

PM 2017:44

Karin Neergaard  
Alexander Börefelt

2017-07-05

# SHIFT2017

– Rankning av städers arbete med  
hållbara transporter

# Förord

---

Trivector har arbetat med hållbara transporter i mer än 25 år och har sett hur viktigt det är att lära av varandra. 2014 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 SHIFT, 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, SHIFT2017!

Almedalen, 5 juli 2017

Christer Ljungberg

VD Trivector Traffic

Karin Neergaard

Ansvarig för SHIFT2017

# 1. Om rankningen

---

SHIFT – rankning av hållbara transporter i svenska städer, baseras dels på en enkät till kommunerna, dels på insamling av data från STRADA (databas över olyckor), nationella resvaneundersökningen, Statistiska Centralbyrån och Miljöfordonsdiagnos.

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 särskilt inspirerande och intressanta åtgärder.

Kommunrankningen SHIFT2017 ser ut ungefär som 2016. De små förändringar som har skett är följande:

- ▶ Skarpare nivåer för frågan: Planering av nya områden.
- ▶ Fossiloberoende fordon har ersatt förnybara drivmedel i kommunens fordonsflotta (på grund av högre tillförlitlighet).
- ▶ Indikatorn avseende åtgärdsprogram för buller har tagits bort (på grund av ej fullständigt underlag).

Dessutom lades en tillfällig extra enkätfråga till om tjänster inom Mobility Management (icke poängsatt).

Viktning görs, på samma sätt som föregående år, med hänsyn till:

- ▶ Centralortens inflytande i regionen (enkät) – lättare att inför parkeringsrestriktioner i en stad med stort inflytande i regionen.
- ▶ Centralortens yta – den lokala kollektivtrafikens standard och planering av nya områden har mindre betydelse i en liten stad.
- ▶ Antal invånare i kommunen – lättare att få resurser till Mobility Management-arbete och till godsplaneringsarbete i en större kommun.

Indikatorer per område, maxpoäng och källa:

OMRÅDE	INDIKATORER	MAXPOÄNG	KÄLLA
<b>GÖR DET MÖJLIGT</b>	Underlag för att förstå användarbehov (resvane- och kvalitetsundersökningar)	10	Enkät
	Trafikstrategi som syftar till att minimera transportberoendet och öka andelen resor med hållbara färd-sätt (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 (4+4)	Enkät
<b>GE FÖRUTSÄTTNINGAR</b>	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
	Cykelinfrastrukturstandard (hur väl utbyggd cykelinfrastrukturen är + om man infört cykelöverfarter)	20 (18+2)	Enkät
	Kollektivtrafikstandard (andel invånare inom 400 m + turtäthet)	20 (10+10)	Enkät
	Andel fossiloberoende fordon för kommunens egna personbilar och lätta lastbilar	10	Miljöfordonsdiagnos
Godsplanering (13 ja/nej-frågor)	10	Enkät	
<b>SE RESULTAT</b>	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
<b>INNOVATION</b>	Innovativa åtgärder som gynnar hållbart resande	10	Enkät och expertbedömning
<b>SUMMA</b>		<b>238</b>	

## 2. De 10 bästa

---

### 2.1 Bästa stad 2017 är Lund

Den kommun som fått högst poäng i SHIFT2017 är Lund. Det som gör att Lund kommer högt är att de är bra på mycket. De har höga poäng inom processer som gör det hållbara transportsystemet möjligt, bland annat har de mål för att minska biltrafiken och arbetar sedan lång tid tillbaka med att öka andelen som går, cyklar och åker kollektivt inom ramen för trafikstrategin LundaMaTs. Lund har också höga poäng på området skapa förutsättningar, där bland annat kan nämnas stor andel 30-gator, bra cykelinfrastruktur och ett långvarigt arbete med Mobility Management. Inom området se resultat utmärker sig Lund med låg andel bilresor av alla resor i kommunen. I år får Lund även bonuspoäng för sin spårvägssatsning.

### 2.2 Hedersomnämmande 2017 till Linköping

Vi har valt att dela ut ett särskilt **hedersomnämmande till Linköping** för deras arbete med Vallastaden, se avsnitt 3.

### 2.3 10 i topp

Här är listan över de 10 främsta (poängen är avrundad<sup>1</sup>).

1	Lund	222 p
2	Stockholm	196 p
3	Malmö	194 p
4	Örebro	191 p
5	Linköping	188 p
6	Västerås	188 p
7	Göteborg	186 p
8	Eskilstuna	183 p
9	Umeå	180 p
10	Luleå	178 p

---

<sup>1</sup> Linköping har marginellt högre poäng än Västerås.

