschef trafikenheten

Hur går det med tunnelbanebygget till Nacka, förlängningen av den blå linjen?

"Bygget är i full gång, det är färdigsprängt och vi jobbar hårt med miljöerna runt stationerna för att binda ihop med bra miljöer. Det syns mer och mer och börjar bli verkligt. Klart blir det först 2030."

Påverkas trafikanterna mycket av bygget?

"Ja, det är klart att det händer mycket runt tunnelbanan, men vi försöker göra det så bra som möjligt under byggtiden. Vi har många tålmodiga resenärer som kämpar på och när vissa ställen stängs av blir det klart och bättre på andra ställen."

Läs mer om arbetet i Nacka på di.se/mobilitet

18

Gävle

Poäng: 56 av 100



Therése Metz (MP),
kommunalråd

Om du fick ändra någon regel som krånglar till omställningen för Gävle, vad hade det varit?

"Gävleborg är ett transportintensivt län. Mer än 50 procent av resorna är genomfartstrafik. Om vi ska klara miljömålen är vi beroende av att det går att tanka fossilfritt, att man ökar reduktionsplikten och satsar på laddinfrastruktur. Det här är frågor som kommunen inte har rådighet över. Självklart behövs också satsningar på järnväg. Priset på den regionala kollektivtrafiken har höjts två gånger på bara ett år. Ska vi få folk att välja hållbara resor måste det bli enklare och billigare."

Läs mer om arbetet i Gävle på di.se/mobilitet

19

Sundsvall

Poäng: 56 av 100



Louise Bergström,
trafikplanerare Sundsvall

Trafiken verkar rinna på långsamt i stan, det är ju bra?

"Ja, sedan några år tillbaka har vi arbetat mycket med att se över och justera hastigheter enligt Trafikverkets modell Rätt fart i staden, och på så vis får vi lämpliga hastigheter beroende på plats och trafikmiljö. Vi har framför allt 30 och 40 km/h i centrala stan."

Hur ser resvanorna ut?

"Vår senaste resvaneundersökning är från 2023, och vi ser en positiv utveckling men det går för långsamt, då vi kan se att väldigt många fortsatt är bilburna. Sedan förra året är vi med i resvaneundersökningen Reskoll för att kunna följa hur sundsvallsborna reser mer kontinuerligt."

Läs mer om arbetet i Sundsvall på di.se/mobilitet

17

Kalmar

Poäng: 56 av 100



Lovisa Westblom,
mobilitetsstrateg

Är tempot lugnt på Kalmars gator?

"Det tror jag nog, men vi behöver öka informationen kring vilka regler som gäller på gågator och gångfartsområden. När det gäller gågator och gångfartsområden är allt på de gåendes villkor, vilket gör att alla andra trafikanter måste anpassa sig till en låg hastighet, ofta fem till sju kilometer i timmen. Det gäller även cyklisterna och elsparkcyklar."

För att hålla nere tempot är även gestaltningen av gatorna viktigt, att man redan på gatans utseende ska se att man måste hålla lågt tempo, genom bredden av gatan eller materialet, som asfalt eller kullerstenar, eller grönska. Det ska signalera att man måste ta hänsyn."

Läs mer om arbetet i Kalmar på di.se/mobilitet

21

Helsingborg

Poäng: 55 av 100



Oscar Grönvall,
trafikchef

Hur jobbar ni med mobilitet i Helsingborg?

"Vi har nyligen antagit en ny klimat- och energiplan med högt ställda mål, där vi är en av några kommuner som tagit på oss att klara klimatmålerna till 2030, ett arbete som våra politiker backar oss på."

Hur ska ni göra det?

"En viktig del i omställningen är den om fordonsparken. Vi har satt ett jättehögt mål att 50 procent av alla fordon ska vara eldrivna till 2030. Om man även inkluderar kollektivtrafik och cykel ska 85 procent av resorna vara hållbara."

Läs mer om arbetet i Helsingborg på di.se/mobilitet

22

Mölndal

Poäng: 55 av 100



Magnus Johansson
trafikchef Mölndal

Hur tryggt och levande är Mölndal för gående och cyklister?

"Vi har nyligen antagit en ny hastighetsplan för hela kommunen, där vi sänker hastigheten överallt, enligt metoden Rätt fart i staden, som Trafikverket och SKR tagit fram. Vi har redan börjat ändra hastigheten successivt i hela kommunen. Det innebär att vi ändrar från 50 till 40, från 70 till 60 och 30 km/h i alla bostadsområden."

Läs mer om arbetet i Mölndal på di.se/mobilitet

23

Växjö

Poäng: 55 av 100

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

24

Södertälje

Poäng: 55 av 100



Klara Henning,
utredningsingenjör

Hur jobbar Södertälje kommun med hastigheten i tätort?

