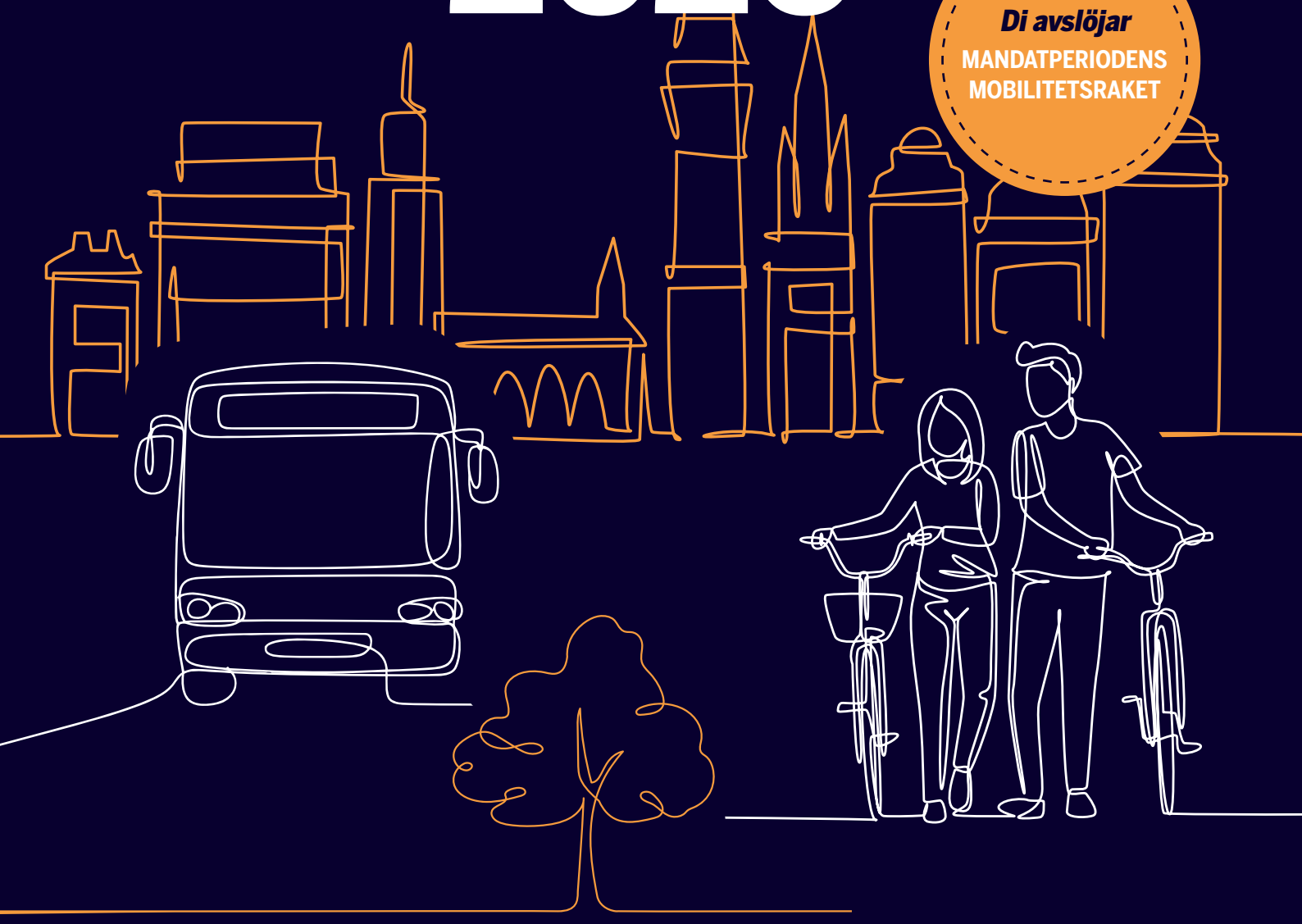
Dagens industri

Valspecial

SVERIGES BÄSTA MOBILITETSSTÄDER 2026

Di avslöjar
MANDATPERIODENS MOBILITETSRAKET



Mobility Insights | #13 | maj 2026
En trendrapport från Di Mobilitet

DAGENS INDUSTRI KARTLÄGGER

HUR HÅLLBAR ÄR MOBILITETEN I SVERIGES KOMMUNER?

För fjärde året i rad tar **Dagens industri**, i samarbete med **Tyréns**, tempen på kommunernas arbete med hållbar mobilitet. Genom en rad parametrar mäter vi kommunernas ambitioner, förutsättningar och utfall – det vill säga hur kommunen skapat förutsättningar för att styra utvecklingen åt ett hållbart håll och vilka resultat som uppnåtts.



Per Mattsson, redaktör Di Mobilitet

För att i år få en ännu bredare och mer komplett bild av resandet i Sveriges 35 största kommuner har vi förstärkt samarbetet på flera sätt:

Origo Group, ett insikts- och undersökningsföretag, har intervjuat invånare i de kommuner som rankades högst 2025. Syftet har varit att fånga invånarnas uppfattning om kommunernas satsningar på mobilitet.

The Train Brain, ett svenskt innovationsbolag, har med hjälp av anonymiserad mobilmastdata från operatören **Tre** och en AI-driven maskininlärningsmodell skattat 12 miljoner resor. Detta ger en bild av det faktiska resandet och de beteendeförändringar som sker i städerna.

