

Rapport

SVERIGES MOBILITETSBÄSTA STÄDER 2025



Slutrapport

Dagens industri

2025-03-07

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 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 hastighetssnitt kommunen har på kommunala lokalgator i tätort. Kommuner med lägre hastighetssnitt 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 Henningson.

Teknisk beskrivning

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 filtrerades alla gator ut där kommunen är väghållare (i praktiken vanligtvis i tätorter). Endast huvudgatorna (Funktionell klass 4-6) filtrerades 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

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

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" förse med cykelbana.

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 lånecykelsystem 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 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.

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

Bil

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

- **Antal snabbladdare per kvadratmil landyta**³. Antalet snabbladdningsstationer per kvadratmil är ett svar på frågan: hur långt måste jag i genomsnitt åka för att hitta en publik snabbladdningsstation 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**⁴. 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 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.
- **Kommersiell bilpool**⁵. 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.

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 invånare**⁶. 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.

³ Antal snabbladdningsstationer - Miljöbarometern (miljobarometern.se)

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

⁵ Bilpooler (B3H KH), tabell - Indikatorer för fossilberoende transporter, 2030Miljöbarometern.se

⁶ SCB

- **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.

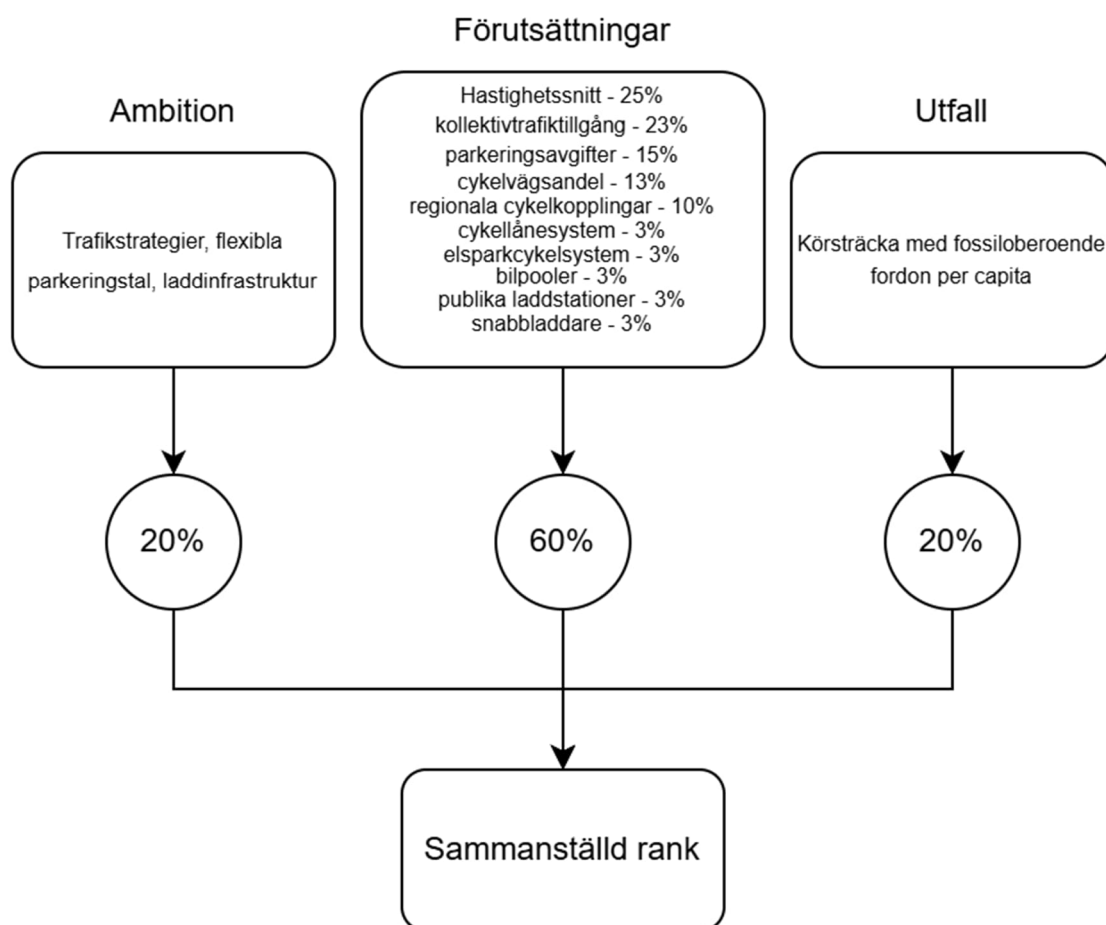
⁷ Kolada

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.