## 2.4 Ny på 10 i topp: Luleå

Ny på topplistan för i år är Luleå. En del av förklaringen till att Luleå lyckats ta sig upp till de tio bästa i år är att kommunen fått bonuspoäng för sitt framgångsrika arbete med kollektivtrafiken. Satsningen på nya linjer och ökad turtäthet har ökat kollektivtrafikresandet med 25 % sedan 2012. Luleå har imponerande många kollektivtrafikresor per invånare och år med tanke på kommunens storlek. De spelar nästan i samma division som Jönköping och Helsingborg, som är de medelstora städer i Sverige som ligger högst. Luleå är dessutom en av de städer som har landets högsta kundnöjdhet sedan flera år. Förutom bonuspoängen har Luleå också förbättrat sina resultat i form av högre trafiksäkerhet, färre döda och svårt skadade på det kommunala vägnätet enligt databasen Strada samt bättre luftkvalitet avseende partiklar och kväveoxider.

## 2.5 De bästa inom respektive område

GÖR DET MÖJLIGT (max 38p)		GE FÖRUTSÄTTNINGAR (max 130p)		SE RESULTAT (max 60p)		INNOVATION (10 p)	
Västerås	38	Lund	127	Lund	50	Karlstad	10
Lund	35	Stockholm	117	Stockholm	50	Linköping	10
Eskilstuna	32	Malmö	117	Göteborg	48	Luleå	10
Göteborg	32	Örebro	116	Malmö	46	Lund	10
Malmö	32	Umeå	109	Sollentuna	46	Norrköping	10
Trollhättan	32	Eskilstuna	108	Tyresö	46		
Karlstad	31	Västerås	108	Skövde	46		
Huddinge	31	Kalmar	106	Solna	46		
Örebro	31	Göteborg	106	Örebro	44		
Gävle	31	Linköping	105	Umeå	44		
				Linköping	44		
				Haninge	44		
				Uppsala	44		
				Sundbyberg	44		
				Östersund	44		
				Norrköping	44		
				Landskrona	44		

## 2.6 Årets klättrare är Kalmar

Kalmar är årets klättrare. Kommunen har ökat sina poäng tack vare högre poäng inom bland annat cykel och parkering. Många års fokuserat och prioriterat arbete med att bygga bort felande länkar i cykelvägnätet gör att Kalmar nu bedömer att de har ett ganska bra sammanhållet system av cykelvägar. Kalmar har även nya parkeringsriktlinjer som antogs av fullmäktige förra året.

### 3. Innovativa åtgärder

---

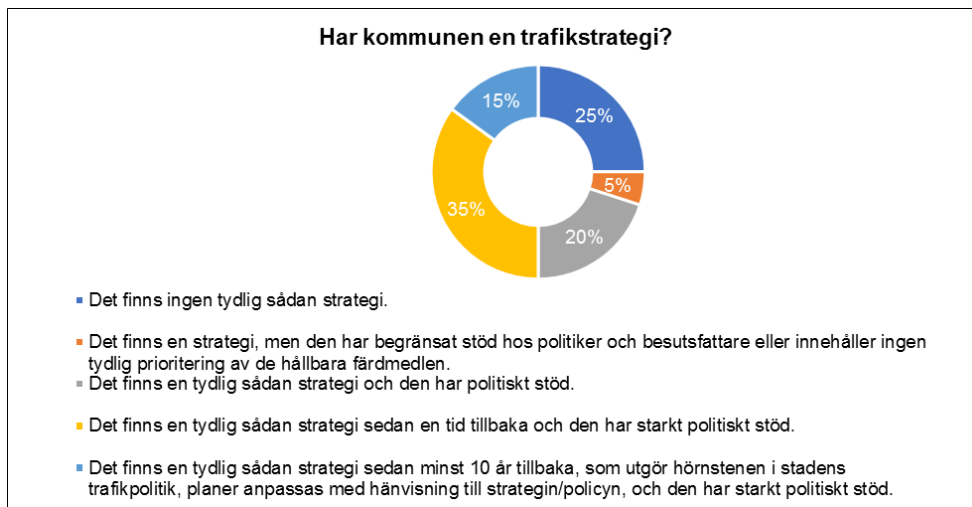
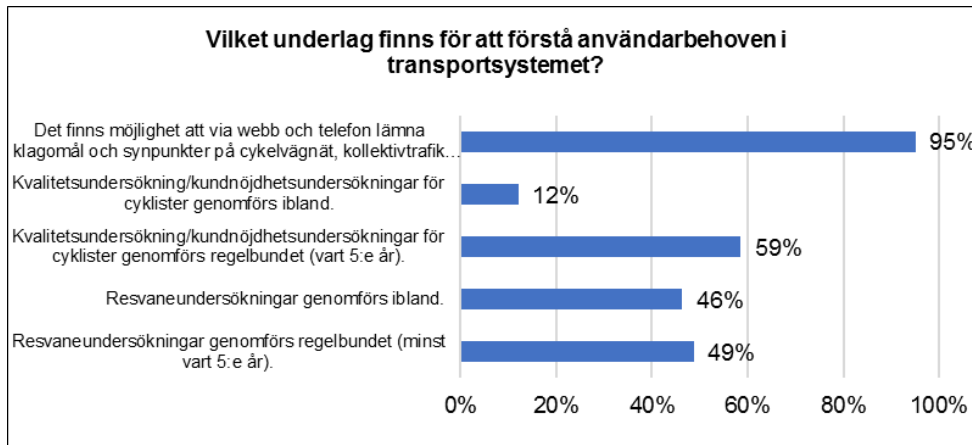
Bonuspoäng (10 poäng) har delats ut till fem kommuner för åtgärder som ligger i framkant när det gäller att skapa ett transportsystem för hållbar utveckling, och som kan inspirera andra. De städer som fått bonuspoäng är Karlstad, Linköping, Luleå, Lund och Norrköping. Hedersomnämmande går i år till Linköping, för Vallastaden.

