

PM 2015:50

Karin Neergaard
Alexander Börefelt

2015-07-01

SHIFT2015

– Rankning av städers arbete med
hållbara transporter

Förord

Vi på Trivector har arbetat med hållbara transporter i mer än 25 år och har sett hur viktigt det är att lära av varandra. Förra året beslutade vi oss därför för att bygga vidare på det europeiska benchmarkingverktyget EcoMobilitySHIFT, som vi tagit fram tillsammans med andra experter i EU-projektet med samma namn. Vi tog fram kommunrankningen SHIFT2014, en svensk variant av EcoMobilitySHIFT.

Många städer i Sverige arbetar idag framgångsrikt med olika projekt som syftar till att öka andelen som går, cyklar och åker kollektivt och minska fossilberoendet i fordonsparken. Dessa exempel förtjänar att spridas. Förutom att vi lyfter fram den stad som får högst totalpoäng, lyfter vi därför även fram några innovativa exempel som vi hoppas att fler städer ska inspireras av.

Tack alla städer som bidragit till årets rankning, SHIFT2015!

Almedalen, 1 juli 2015



Christer Ljungberg

VD Trivector Traffic



Karin Neergaard

Ansvarig för SHIFT2015

1. Inledning

1.1 Bakgrund

FN:s klimatrapporter visar att vi behöver jobba hårdare med hållbara transporter såsom kollektivtrafik, cykel och gång. OECD:s granskning av Sveriges miljöarbete visar att Sverige¹ kommit långt inom många områden, men att det finns brister när det gäller kopplingen till transporter; Vi kan bli bättre på att integrera miljöhänsyn i den fysiska planeringen, bättre på att integrera transport- och klimatpolitik och vi bör skynda på införandet av alternativ till personbilar, till exempel kollektivtrafik- och cykelinfrastruktur.

Trivector har arbetat med hållbara transporter i mer än 25 år. Det har hänt mycket inom området, men det räcker inte. Även om vi kommit förhållandevis långt inom många områden på miljösidan finns den stora utmaningen på transportsidan. Större delen av befolkningen bor dessutom i städer, vilket innebär att de förutsättningar vi ger i städerna har stor påverkan på transportområdet.

År 2014 gjorde Trivector den första kommunrankningen av städers arbete med hållbara transporter, SHIFT2014, i syfte att öka fokus på hållbara transporter och visa på goda exempel. År 2014 rankades Lund etta och Göteborg fick hedersomnämning för sitt arbete med flera innovativa åtgärder såsom Ubigo – en tjänst med bilpool, hyrbil, cykel och kollektivtrafik i ett paket, och Stadsleveransen – ett koncept för innerstadsleveranser med små elfordon.

1.2 Vad baseras rankningen på?

Kommunrankningen SHIFT2015 baseras på det europeiska benchmarkingverktyget EcoMobilitySHIFT. Detta verktyg togs fram av Trivector tillsammans med andra experter i Europa och ICLEI (Local Governments for Sustainability).

SHIFT2015 – rankning av hållbara transporter i svenska städer, baseras dels på en enkät till kommunerna, dels på insamling av data från ett antal andra källor. Utifrån uppgifterna i dessa källor tilldelas varje kommun ett visst antal poäng. Den kommun som får högst poäng kommer utses till vinnare av SHIFT2015.

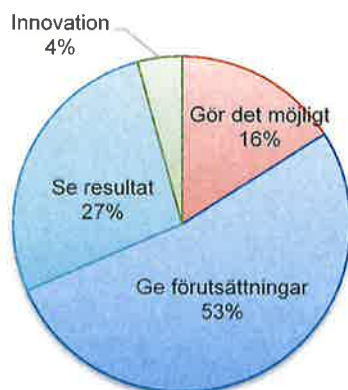
Nytt för i år jämfört med förra året är att indikatorer för godstrafik lagts till.