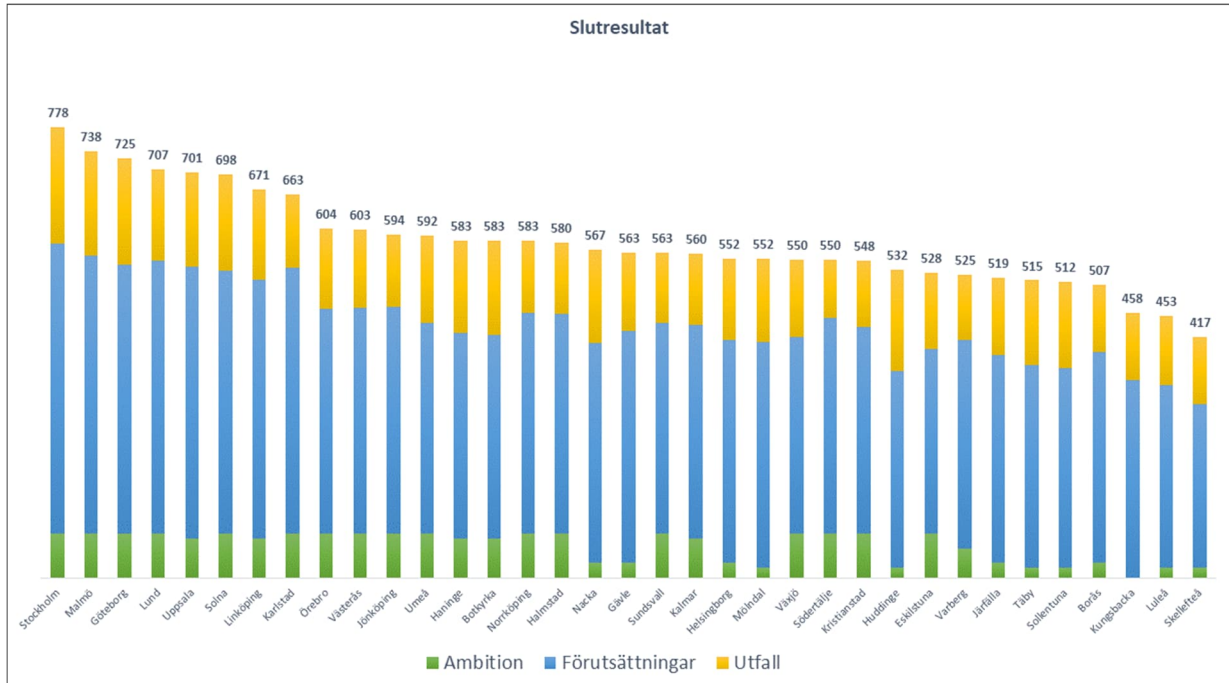
Viktningen för de olika KPI:erna, 20/60/20, har baserats på att vi detta år har haft fokus på *Levande och trygga städer*. Indikatorerna under *Förutsättningar* fokuserar på *Levande och trygga städer* och lyfts därför fram i extra i viktningen.