- ▶ **Karlstad: för helhetsgreppet inom kollektivtrafiken.** Karlstadbusser arbetar målinriktat med alla viktiga delar i processen för att öka kollektivtrafikresandet: infrastruktur, bekväma bussar och kampanjer. Det har lett till att Karlstad är en av de kommuner som har mest nöjda kollektivtrafikkunder. Karlstad är en av två kommuner i Sverige som är trafikhuvudman för den lokala kollektivtrafiken, Karlstadbusser.
- ▶ **Linköping (hedersomnämmande): för planeringen av Vallastaden.** Vallastaden är en ny stadsdel under uppförande. Projektet är intressant för den mångfald boendeformer och variation i arkitektur som erbjuds, och som tillsammans med trafiklösningarna ger goda förutsättningar för ett både socialt och ekologiskt hållbart område. Området är byggt i anslutning till ett högkvalitativt kollektivtrafikstråk, som ger snabba förbindelser till Universitet, sjukhuset, och innerstaden. Gatorna är byggda på gående och cyklisters villkor, och området innehåller bygglogistikcenter, innovativa parkeringslösningar och bilpool. Hittills har 1 000 bostäder uppförts tillsammans med ett 40-tal olika aktörer.
- ▶ **Luleå: för framgångsrikt arbete med kollektivtrafiken.** Satsningen på nya linjer och ökad turtäthet har ökat kollektivtrafikresandet med 25 % sedan 2012. Luleå har imponerande många kollektivtrafikresor per invånare och år med tanke på kommunens storlek. Kommunen spelar i samma division som de bästa större städerna. Luleå är dessutom en av de kommuner som har mest nöjda kollektivtrafikkunder.
- ▶ **Lund: för spårvägsprojektet.** Spårvägen, som kommer att gå mellan Lund C och forskningsanläggningen ESS, är den första spårvägssatsningen i Sverige på mycket länge och därför unik. Spårvägen är en viktig del i arbetet med hållbar stadsutveckling på Brunnsberg. Fler städer kommer troligtvis behöva bygga spårväg för att öka kapaciteten i kollektivtrafiken och minska biltrafiken.
- ▶ **Norrköping: för uppföljning av upphandlingskrav i form av drivmedelskontroller.** Norrköpings kommun ställer krav på förnybara drivmedel i skolskjuts, färdtjänst, entreprenader och arbetsmaskiner. Kommunen är ensam i Sverige om att ha avtal för provtagning och kontroll av att avtalat (förnybart) bränsle används i upphandlade skolskjutsar, entreprenader och arbetsmaskiner. Om entreprenören tankat felaktigt bränsle ska entreprenören betala vite.