"Vi arbetar utifrån kommunens hastighetsplaner baserad på Trafikverkets handbok Rätt fart i staden, vilket innebär att vi anpassar hastigheten efter stads- och trafikrummet. Vi jobbar också med att hastighetssäkra gång- och cykelpassager så att motorfordon aldrig kör snabbare än 30 km/h vid dessa platser."

Läs mer om arbetet i Södertälje på di.se/mobilitet

25

Kristianstad

Poäng: 55 av 100



Linnéa Skoogh, projektledare
Klimatneutrala Kristianstad 2030

Ni har anlagt en "Cykel- levväg", vad är det?

"Det är en lite roligare cykelväg på en grusväg med olika typer av hinder och gupp, som går längs med en vanlig cykelväg. Den ligger nära en skola. Det är en sträcka på några hundra meter som gör det lite roligare att cykla till skolan. Den är nog en av Sveriges första cykellevvägar och vi hoppas den ska uppmuntra till ökad fysisk aktivitet. Men den är inte bara för barn, även jag har testat den och den är väldigt rolig."

Läs mer om
arbetet i Kristianstad på
di.se/mobilitet

26

Huddinge

Poäng: 53 av 100



Edit Knutas,
enhetschef trafikplanering

När det gäller snitthastigheten i tätort kommer Huddinge på 3:e plats av alla 35 kommunerna, hur jobbar ni med tempot i stan?

"Vi försöker jobba så systematiskt som möjligt med trafiksäkerhet, där hastighetsbegränsningarna är en viktig del, men där ingår också avsmalningar och gupp. Vi försöker anpassa hastigheten efter hur gatan är fysiskt utformad. Om en gata exempelvis är bred, så som de byggdes på 60-talet, då kan en 30-skyld bli verkningslös eftersom den ändå inte efterlevs. I så fall behöver man kombinera hastighetsbegränsningen med en annan åtgärd."

Läs mer om
arbetet i Huddinge på
di.se/mobilitet

27

Eskilstuna

Poäng: 53 av 100

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

28

Varberg

Poäng: 53 av 100



Max Wehlin, utvecklingsstrateg
infrastruktur, mobilitets-
och samhällsanalys

Hur går det med järnvägs- tunneln under Varberg?

"Tunneln kommer invigas 14 juli i sommar och det är en stor punkt i Varbergs transporthistoria. Den skulle ha varit färdig i december, så den är lite försenad, men det kommer bli väldigt bra utifrån mobiliteten. Det blir en direkt anslutning till stadens centrum istället för att lägga stationen utanför centrum. Det gör det möjligt att man kan cykla, gå eller ta bussen till och från stationen.

Vi kommer också kunna ha en hubb med elsparkcyklar nära stationen och planerar också för ett cykelhus där man kan låsa in cykeln och kanske även prenumerera på en plats. Det kommer massa spännande lösningar."

Läs mer om
arbetet i Varberg på
di.se/mobilitet

29

Järfälla

Poäng: 52 av 100



Megha Huber,
hållbarhetschef

Järfälla kommun är mobi- litet högt upp på agendan, hur märks det?

"Förra året kom Järfälla på första plats i den nationella rankningen som CERO gjorde, en mätning av hur många av kommunens anställda som väljer hållbara färdmedel. Mätningarna visar att vi minskat utsläppen från 2011, då vi började mäta, med 50 procent."

Läs mer om
arbetet i Järfälla på
di.se/mobilitet

30

Täby

Poäng: 52 av 100

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

31

Sollentuna

Poäng: 51 av 100



Anna Holm,
sambhallsbyggnadschef

Sollentuna får höga rankingspoäng för att ha låg hastighet i tätort, hur jobbar ni med hastigheten?

"Vi har länge jobbat med utvecklingen av våra stadsmiljöer med målsättningen att alla trafikanter ska kunna röra sig tryggt och säkert. Vi är gynnade av att vi har ett närliggande statligt vägnät, som gör det lätt att ta sig ut på E4:an och Norrortsleden. Det innebär att vi har kunnat avlasta våra interna vägnät."

Vad är på gång nu?

"Vi har precis tagit första spadtaget för en ny pendeltågsentré i Häggvik, som kommer göra pendeltåget mer tillgängligt för sollentunaborna, och dessutom vara en språngbräda för stadsutvecklingen runt stationen med fler bostäder och verksamheter i pendeltågsnära läge."

Läs mer om arbetet i Sollentuna på di.se/mobilitet

32

Borås

Poäng: 51 av 100



Jan Petersson,
strategisk samhällsplanerare

I december förra året blev alla avtal för järnvägen Göteborg–Borås signerade, hur glada blev ni?