¹ OECD:s granskning av Sveriges miljöpolitik, Sverige 2014, utvärdering och rekommendationer

Fyra huvudområden

Frågorna och indikatorerna som mäts är indelade i fyra områden:

1. Gör det möjligt > processer för en utveckling mot hållbara transporter.
2. Ge förutsättningarna > service och utbud av alternativ inom persontransporter.
3. Se resultat > hur hållbara transporterna är med hänsyn till färdmedelsval, trafiksäkerhet med mera.
4. Innovation > bonuspoäng för innovativa åtgärder.



Figur 1-1 Poängens fördelning mellan de olika områdena.

Indikatorer och maxpoäng per område

I tabell nedan visas indikatorerna fördelat per område. För varje indikator anges också hur många poäng som ges maximalt samt källa. Svaren och därmed poängen bygger till stor del på en enkät utskickad med anledning av SHIFT2015. Övriga källor är STRADA (databas över olyckor), nationella resvaneundersökningen, Boverkets Miljömålsenkät och siffror som inrapporterats via Energieffektiviseringsstödet. Den kommun som får högst poäng utses till vinnare.

Tabell 1-1 Indikatorer per område, maxpoäng och källa.

Område	Indikatorer	Maxpoäng	Källa
Gör det möjligt	Underlag för att förstå användarbehov (resvane- och kvalitetsundersökningar)	10	Enkät
	Trafikstrategi som syftar till att minimera transportberoendet och öka andelen resor med hållbara färdssätt (gång, cykel och kollektivtrafik)	12	Enkät
	Mål om att minska biltrafiken per capita	4	Enkät
	Godstrafikstrategi	4	Enkät
	Budget för cykelinvesteringar de närmaste åren (kr/invånare + andel av total investeringsbudget inom trafik)	8 (3+5)	Enkät
Ge förutsättningar	Hänsyn till hållbart resande vid lokalisering och planering av nya områden	15	Enkät
	Andel av lokalvägnätet som är 30-gator	15	Enkät
	Hastighetsplan för huvudorten	2	Enkät
	Infört 40-gator i delar av huvudorten	3	Enkät
	Mobility management-arbete	15	Enkät
	Parkeringsstrategi	20	Enkät
	Hur väl utbyggd cykelinfrastrukturen är	20	Enkät
	Kollektivtrafikstandarden (andel invånare inom 400 m + turtäthet)	20 (10+10)	Enkät
	Andel förnybara drivmedel för kommunens egna personbilar och lätta lastbilar	5	Inrapportering Energi-effektiviseringsstödet
	Godsplanering (13 ja/nej-frågor)	10	Enkät
Se resultat	Andel bilresor av alla resor i kommunen	40	Nationella resvaneundersökningen
	Dödade och svårt skadade per 10 000 invånare	10	STRADA (databas över trafikolyckor)
	Luftkvalitet med hänsyn till miljökvalitetsnormen för PM och NOx	10	Enkät
	Åtgärder för att minska buller	5	Boverkets Miljömålsenkät
Innovation	Innovativa åtgärder som gynnar hållbart resande	10	Enkät
Summa		238	Förra året 235

Bakgrundsfaktorer och viktning

Vi vet att stora städer generellt har större möjlighet att arbeta med vissa åtgärder, t ex att erbjuda hög turtäthet i kollektivtrafiken.

Viktning görs med hänsyn till följande:

- ▶ Centralortens yta (den lokala kollektivtrafikens standard har mindre betydelse i en liten och tät stad)
- ▶ Antal invånare i centralorten (lättare att få resurser till mobility management-arbete i en stor tätort, mer än 45 000 invånare i tätorten)
- ▶ Antal invånare i kommunen (lättare att få resurser till godsplaneringsarbete i en stor kommun, mer än 45 000 invånare i tätorten)
- ▶ Centralortens inflytande i regionen (lättare att införa parkeringsrestriktioner som gynnar gång, cykel och kollektivtrafik i en stad med stort inflytande i regionen)

Bakgrundsfaktorerna som används för viktning har dels samlats in genom enkät (stadens roll i regionen), dels via SCB (antal invånare och yta).