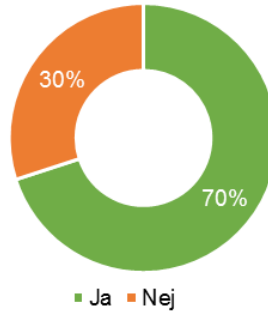


## 4. Lite statistik

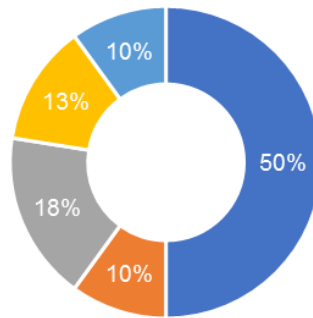
---



**Finns det ett uttalat mål i trafikstrategin/översiktsplanen att minska biltrafiken (per capita)?**

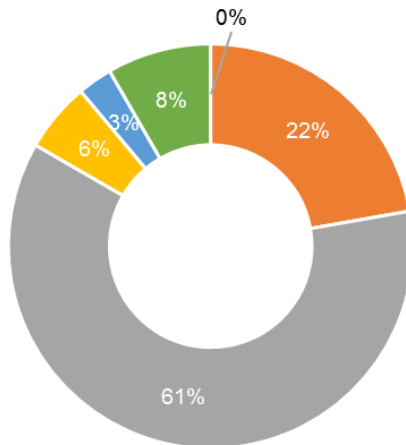


**Har kommunen en godstrafikstrategi/program?**



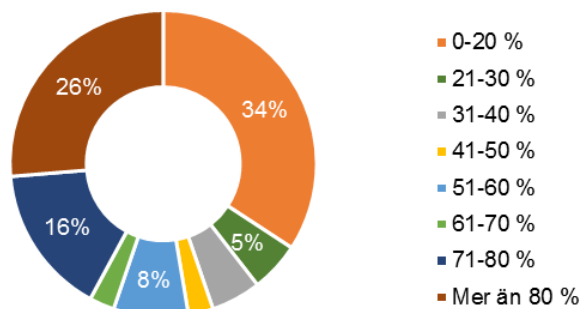
- Det finns ingen tydlig sådan godstrafikstrategi.
- Vi planerar att ta fram en godstrafikstrategi nästa år.
- Vi håller på att ta fram en godstrafikstrategi.
- Det finns en godstrafikstrategi som en del av trafikstrategin.
- Det finns en godstrafikstrategi som enskilt dokument.

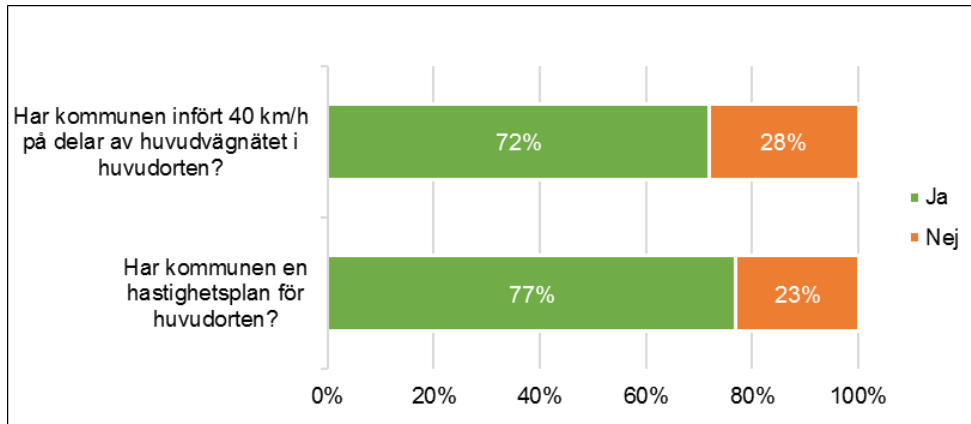
### I vilken grad planeras ny bebyggelse för att minska transportbehov med bil och underlätta hållbara färdmedel?