Alla dessa tre steg är viktiga: att fatta rätt beslut och genomföra dem, att invånarna uppfattar förändringarna – och att de faktiskt ändrar sitt beteende. Ibland kan resultaten vara motsägelsefulla, men ofta bekräftar de olika perspektiven varandra.

Eftersom det är valår har vi även tittat närmare på hur kommunerna har presterat sedan valet 2022 – och utsett "Mandatperiodens mobilitetsraket" baserat på kommunernas utveckling inom en rad parametrar som rör cykelinfrastruktur, bilåkande, hastighetsgränser och elektrifiering.

Rankningen baseras på en modell som har utvecklats i samarbete med en rådgivande kommitté bestående av några av Sveriges främsta experter inom området. Det huvudsakliga syftet med rankningen är att öka kunskapen och förståelsen för omställningen genom att lyfta fram framgångsrika exempel och identifiera områden med utvecklingspotential. Förhoppningen är att rankningen ska inspirera och motivera kommunerna att fortsätta förbättras – för att skapa grönare, hälsosammare och mer ekonomiskt hållbara städer som kommer alla till gagn.

Ett samarbete mellan:

Di · TYRÉNS · Origo Group · The Train Brain

Founders:

DNB · OKQ8 · Skellefteå Kraft

Redaktör: **Per Mattsson, Dagens industri**

Text: **Maria Eriksson, Skrivarbyrån & Per Mattsson**

Form, layout och redigering: **Karin Baljeu, k-art AB**

Foton och grafik: **Mostphotos, Freepik, Pexels, Unsplash, Dagens industri**

Kommunerna som lyckats bäst med hållbart resande



Lund är tillbaka i toppen när Dagens industri och Tyréns för fjärde året rankar Sveriges bästa mobilitetsstäder. Malmö och Stockholm plockar hem andra- respektive tredjeplatsen, medan Mölndal utses till Mandatperiodens mobilitetsraket.

Inför konferensen Stora Mobilitets-dagen har Dagens industri, för fjärde året i rad, låtit Tyréns analysera kommunernas ambitioner, förutsättningar och resultat. Eftersom det är valår har de även tittat på förändringar sedan valet 2022: cykelinfrastruktur, biltrafik, övergången till elfordon, hastighetsgränser och närhet till kollektivtrafik. Origo Group har frågat invånare i tio högt rankade kommuner om deras syn på hållbarhetsarbetet. Startupbolaget The Train Brain har, med mobilmastdata från Tre, kartlagt hur invånarna faktiskt reser i dessa kommuner.

När allt räknas samman har vi i år en självklar vinnare: Lund. Den sydsvenska studentstaden tog hem segern 2023 och är tillbaka i vinnarsätet. Inga konstigheter, anser Tyréns mobilitetsexpert Christine Schnabel, som projektlett arbetet.



LUND

Lund vinner rankingen för att de toppar i alla de tre kategorierna: Ambition, Förutsättningar och Utfall.

LÄS MER PÅ SIDAN 6



MALMÖ

Malmö har över tid klättrat i rankingen och kniper denna gång en välförtjänad andra plats.

LÄS MER PÅ SIDAN 9



STOCKHOLM

Stockholm vilar på ett långsiktigt och strukturerat arbete med hållbar mobilitet.

LÄS MER PÅ SIDAN 12

”Lund är en av de kommuner i Sverige som har längst historia av att jobba med hållbart resande. Det är rimligt att det ger resultat”, säger hon.

Per Eneroth, trafikstrateg i Lund, är nöjd med möjligheterna för lundaborna att resa hållbart.

”Vi behöver däremot bli duktigare på att få folk att utnyttja det på ett bra sätt”, säger han.

I rankningen väger kommunens ambition tungt.

”Ambitionerna viktas tungt i rankningen eftersom det visar att kommunen har lagt grunden för att jobba målinriktat och långsiktigt med frågorna. Det är nödvändigt för att kommunen över huvud taget ska komma i gång med arbetet kring hållbart resande och ökad hållbar mobilitet”, säger Christine Schnabel.

Tvåa på årets lista är – liksom i fjol – Malmö. Malmö är bäst på förutsättningar som kollektivtrafik, cykelvägar och parkeringsregler.

”Vi vill inte tillföra mer biltrafik även om Malmö stad växer”, säger Christian Resebo, trafiksamordnare i Malmö.

De senaste två årens vinnare, Stockholm, får i år nöja sig med en tredjeplacering.

”Stockholm har fördelarna av en storstad med tunnelbana, stark kollektivtrafik och närhet till många målpunkter. De har jobbat mycket med att minska bilens möjligheter med parkeringsreglering och miljözoner, som visat effekt”, säger Christine Schnabel.

Hon lyfter också att Stockholm har färre fossilbilar och färre körda mil per person.

Sara Bergendorff, avdelningschef för trafikplanering i Stockholm:

”Stockholm är en riktig kollektivtrafikstad. Det är stommen i trafiksystemet, speciellt när det handlar om jobbpendling.”

Göteborg blir fyra.