2. Resultat

2.1 10 i topp totalt, med poäng

Den kommun som fått högst poäng i SHIFT2015 är Malmö.

Malmö styrkor är att de har en tydlig trafikstrategi med mål om att minska biltrafiken per capita, förutsättningar för att cykla och åka kollektivt är goda och staden är även bra på att hantera godsfrågor. Vi har särskilt valt att premiera Malmö för imponerande cykelsatsningar såsom cykelparkeringarna vid stationerna och ständiga infrastrukturförbättringar med syfte att prioritera cykel, den banbrytande kampanjen ”Inga löjliga bilresor” som kopierats av flera kommuner och uppstarten av SAMCITY, ett pilotprojekt för samlastning av gods för såväl kommunala som privata mottagare.

Här är listan över de 10 främsta (poängen är avrundad²):

1	Malmö	202 p
2	Lund	196 p
3	Örebro	189 p
4	Linköping	188 p
5	Gävle	187 p
6	Stockholm	187 p
7	Göteborg	185 p
8	Västerås	184 p
9	Umeå	181 p
10	Östersund	181 p

² Det innebär att t ex Gävle har marginellt högre poäng än Stockholm.

2.2 De bästa inom respektive område

Gör det möjligt (max 38p)		Ge förutsättningar (max 125p)		Se resultat (max 65p)	
Västerås	37	Lund	116	Stockholm	53
Eskilstuna	35	Västerås	115	Göteborg	53
Malmö	34	Malmö	113	Lidingö	53
Göteborg	33	Gävle	112	Skövde	53
Trollhättan	33	Örebro	110	Örebro	51
Linköping	32	Stockholm	103	Linköping	51
Uppsala	32	Umeå	103	Östersund	51
Lund	31	Halmstad	101	Lund	49
Karlstad	31	Göteborg	99	Kristianstad	49
Stockholm	31	Uppsala	97	Eskilstuna	47
		Karlstad	97		