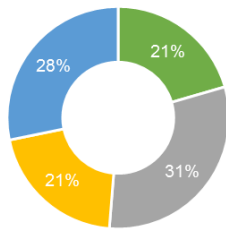
- Nivå 1: Det görs ingen analys av utbyggnader utifrån om de är lämpliga med hänsyn till att minska transportbehov och underlätta resor med gång, cykel och kollektivtrafik. Översiktsplanen tar inte heller så stor hänsyn till trafik i relation till nationell
- Nivå 2: Det finns stöd i översiktsplanen för att ny bebyggelse ska lokaliseras till goda cykel- eller kollektivtrafiklägen. Det finns utbyggnader som stödjer detta synsätt, men en inte obetydlig del av kommunens utbyggnad sker i lägen som inte alltid är
- Nivå 3: Det finns stöd i översiktsplanen för att ny bebyggelse ska lokaliseras till goda cykel- eller kollektivtrafiklägen och transportbehovet minimeras. Alla större utbyggnader analyseras med avseende på trafikmängder och möjligheter att gå, cykla och å
- Nivå 4: Uppfyller nivå 3 men också: Kommunen har en proaktiv, målstyrd strategisk planering, med tydliga färdmedelsmål eller liknande på stadsdelsnivå. Det finns fastställda hållbart resande-kriterier som alltid tillämpas för utbyggnader av viss storlek,
- Nivå 5: Uppfyller nivå 4 men också: Det finns utarbetade samverkansformer för en kontinuerlig dialog mellan ÖP, DP, bygglov och byggskede för att se till att alla goda intentioner kring hållbart resande följer med hela vägen ned till färdigbyggt.
- Nivå 5+: Uppfyller nivå 4 och 5 men också: Funktionsblandning praktiseras i verkligheten, liksom blandning av olika typer av boenden och olika ägandeformer. I en majoritet av de bostäder som byggts under det senaste året är det möjligt att leva ett bra li

### Hur stor andel av huvudortens lokalvägnät för bil är skyltade till 30 km/h?



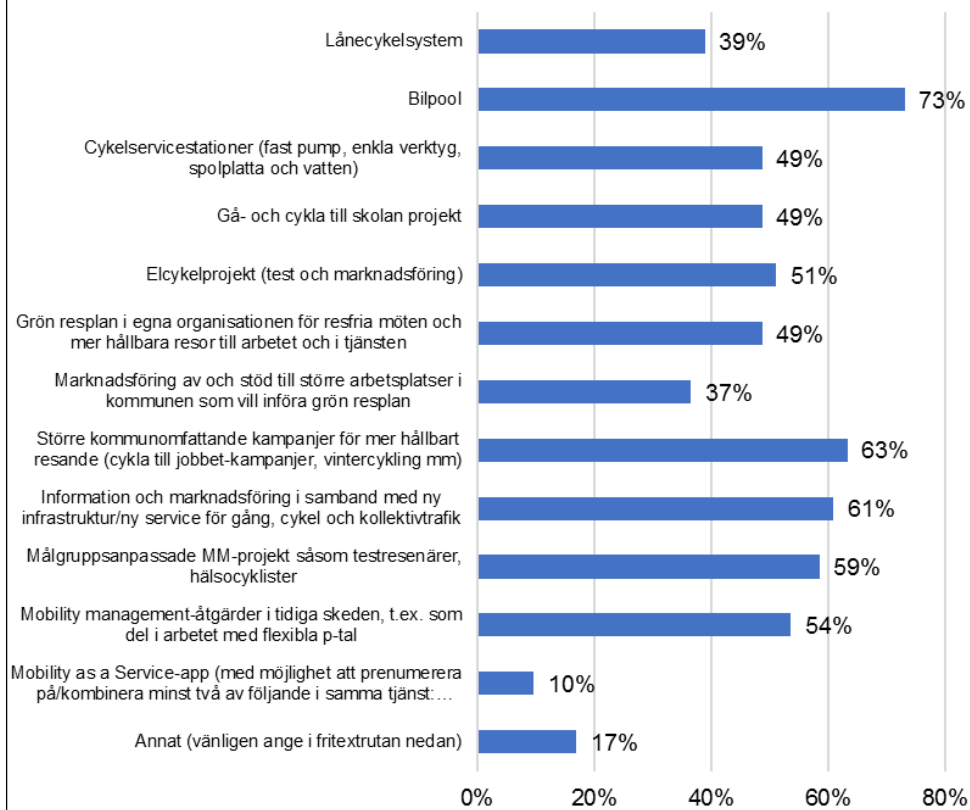


### I vilken grad används MM som stöd för hållbart resande?

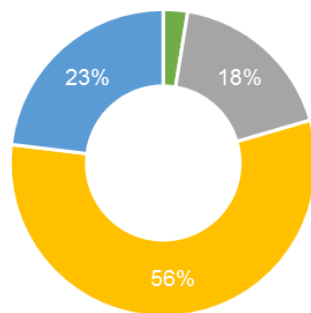


- Mycket lite eller ingen hänsyn till mobility management i praktiken eller i policy.
- Lite hänsyn till mobility management, enstaka MM-aktiviteter har genomförts.
- Ganska stor hänsyn till mobility management i praktik och policy, aktivt arbete med mobility management, men begränsat antal aktiviteter.
- Mycket stor hänsyn till mobility management i policy, arbetar mycket aktivt med flera aktiviteter (minst två-tre av nämnda exempel eller liknande, varav ett eller flera har genomförts under minst två år).
- Föregångare inom mobility management, arbetar mycket aktivt med flera aktiviteter (varav minst någon under minst tre år) och arbetar ständigt med att hitta nya aktiviteter. En viktig del i stadens övergripande trafikstrategi.