”Göteborgs placering visar att deras systematiska och breda arbete med att öka gång, cykel och kollektivtrafik faller väl ut”, säger Christine



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

Sveriges bästa mobilitetsstäder

PLACERING	2024	2025	2026
1	Stockholm	Stockholm	Lund
2	Göteborg	Malmö	Malmö
3	Lund	Göteborg	Stockholm

Schnabel. Enligt en undersökning från Origo Groups är Göteborg bäst på att kombinera bil och kollektivtrafik, men också kollektivtrafik och elsparkcykel. Göteborgarna ger högt betyg till kollektivtrafiken och staden har hög elbilsanvändning.

Uppsala är femma och klättrar varje år tack vare ett gediget arbete för hållbart resande.

Mölndal får specialpriset ”Mandatperiodens mobilitetsraket”.

”Mölndal har sammantaget gjort den största förändringen mot mer hållbart resande enligt de kriterier som vi valt att jämföra med. Att de gjort staden säkrare och attraktivare för gående och cyklister”, säger Christine Schnabel.

Längst ner i årets ranking hamnar Kungsbacka, Skellefteå och Luleå.

För att mäta utvecklingen under mandatperioden har fem indikatorer använts. En är hur många i kommunen som bor i närhet till kollektivtrafik. Här har Järfälla, Eskilstuna, Mölndal och Kungsbacka förbättrat sig mest.

En annan indikator är medelhastigheten på huvudgator. Mölndal har minskat hastigheten med 13,6 procent, tack vare en ny hastighetsplan. Karlstad, Nacka och Skellefteå visar också starka siffror.

Utvecklingen av cykelvägar är svår att mäta, eftersom vissa kommuner rapporterat in befintliga vägar till Trafikverket och därmed ökat oproportionerligt mycket. Av den anledningen undantas Kristianstad, Halmstad, Malmö, Uppsala, Sollentuna och Varberg i bedömningen.

Alla kommuner minskar antalet fossilbilar, i snitt med fyra procent. Södertälje och Nacka har nästan dubbelt så stor minskning, följda av Stockholm, Sollentuna, Solna och Mölndal. Lund och Täby undantas på grund av många företagsbilar.

Den sista indikatorn är antal körda mil per person.

”Vår mätning visar lite oroväckande att den körda distansen ökat i de flesta kommuner, även om det bara är lite. Det är bara en fjärdedel av kommunerna som minskat körsträckan”, säger Christine Schnabel.

”Lund är en av de kommuner i Sverige som har längst historia av att jobba med hållbart resande. Det är rimligt att det ger resultat.

Christine Schnabel, senior konsult inom hållbar mobilitet på Tyréns

FOTNOT
Flera mätningar innebär att vissa parametrar – som cykel – mäts på flera sätt, både i den vanliga rankningen (där man räknat ut en indikator av delade cyklar, längd cykelväg och längd bilväg) samt längden cykelväg i valundersökningen.

Hastigheten i gatunätet ingår också både i mobilitetsrankningen och som en egen indikator i valjämförelsen. I båda fallen noteras hastigheten utifrån vilken skyltad hastighet som rapporterats till Trafikverkets nationella databas NVDB.



Valspecial

MÖLNDAL *MANDATPERIODENS MOBILITETSRAKET*

Med den största sänkningen av medelhastigheten i hela landet, fler cykelvägar och färre fossildrivna bilar visar mandatperioden starkaste lysande stjärna att ihållighet och modiga beslut ger verklig effekt.

LÄS MER PÅ SIDAN 17



LUND

Lund har återtagit tronen i Dagens industris årliga rankning ”Sveriges bästa mobilitetsstäder”, och fullständigt sopar banan med konkurrensen.

MOTIVERING

”Lund vinner rankingen för att de toppar i alla de tre kategorierna: Ambition, Förutsättningar och Utfall. Målet att minska bilåkandet har funnits mycket länge och har aldrig tappats ur sikte för att de finns fast inskrivna i kommunens styrdokument. Det syns tydligt att ett långsiktigt och strategiskt arbete med stark politisk förankring ger önskade resultat.

Lunds arbete är ett bevis på att prioriterade investeringar i kollektivtrafik, cykel och gång tillsammans med målgruppsanpassade mjuka åtgärder får människor att resa mer hållbart. Samtidigt kör Lundaborna betydligt färre mil med bensin- och dieselbilar än andra, vilket i slutändan har gett knuffen till första platsen.”

LÄS MER PÅ FÖLJANDE SIDA ▶

#1

Placering 2026	1
Placering 2025	4
Snitthastighet i tätort	50,1 km/h
Trafikstrategi med mål om minskad biltrafik	Ja
Cykelvänlig stad	Ja
Körsträcka/person 2023	628 mil
Flexibla parkeringstal	Ja
Elsparkcykel-system	Ja
Förändringsindex	34



Lund återtar tronen som Sveriges bästa mobilitetsstad

”Vi har ett mycket välfungerande transportsystem som redan idag möjliggör hållbara resor för de flesta. Utmaningen ligger snarare i att få fler att använda det på bästa sätt”, säger Per Eneroth, trafikstrateg i Lunds kommun.

När Dagens industri tillsammans med konsultbolaget Tyréns för fjärde året i rad utser ”Sveriges bästa mobilitetsstäder” placerar sig studentstaden Lund i topp i två av tre nyckelindikatorer bland de 35 kommuner som ingår i årets ranking. Lund utmärker sig dessutom genom att ha minskat bilkörningen per invånare mest under hela mandatperioden.