Bonus för innovativa åtgärder

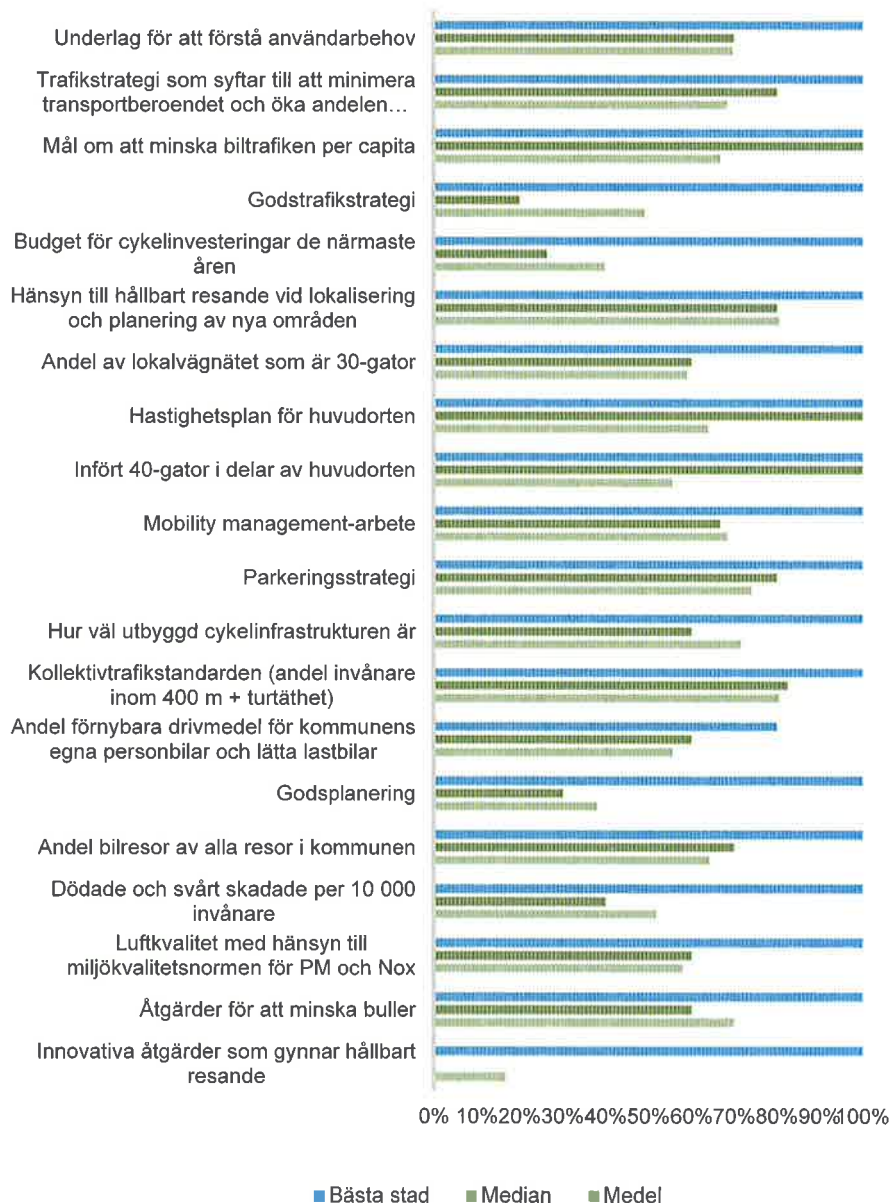
Bonuspoäng (10 poäng) har delats ut till sex kommuner för innovativa åtgärder. Med innovativa åtgärder menas åtgärder som ligger i framkant när det gäller att skapa ett transportsystem för hållbar utveckling, och som kan inspirera andra. De städer som fått bonuspoäng är:

- ▶ **Malmö:** för imponerande cykelsatsningar såsom cykelparkeringarna vid stationerna och ständiga infrastrukturförbättringar med syfte att prioritera cykel, den banbrytande kampanjen ”Inga löjliga bilresor” som kopierats av flera kommuner och uppstarten av SAMCITY, ett pilotprojekt för samlastning för såväl kommunala som privata mottagare.
- ▶ **Umeå:** för en unik satsning på att införa snabbbladdningsbara fullelektriska bussar på kollektivtrafikens stomlinjer, samt för engagerat och framgångsrikt arbete med informations- och påverkansinsatser inom Be Green Umeå.
- ▶ **Linköping:** för att de som första kommun införde sopsaltning på cykelvägarna för 15 år sedan, en metod som betytt mycket för vintercyklingen, och som nu fått genomslag i flera kommuner.
- ▶ **Helsingborg:** för satsningen Miljöverkstaden, som engagerar elever och lärare genom en rad projekt riktade mot barn i olika åldrar, bland annat ”Skåneresan” och ”Tar mig till Skolan”. Vi känner inte till någon kommun som arbetat så målinriktat och ihärdigt mot denna målgrupp.
- ▶ **Östersund:** för satsningen på elbilar och laddinfrastruktur inom bl a projektet Green Highway där de arbetar för att skapa fossilbränslefria transporter i regionen från Sundsvall till Trondheim.
- ▶ **Landskrona:** för försöket med Slide In-buss, som är unikt med hänsyn till att bussbatteriet laddas via trådbussnätet samtidigt som den är i trafik.

Vi har valt att dela ut ett särskilt **hedersomnämmande till Umeå** för en unik satsning på att införa snabbbladdningsbara fullelektriska bussar i kollektivtrafiken på stomlinjerna, samt för engagerat och framgångsrikt arbete med informations- och påverkansinsatser inom Umeå Be Green.