"Vi blev självklart väldigt glada. Vi har ju pratat om det här projektet sedan 80-talet så det har varit en lång resa. Vi hade väl hoppats på en järnväg Jönköping–Stockholm också, men vi är glada för den delsträckan så länge, även om vi inte har gett upp utbyggnaden österut. Det är, som alla vet, alldeles för trångt på Västra stambanan. Pendlingen till Göteborg, och från Göteborg till Borås, är ganska stor, både med studenter till Högskolan och poliser till Polishögskolan."

Läs mer om arbetet i Borås på di.se/mobilitet

33

Kungsbacka

Poäng: 46 av 100



Åsa Dykes, enhetschef
planering & utformning

Berätta om ert stora projekt med Inlagsbron!

"Det är en bro över järnvägen på en av våra större leder, där det i många år funnits en provisorisk del för gång och cykel, men den har varit för smal. Två vanliga cyklar har precis kunnat mötas där, men lösningen upplevs inte trafiksäker. Ärendet har utretts i flera år, inte minst eftersom det är ett komplicerat projekt som krävt uträkningar om bärighet på grund av en gyttjig och lerig grund, dessutom över järnvägen. Nu är det i alla fall beslutat och bygghandlingar är på väg framåt."

Läs mer om arbetet i Kungsbacka på di.se/mobilitet

34

Luleå

Poäng: 45 av 100



Per Westermark,
trafikplanerare

Det händer massor i Luleå, berätta!

"Vi planerar just nu för Luleås nya industrier med bland annat fossilfri stålproduktion och fossilfri utvinning av biprodukter från järnmalmsbrytning, vilket innebär att en ny industripark ska byggas upp med flera företag som ska bidra med den gröna industriomställningen."

Vad innebär allt detta för mobiliteten?

"Det är en utmaning att få till industriomställningen som är tidspressad och samtidigt skapa ett hållbart samhälle som vi redan har utmaningar med. Det är mycket transporter från gruvorna via järnväg och väg, men också från den nya stålverket som byggs i Boden och som ska transportera till Luleå hamn, som blir huvudhamn för export från gruvindustrin."

Läs mer om arbetet i Luleå på di.se/mobilitet

35

Skellefteå

Poäng: 42 av 100



Karin Degerfeldt,
hållbarhetsstrateg

Skellefteås förutsättningar att komma högt i sådana här rankningar är svåra, varför?

"Vi är en kommun som är nästan lika stor som Skåne län, vi har lika mycket stad som landsbygd i befolkning mätt och vi är den största staden i Sverige som saknar persontrafik på järnväg. Men vi har de förutsättningar vi har och gör det bästa av det. Vi har en dedikerad mobilitetsagenda där vi tittar på flera olika saker. Vi försöker påskynda byggandet av Norrbotniabanan och flytta E4:an som går tvärs genom staden, båda projekten är nationella angelägenheter där vi inte har möjlighet att göra så mycket mer än att försöka påverka. Men när Norrbotniabanan finns där, då kan fler börja pendla med tåg."

Läs mer om arbetet i Skellefteå på di.se/mobilitet

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/mobilitet hittar du fler artiklar om de kommuner som är med i rankningen. Där berättar vi mer om aktuella projekt och utmaningar.

Hittar du inte din kommun? Du kan också gå in på di.se och söka 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.

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 2025 har lagt fokus på "Levande och trygga städer". Med det menar vi städer som ger bäst förutsättningar för gående och cyklister. Vi har adderat en indikator som visar vilket hastighetsnitt kommunen har på kommunala lokalgator i tätort. Kommuner med lägre hastighetsnitt för bilar bedöms erbjuda en mer levande och trygg stad för oskyddade trafikanter. Denna indikator viktas även tillsammans med övriga indikatorer som visar på bra förutsättningar för gående och cyklister.

Deltagare från Tyréns har varit Jesper Johansson, Jonas Hedlund, Johan Rickardsson och Janne Henningsson.

Ambition

För att fånga upp hur stor ambition kommunen visar för att öka andelen hållbar mobilitet har vi använt tre indikatorer¹:

- **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.

- **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.

Förutsättningar

Hastighet

För att ta fram ett tal för hastigheter filterades alla gator ut där kommunen är väghållare (i praktiken vanligtvis i tätorter). Endast huvudgatorna (Funktionell klass 4–6) filterades ut. De minsta gatorna är inte med eftersom den faktiska hastigheten där ofta är under hastighetsgränsen. De allra största gatorna är heller inte med eftersom det vid dessa ofta helt saknas urbana kvaliteter eller anspråk och stadsliv. Kommuntillhörigheten hämtades som spartial join med kommungränser då väghållarnamnet i NVDB ofta var saknat eller felstavat.