När innovationsbolaget The Train Brain, med hjälp av mobilmastdata, analyserade faktiska rörelsemönster, stack Lund återigen ut: det är den enda staden som lyckats kombinera en kraftig minskning av bilresandet med både ökad cykling och en större andel kollektivtrafikresor.

Lund tog hem segern 2023, då rankningen genomfördes för första gången, följde upp med en tredjeplats 2024, en fjärdeplats 2025 och är nu återigen etta. En avgörande faktor bakom framgångarna är de höga ambitionerna och den ordning och reda som präglar kommunens styrdokument.

”Lund befinner sig i gott sällskap med andra stora kommuner som har tydliga ambitioner, styrdokument och mål. De ligger även långt fram när det gäller förutsättningar som cykelvägarnas längd, andelen fossilberoende bilar, körsträckor, närhet till kollektivtrafik och hastigheter.



”Vi måste få alla stora aktörer att dra åt samma håll.”

Per Eneroth, trafikstrateg

”De lyckas skapa gynnsamma villkor”, säger Christine Schnabel, senior konsult inom hållbar mobilitet på Tyréns.

På Lunds kommun råder som vanligt febril aktivitet. Kommunen samarbetar bland annat med 38 företag och myndigheter i en av Viable Cities systemdemonstratorer, CoAction Lund, med målet att staden ska vara klimatneutral till 2030.

”Vi behöver en strategi som inte bara handlar om vad vi kommuner ska göra, utan vi måste ta på oss rollen att orkestrera samhällets alla aktörer, sätta en tydlig riktning och se till att alla stora företag och myndigheter drar åt samma håll och har samma ambition”, säger Per Eneroth.

Som dirigent för denna orkester av hållbara mobilitetslösningar vill Per Eneroth locka företagen med attraktiva incitament.

”Det är en rejäl utmaning som börjar redan innan vi vet exakt hur arbetet ska gå till. Vi siktar på att högst en tredjedel av resorna ska ske med bil och fokuserar i denna pilot på arbetspendling, samtidigt som vi ökar energieffektiviteten eftersom framtidens transporter kommer att kräva mer el. Vi behöver bli mer självförsörjande och hitta nya system”, säger han.

Intresset för samarbetet i CoAction Lund är stort. Två av stadens största arbetsgivare, Tetra Pak och Alfa Laval, har redan anslutit sig, liksom Skånes universitetssjukhus.

”Det glädjande är att alla företag verkligen vill arbeta aktivt med att ställa om sina resor. Vi har redan blivit en grupp entusiaster som träffas regelbundet”, säger Eneroth.

Utöver CoAction är Lund även engagerat i Climate City Contract och Klimatneutrala städer i Europa, där kommunen upprättat färdplaner och avgett löften – bland annat om att minska biltrafiken på stadens gator. Redan förra året kunde Per Eneroth konstatera att Lunds kommun sedan 2011 minskat biltrafiken på kommunala gator med 35 procent, samtidigt som befolkningen ökat med närmare 15 procent under samma period.

Indikatorn som mäter körsträcka under mandatperioden visar att Lund minskat mest av alla kommuner. Däremot visar indikatorn för förändring av medelhastigheten att Lund är bland de kommuner där hastigheten ökat mest.

”Vi uppskattar att medelhastigheten är låg i Lund, särskilt för busstrafiken. Ett problem är att bussarna inte kan köra tillräckligt fort eftersom gatorna är smala och trånga och det rör sig mycket folk”, säger Per Eneroth och förklarar att målet är att inte ha några bussar alls i stadskärnan.

Förutom en ”bilmjukare” stadskärna ska kommunens strategi LundaMaTs III ersättas av en ny plan för hållbar mobilitet, och en ny parkeringsplan med mer flexibla parkeringstal tas fram.

”Det glädjande är att alla företag verkligen vill arbeta aktivt med att ställa om sina resor. Vi har redan blivit en grupp entusiaster som träffas regelbundet.”

Per Eneroth, trafikstrateg



MALMÖ

2

Malmö är den mest progressiva kommunen. Åtminstone om man frågar malmöiterna själva. Detta gäller i synnerhet när det kommer till att minska biltrafiken.

MOTIVERING

”Malmö har över tid klättrat i rankingen och kniper denna gång en välförtjänad andra plats. Som många andra har de skapat en stabil grund med alla de viktiga styrdokumenten som stödjer ett arbete för hållbart resande. I årets ranking är Malmö den kommun som är bäst på att skapa rätt förutsättningar för att förändringarna ska bli verklighet.

Malmö har dyrast prissättning av bilparkering i centrum, jämfört med de andra kommunerna. Samtidigt är de en av kommunerna med högst andel boende i närhet av kollektivtrafiken. Tillsammans signalerar detta tydligt vilka trafikslag staden prioriterar och de skapar därmed de rätta förutsättningar för ändrade färdmedelsval.”

LÄS MER PÅ FÖLJANDE SIDA ▶

#2

Placering 2026	2
Placering 2025	2
Snitthastighet i tätort	51,4 km/h
Trafikstrategi med mål om minskad biltrafik	Ja
Cykelvänlig stad	Ja
Körsträcka/person 2024	450 mil
Flexibla parkeringstal	Ja
Elsparkcykel-system	Ja
Förändringsindex	47



Malmö vill göra delad mobilitet till norm

”Vi vill inte tillföra mer biltrafik även om Malmö stad växer”, säger Christian Resebo, trafiksamordnare på Malmö stad.