### Vad omfattar ert arbete med MM och vilken service finns i din kommun?

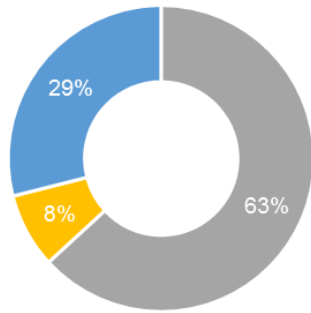


### Har kommunen en parkeringsstrategi/policy och i vilken grad stödjer den hållbart resande?



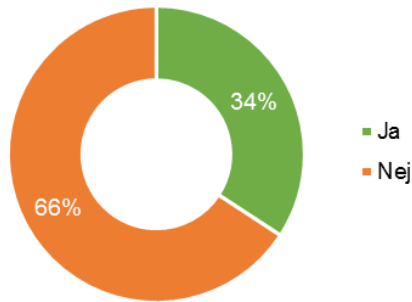
- Kommunen har ingen parkeringspolicy och det finns ingen reglering av bilparkering med tid eller avgift.
- Kommunen har ingen parkeringspolicy eller är den mycket begränsad, däremot förekommer viss reglering av parkeringsplatser i innerstaden.
- Kommunen har en parkeringspolicy med vissa strategier och restriktioner. Många bilparkeringar i innerstaden regleras med tid eller timavgift.
- Kommunen har en parkeringspolicy med strategier och restriktioner. Mer än 75 % av bilparkeringsplatserna i innerstaden regleras med tid eller timavgift.
- Kommunen har en omfattande parkeringspolicy sedan mer än 5 år tillbaka, som inkluderar olika parkeringsstrategier och syftar till att främja resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Målet är att minska eller inte öka antalet parkeringsplatser i förhåll

### Hur omfattande är cykelinfrastrukturen och vilka kvaliteter har den?



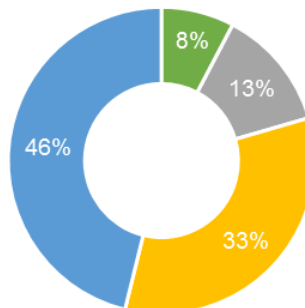
- Det finns enstaka cykelvägar och cykelbanor.
- Det finns några huvudcykelleder, men flera områden i huvudorten saknar en bra cykelinfrastruktur.
- Det finns ett nät med huvudcykelleder och lokala nät som täcker större delen av huvudorten, men ibland tvingas cyklisten att cykla i blandtrafik (där det inte är lämpligt).
- Det finns 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.)
- Nätet uppfyller alternativet ovan, men kommunen arbetar också med ständiga förbättringar t ex genom att möta en ökad efterfrågan på parkering vid kollektivtrafikknutpunkter och fortsatt arbete med att åtgärda flaskhalsar längs viktiga cykelstråk samt har