Medelhastigheten räknades sedan ut ((hastighet x längd med den hastigheten)/total längd huvudgator).

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 gatunätet². 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.

¹ Samtliga data för dessa indikatorer har hämtats från respektive kommuns websida och relevanta styrdokument

² https://stcykelbarhet.blob.core.windows.net/webstorage/cykelbarhet_slutrapport.pdf

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

Kollektivtrafik

Dessa tre indikatorer syftar till att identifiera de kommuner som erbjuder sina invånare bäst förutsättningar att resa hållbart dvs de 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 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 följande indikatorer:

Antal snabbbladdare per kvadratmil landyta³

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 invånare⁴

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.

Parkeringskostnader

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 lägenhetsslutpriser per kommun.

Kommersiell bilpool⁵

Tillgång till kommersiell bilpool i kommunen ger större förutsättningar för boende att byta ut sin privatägda första eller andra bil i hushållet. Kommuner har möjligheter att stimulera etablering av kommersiell bilpool genom att upphandla en öppen eller semi-öppen bilpool för sina egna tjänsteresor samt ställa krav på att bilpool ska finnas vid nybyggnation av bostäder i samband med användning av flexibla parkeringstal.

³ Antal snabbbladdningsstationer - Miljöbarometern (miljobarometern.se)

⁴ Laddinfrastruktur i Sveriges kommuner (dwcdn.net), ELIS, SCB, Gröna Mobilister

⁵ Bilpooler (B3H_KH), tabell - Indikatorer för fossiloberoende transporter, 2030Miljöbarometern.se

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. Resvaneundersökningarna har ofta bristfälliga data på kommunal nivå eller att den nationella undersökningen 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 invånare⁶

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 bilar⁷

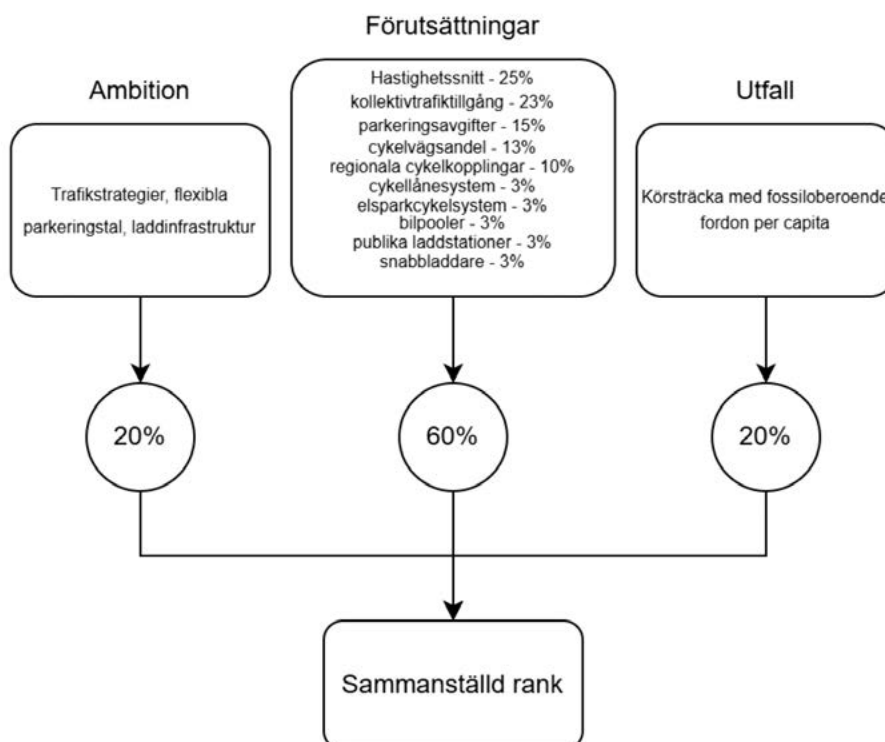
Även om en kommun ger bra förutsättningar för en hållbar mobilitet så kommer användandet av bil finnas kvar. För att bilanvändningen ska vara hållbar behöver den vara fossilberoende, det vill säga att den kan köras utan bensin eller diesel. Elektrifiering och en utbyggd laddinfrastruktur är parametrar 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 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, 20/60/20, har baserats på att vi detta år har haft fokus på *Levande och trygga städer*. Indikatorerna under *Förutsättningar* fokuserar på *Levande och trygga städer* och lyfts därför fram i extra i viktningen.

Vi har även valt att värdera hastighetssnitt, cykel och kollektivtrafik högre än bil för KPI:n *Förutsättningar*. Detta eftersom fokus detta år har varit *Levande och trygga städer*.



⁶ SCB

⁷ Kolada

Om Mobility Insights

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