Frågan om hur kommuninvånarna uppfattar satsningarna på mobilitet ingår i årets undersökning från Origo Group, som kompletterar mobilitetsrankningen. Malmöborna har enligt undersökningen tydligt märkt av höjda parkeringsavgifter, satsningar på minskad biltrafik, utbyggd laddinfrastruktur för elbilar och ökade möjligheter till bilpool.

I årets mobilitetsrankning tar Malmö andraplatsen och utmärker sig som bäst av de 35 kommunerna när det gäller ”förutsättningar”. Här vägs bland annat genomsnittshastighet, tillgång till kollektivtrafik, parkeringsavgifter, andel cykelvägar och system för cykellån in som mätbara parametrar.

Christian Resebo berättar att arbetet fortsätter mot en storskalig delning av mobilitet i kommunen.

Målet är att Malmö ska erbjuda 3 000 delningsbilar och 10 000 mikromobilitetsfordon. Satsningen kopplas både till fastighetsutveckling och kollektivtrafik, men berör också politiskt laddade frågor – till exempel om delningstjänsterna delvis kan finansieras med skattemedel.

”Delad mobilitet är kollektivtrafik, och kollektivtrafik är ju skattefinansierad. Skånetrafikens ambition är att 50 procent ska finansieras av avgifter, resten av skatter. Min tanke är att göra något liknande med delningen av bilar och mikromobilitet”, säger han.

Med Malmö stad som delningstjänsternas största kund skapas stabilitet för affären. En utmaning kvarstår dock: det saknas laglig möjlighet att ställa delningsfordon på allmän plats. Christian Resebo menar att en lösning kan vara att minska antalet parkeringsplatser.

För att höja livskvaliteten i staden arbetar Malmö med offensiv



”Det handlar inte om att omöjliggöra bilanvändandet, men det ska vara bättre att ta cykeln.”

Christian Resebo, sektionschef trafiksamordning Malmö stad

reglering och premierar hållbart resande, bland annat genom att sänka hastigheten i tätort.

”Lite halvinofficiellt pratar vi om 30 km/h till år 2030 i ett betydligt större område än idag. Det kommer få fler bilister att välja ringvägarna istället för att köra genom stan, och ger konkurrensfördelar för buss och cykel”, säger Christian Resebo.

Planerna omfattar även att ta bort fler parkeringsplatser och skapa kortare avstånd till delningsbilar. Det är ett långsiktigt arbete, inspirerat av grannstaden Köpenhamn, som redan på 1960-talet började minska antalet parkeringsplatser. Idag pendlar mer än hälften av invånarna i Köpenhamn med cykel och uppger att det är det smidigaste sättet att ta sig fram.

”Det handlar inte om att omöjliggöra bilanvändandet, men det ska vara bättre att ta cykeln. Vi pratar fortfarande om 200 000 motoriserade fordonsrörelser per dag i Malmö”, säger Christian Resebo.

Bland de offensiva målen finns även införandet av trängselskatt, även om det är en mindre populär fråga under valår. Drömmen om en tunnelbana som kopplar samman Malmö med Köpenhamns linje 5 lever också vidare, för att på sikt kunna erbjuda en mer spårbunden kollektivtrafik med längre fordon. Även här återstår diskussioner om finansiering.

”Lite halvinofficiellt pratar vi om 30 km/h till år 2030 i ett betydligt större område än idag.”

Christian Resebo, sektionschef trafiksamordning Malmö stad





STOCKHOLM

I den kungliga huvudstaden har gående en alldeles speciell ställning.

MOTIVERING

”Stockholm vilar på ett långsiktigt och strukturerat arbete med hållbar mobilitet. I styrdokumenten finns ett tydligt mål om att biltrafiken ska minska med 30 procent och att staden ska bli mer attraktiv för människorna.

Stockholm satsar på närhet till kollektivtrafik och låga hastigheter för bil och ligger där bland de bästa kommunerna. Staden har även jobbat länge med att erbjuda goda förutsättningar för alternativ till fossildriven bil vilket syns på att invånarna i betydligt lägre utsträckning än andra äger fossildrivna bilar samt att de också kör mindre med dessa.”

LÄS MER PÅ FÖLJANDE SIDA ▶

#3

Placering 2026	3
Placering 2025	1
Snitthastighet i tätort	41,1 km/h
Trafikstrategi med mål om minskad biltrafik	Ja
Cykelvänlig stad	Ja
Körsträcka/person 2024	520 mil
Flexibla parkeringstal	Ja
Elsparkcykel-system	Ja
Förändringsindex	65



Stockholm ger mer plats åt gående

”Det är inte så att vi prioriterar bort andra trafikslag, men vi försöker skapa mer utrymme till gående och vistelse i city”, säger Sara Bergendorff, avdelningschef trafikplanering Stockholm stad. Samtidigt fortsätter arbetet med att införa låghastighetszoner i stan.

Stockholm placerar sig högt i Dagens industris årliga mobilitetsrankning och tar tredjeplatsen i årets upplaga, tack vare höga ambitioner, goda förutsättningar och starka resultat.