### Har kommunen infört det nya vägmärket för cykelöverfarter, som innebär att korsande fordon har väjningsplikt?



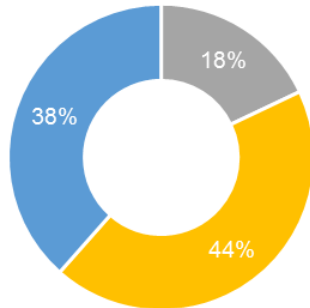
- Ja
- Nej

### Hur stor andel av invånarna i huvudorten bor inom 400 m (fågelvägen) till kollektivtrafik?



- Mindre än 50 %
- 50 % - 70 %
- 70 % - 80 %
- 80 % - 90 %
- Mer än 90 %

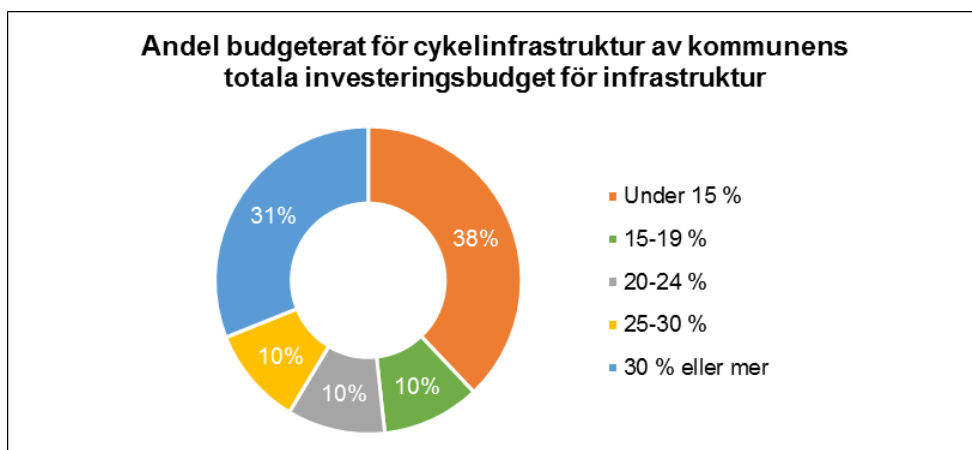
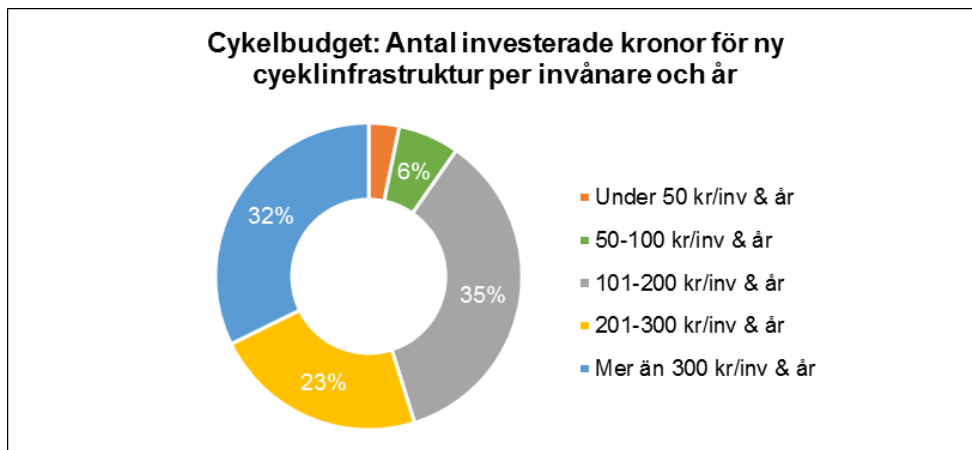
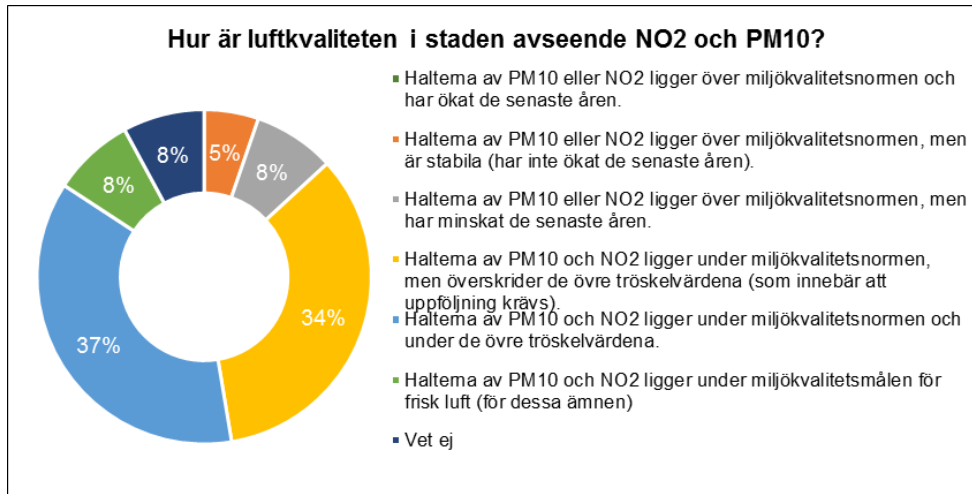
### Vilken är den bästa turtätheten på bästa stadsbusslinjen i din kommun?