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

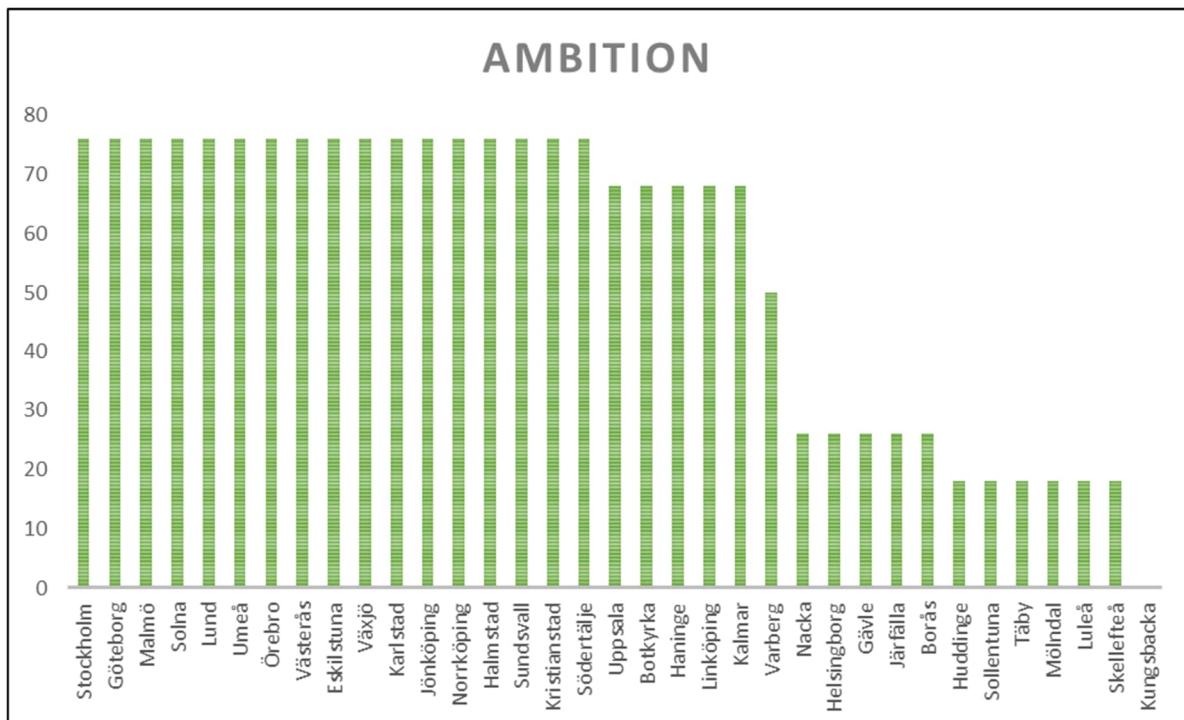


Resultat

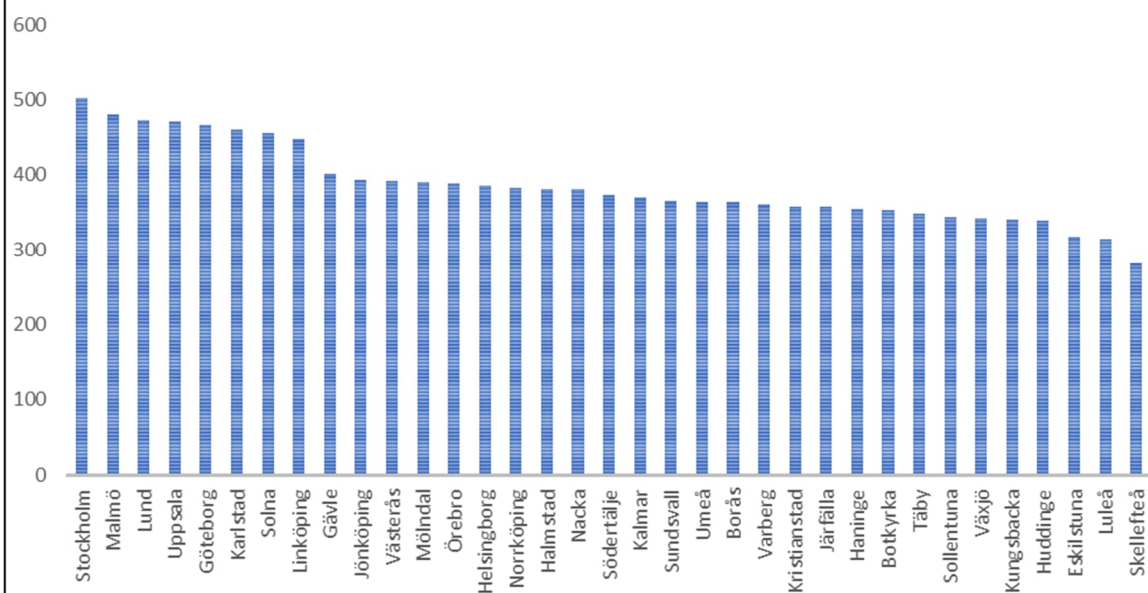
Studiens resultat visar att **Stockholm** hamnar högst och vinner den totala rankningen, mycket beroende på att de får högst resultat i *förutsättningar* och *utfall* samt är en av de bästa inom *ambition*. På andra plats kommer Malmö, med näst högsta värdet i kategorin *förutsättningar*, tätt följt av Göteborg på tredje plats med näst högsta värden i *utfall*.



I de enskilda kategorierna *ambition*, *förutsättningar*, och *utfall* hamnar kommunerna i följande ordningar där högst värde är bäst.



FÖRUTSÄTTNINGAR



UTFALL