”I Stockholm utgör kollektivtrafiken ryggraden i trafiksystemet, särskilt när det gäller jobbpendling. Efter att busstrafiken dragit ned på vissa linjer under pandemin har avgångarna nu börjat återställas, vilket är positivt”, säger Sara Bergendorff.

Under den senaste mandatperioden har Stockholm varit en av de främsta städerna när det gäller att minska andelen fossilbilar – en minskning med åtta procent.

”Enligt den trafikutvecklingsrapport vi tar fram i Stockholms stad är det inte förvånande att vi ligger högt här. Vi har god tillgång till laddinfrastruktur och införandet av miljözon klass två år 2020 har gett resultat. Stockholmarna följer också diskussionen om miljözon klass tre”, säger Bergendorff.

Stockholm har tydliga mål om en utsläppsfri innerstad och fossilfrihet, men påverkas samtidigt av nationella beslut och det faktum att elbilar fortfarande är en stor investering för många. Sara Bergendorff påpekar att

en betydande del av trafiken dagtid utgörs av taxibilar och leveranser, även om privatbilismen också finns kvar i innerstaden.

”Vi fortsätter att bygga ut laddinfrastrukturen och försöker säkerställa att den inte bara hamnar i socioekonomiskt starka områden, eftersom kommersiella aktörer ofta prioriterar dessa. Det handlar om rättvisa – möjligheten att ha elbil ska finnas i hela staden.”

Samtidigt visar årets analys från The Train Brain, som bygger på mobilmastdata, en mer komplex bild: biltrafiken i Stockholm ökar, medan kollektivtrafikresandet minskar kraftigt. Däremot har medelhastigheten i staden sjunkit, cykelinfrastrukturen byggts ut och antalet körda mil per bil minskat – vilket sammantaget är positiva nyheter för staden.

”Vi har under flera år arbetat med att hastighetssäkra Stockholm område för område enligt vår hastighetsplan. Vi anpassar hastigheten efter gatans utformning eller bygger om där det behövs, vilket tar tid”, säger hon.

Hastighetsplanen ska vara genomförd i hela kommunen till 2027. Till 2030 är målet att minska biltrafiken med 30 procent. Trenden är tydligast i innerstaden, där färre kör bil, medan nedgången är mindre utanför de mest centrala områdena.

Nästa steg är att införa låghastighetszoner med rekommenderad maxhastighet på 20 kilometer i timmen. Efter en pilot på Södermalm kan fler områden bli aktuella. Sänkta hastigheter i områden med mycket fotgängare ligger i linje med stadens framkomlighetsstrategi, där gående prioriteras högst.

I Origo Groups undersökning får Stockholm höga betyg för möjligheten att kombinera bil och kollektivtrafik – en nödvändighet för fungerande arbetspendling.

”När vi planerar infartsparkeringar försöker vi lägga dem långt ut i systemet, för att undvika ökad biltrafik och parkering i områden som inte är byggda för det. Vi hade gärna sett att fler cyklar eller tar bussen till pendeltågsstationen istället för bilen, men vi förstår att vissa behöver bilen för att få ihop vardagen”, säger hon.

Enligt enkäten är stockholmarna bland de mest nöjda i landet när det gäller möjligheten att resa hållbart – 88 procent tycker att det är enkelt.

Stockholm är också en av de kommuner som minskat andelen fossilberoende bilar mest, på tredje plats efter Södertälje och Nacka.

Samtidigt färdigställs flera stora projekt som ska göra staden mer attraktiv, såsom ombyggnaden av Tegelbacken och Riddarholmskanalen vid Gamla Stan, samt satsningar på gångbanor i Järva, Skärholmen och Rågsved för att bryta trafikseparationen från 1960-talet.

”Oavsett vilken politisk majoritet vi får efter nästa val, vet vi att den kommande mandatperioden innebär stora förändringar i Stockholms transportsystem – som öppnandet av Förbifarten och färdigställandet av nya tunnelbanelinjer. Det kommer påverka stockholmarnas resmönster och vi måste vara förberedda”, säger Sara Bergendorff.



”Vi fortsätter att bygga ut laddinfrastrukturen och försöker säkerställa att den inte bara hamnar i socioekonomiskt starka områden.”