- Mer än 30 min
- 21-30 min (dvs 2 avgångar under minst 1 timme)
- 11-20 min (dvs 3-5 avgångar under minst 1 timme)
- 7-10 min (dvs 6-9 avgångar under minst 1 timme)
- 6 min eller kortare (dvs 10 avgångar eller mer under minst 1 timme)

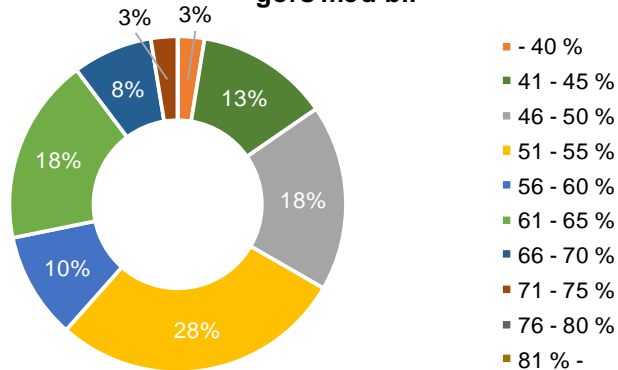
### Vad omfattar er kommuns arbete med godstrafikplanering?



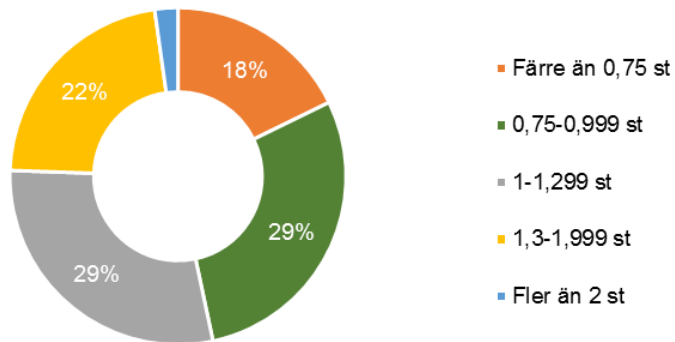




**Bilandel: Hur stor andel av kommuninvånarnas resor som görs med bil**



**Trafiksäkerhet: Antalet dödade och svårt skadade i trafiken årligen per 10 000 invånare & år**



## 5. Hela listan

---

Nr	Kommun	Poäng
1	Lund	222,2
2	Stockholm	196,4*
3	Malmö	194,3*
4	Örebro	190,7
5	Linköping	188,2
6	Västerås	188,0
7	Göteborg	185,9
8	Eskilstuna	182,8
9	Umeå	180,0
10	Luleå	177,7
11	Karlstad	176,9
12	Norrköping	171,5
13	Gävle	170,4
14	Helsingborg	164,3
15	Huddinge	164,0
15	Sollentuna	164,0*
17	Östersund	162,5
18	Jönköping	162,1
19	Kalmar	159,8
20	Uppsala	159,5
21	Trollhättan	156,9
22	Haninge	153,8*
23	Sundbyberg	151,9*
24	Växjö	149,3
25	Järfälla	148,0
26	Borås	147,5*
27	Tyresö	143,7*
27	Upplands Väsby	143,7*
29	Landskrona	141,6
30	Skövde	141,1
31	Mölnadal	131,5*
32	Sundsvall	131,0
33	Täby	128,5
34	Uddevalla	127,1*
35	Botkyrka	122,1
36	Borlänge	120,9
37	Karlskrona	114,3*
38	Skellefteå	111,7*
39	Södertälje	90,7*
40	Lidingö	62,3*
41	Falun	59,7*

\*Fullständiga svar saknas.

De kommuner som bjöds in till SHIFT2017 men vars svar uteblev var:  
Halmstad, Kristianstad, Nacka och Solna.

## 6. Mer information

---

Vill du veta hur det gick för din kommun mer i detalj? – Beställ resultatet från SHIFT2017 för din kommun. Du kan också beställa en analys, peer-review, av din kommuns styrkor, svagheter och förbättringsområden.

Kontakta:

Karin Neergaard på telefon 010-456 56 16 eller mejladress:  
[karin.neergaard@trivector.se](mailto:karin.neergaard@trivector.se).

Alexander Börefelt på telefon 010-456 56 27 eller mejladress:  
[alexander.borefelt@trivector.se](mailto:alexander.borefelt@trivector.se).

Mer information finns även på [www.trivector.se](http://www.trivector.se). Där kan du också läsa om EcoMobility SHIFT och hur det verktyget kan användas för revision och utveckling av en kommuns eller stads hållbara transportsystem.