2.3 Medel- och maxpoäng per indikator

I figur nedan visas medel, median och poäng för bästa stad i förhållande till maximal poäng (100 %).



Figur 2-1 Andel av poäng som bästa stad (för varje indikator), medelstad respektive medianstad uppnått 2015.

2.4 Lite statistik

12 av 36 kommuner gör regelbundet resvaneundersökningar och kvalitetsundersökningar (minst vart 5:e år) samt ger medborgarna möjlighet att komma med synpunkter. Detta är viktigt för att säkerställa att man gör rätt saker.

31 av 36 kommuner har en trafikstrategi som syftar till att minimera transportberoendet och öka andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik.

24 av 36 kommuner har uttalade mål i trafikstrategin/översiktsplanen om att minska biltrafiken per capita.

23 av 36 kommuner har en hastighetsplan för huvudorten. Av dessa har 20 infört 40 km/h på delar av huvudvägnätet i huvudorten.

10 av 36 kommuner har en godstrafikstrategi antingen som en del av trafikstrategin eller som enskilt dokument. Enbart två av dessa har ett enskilt dokument innehållande godstrafikstrategi.

15 av 36 kommuner svarar att de har ett högkvalitativt finmaskigt cykelvägnät (som är gent, säkert och sammanhängande) och som täcker hela huvudorten och större delen av kommunen. (Kan vara i blandtrafik, där det är lämpligt.)

6 av 36 kommuner satsar mer än 300 kr per invånare och år i nya cykelvägar de närmaste åren. Median ligger på 120 kronor per invånare och år.

14 av 36 kommuner satsar 20 % eller mer av sin investeringsbudget inom trafik på cykelåtgärder. Genomsnittet är 15 %.

35 av 36 kommuner svarar att det finns stöd i översiktsplanen för att planera nya områden för att minska behovet att resa med bil och för att underlätta resor med gång, cykel och kollektivtrafik. Men endast 10 av dessa svarar att alla nya områden planeras utifrån detta, och att det finns en uppsättning kriterier som används i analysen.

16 av 36 städer har en mycket bra kollektivtrafiktäckning, dvs minst 90 % av invånarna i centralorten bor inom 400 meter från en hållplats.

17 av 36 kommuner använder i mycket hög grad mobility management (MM) som stöd för hållbart resande. Tre kommuner tar mycket lite eller ingen hänsyn till MM i praktiken eller i policy.

8 av 36 kommuners fordonsflotta av personbilar och lätta lastbilar drivs till minst 40 % med förnybara drivmedel (biogas, RME, etanol, el inklusive låginblandning av förnybart i diesel och bensin). Avser personbilar och lätta lastbilar i kommunen samt dess majoritetsägda bolag.

17 av 36 kommuner har ett åtgärdsprogram för att begränsa antalet personer i staden som utsätts för buller.

2.5 Hela listan

Malmö	201,7
Lund	196,0
Örebro	188,7
Linköping	188,3
Gävle	187,4
Stockholm	186,6
Göteborg	184,9
Västerås	184,3
Umeå	181,3
Östersund	180,7
Eskilstuna	175,8
Helsingborg	173,5
Uppsala	173,1
Karlstad	168,5
Halmstad	168,2
Lidingö	159,8
Norrköping	150,6
Växjö	149,9
Luleå	149,9
Falun	147,6
Jönköping	141,9
Upplands Väsby	140,5
Skövde	136,0
Kalmar	135,1
Södertälje	134,8
Trollhättan	134,2
Landskrona	129,9
Kristianstad	129,2
Sundsvall	120,9
Borås	119,2
Uddevalla	113,3
Botkyrka	108,3
Skellefteå	104,7
Täby	103,0
Borlänge	90,8
Karlskrona	86,8