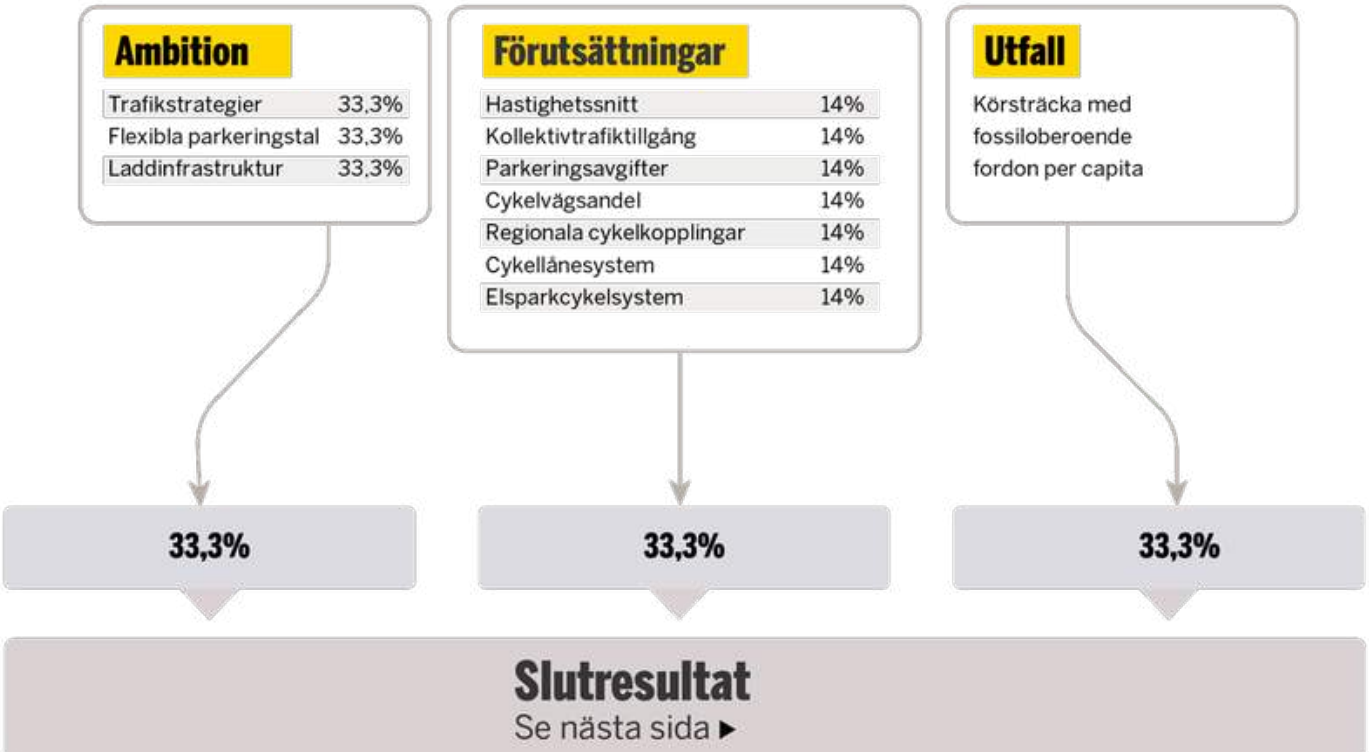
Sara Bergendorff, avdelningschef trafikplanering Stockholm stad

Interaktiv grafik: Hur hållbart är resandet i din kommun? På **di.se/mobilitet** kan du utforska statistik och se hur din kommun presterar inom en rad områden.



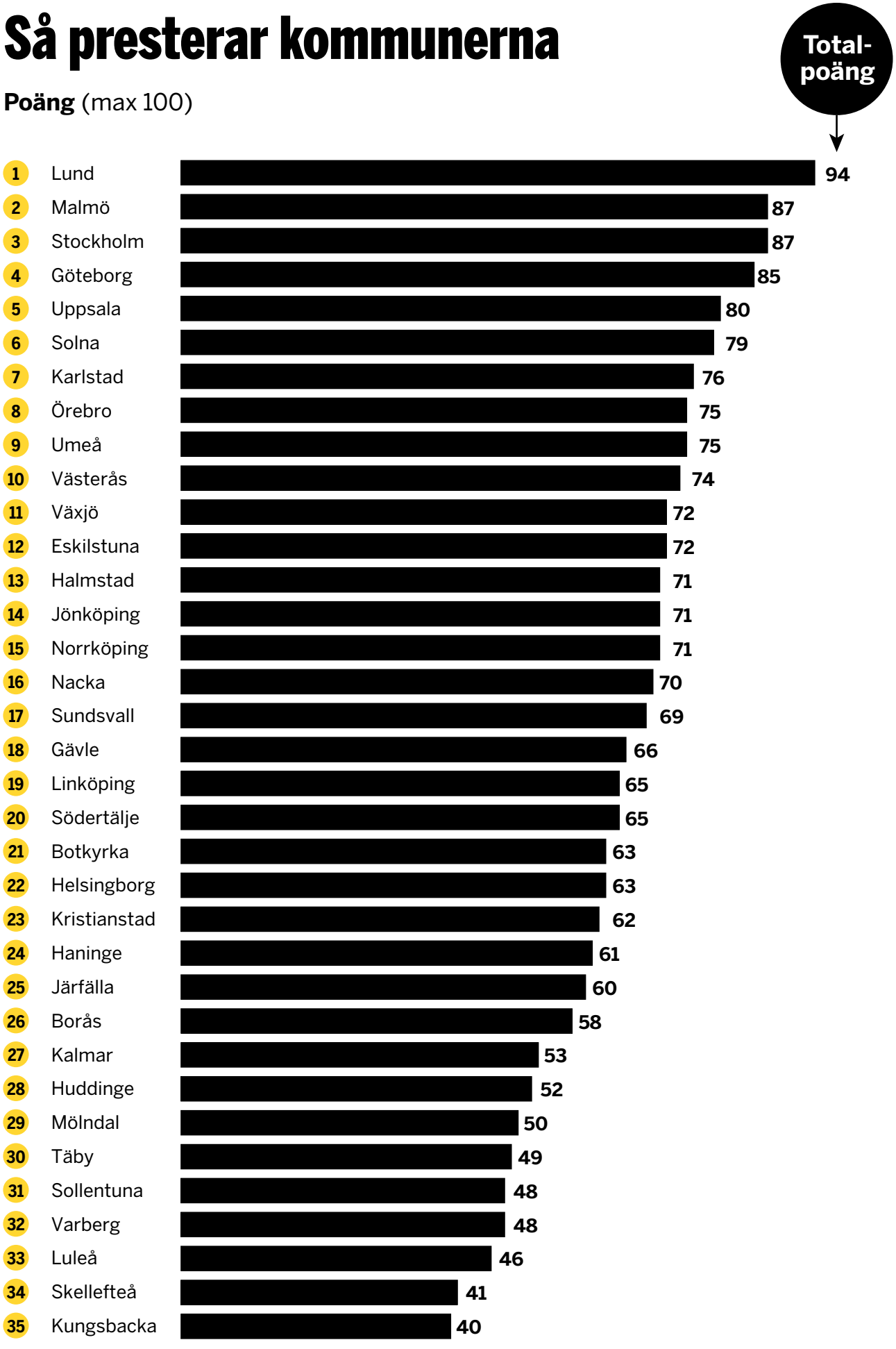
Så har vi räknat

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.



Så presterar kommunerna

Poäng (max 100)





Valspecial

MÖLNDAL

Mölndal är Mandatperiodens mobilitetsraket.

MOTIVERING

”Mölndal har sedan 2013 aktivt arbetat för en säkrare och trivsammare stadsmiljö genom att sänka hastigheterna på kommunens gator. Med en ny hastighetsplan har kommunen sedan 2024 uppnått den största minskningen av medelhastigheten jämfört med andra kommuner – trots att bara halva genomförandetiden gått. Det visar att uthållighet ger resultat.

Mölndals insatser har förbättrat trafiksäkerhet, framkomlighet och miljö. Även när det gäller närhet till kollektivtrafik har kommunen gjort stora framsteg, bland annat genom att satsa på stationsnära bebyggelse och att överbrygga barriärer för hållbar tillgänglighet.”

LÄS MER PÅ FÖLJANDE SIDA ▶

#MOBILITETSRAKET

Placering 2026	29
Placering 2025	22
Snitthastighet i tätort	50,2 km/h
Trafikstrategi med mål om minskad biltrafik	Nej
Cykelvänlig stad	Nej
Körsträcka/person 2024	622 mil
Flexibla parkeringstal	Ja
Elsparkcykel-system	Nej
Förändringsindex	72



Mölndal är Mandatperiodens mobilitetsraket

Av samtliga granskade kommuner i årets mobilitetsrankning har Mölndal kommun gjort bäst från sig inom ett antal nyckelområden sedan valet 2022. Bland annat har den västsvenska kommunen lyckats sänka snitthastigheten med över 13 procent.

”Vi fick ett politiskt beslut om hastighetsplanen för fyra år sedan och har därefter successivt byggt ut den. Hittills har vi genomfört hastighetsjusteringar i tre fjärdedelar av kommunen”, säger Magnus Johansson, trafikchef i Mölndals kommun, och fortsätter:
”Det är viktigt att förändringar inte görs för sakens skull, utan att rätt hastighet råder på vägarna och att det är enkelt för bilisterna att förstå vad som gäller. Vi har sänkt hastigheten ganska markant, men även höjt den på vissa sträckor.”

När det gäller hastighetsfrågan råder det enighet i kommunen, oavsett partitillhörighet – åtminstone vid beslutet i tekniska nämnden för några år sedan.

Hur har då mölndalsborna tagit emot förändringarna?

”Vi har framför allt fått reaktioner när vi höjt hastigheten från 50 till 60 kilometer i timmen. Vi försöker förankra våra beslut hos allmänheten genom att hastighetsplanen varit ute på remiss, där även invånarna kunnat

lämna synpunkter innan besluten fattades”, säger Magnus Johansson och tillägger att kommunen även haft dialog med Räddningstjänsten, Västtrafik och representanter från färdtjänst.

Minskningen av medelhastigheten på kommunala gator är betydligt större än i andra kommuner – Karlstad kommer tvåa med en minskning på 4,8 procent. I kombination med att cykelvägnätet ökat med drygt 5 procent och andelen fossilbränsledrivna bilar minskat med 6 procent, toppar Mölndal listan över kommuner när det gäller förändringsarbete.

Men allt är inte problemfritt. Antalet körda mil per bil har ökat med 38 mil under mandatperioden (indikatorn mäter helåret 2022 jämfört med 2024).

”Vi har en stor arbetspendling till Mölndal eftersom många stora företag är etablerade här. Det är svårt att uttala sig om ökningen utan att veta mer om hur siffrorna beräknats”, säger Magnus Johansson. Han tillägger att det finns planer på att förlänga spårvagnslinjen till det industriområde där flera Life Science-företag ligger, något som kan påverka biltrafiken framöver. I kommunens egna mätningar har biltrafiken på det kommunala vägnätet minskat de senaste 20 åren.

Framåt planerar Mölndal att förlänga sina spårvagnshållplatser för att kunna ta emot de längre spårvagnarna som rymmer fler passagerare. I arbetet för ett mer hållbart resande ser kommunen också att både kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik ökar.



”Det är viktigt att förändringar inte görs för sakens skull, utan att rätt hastighet råder på vägarna.”

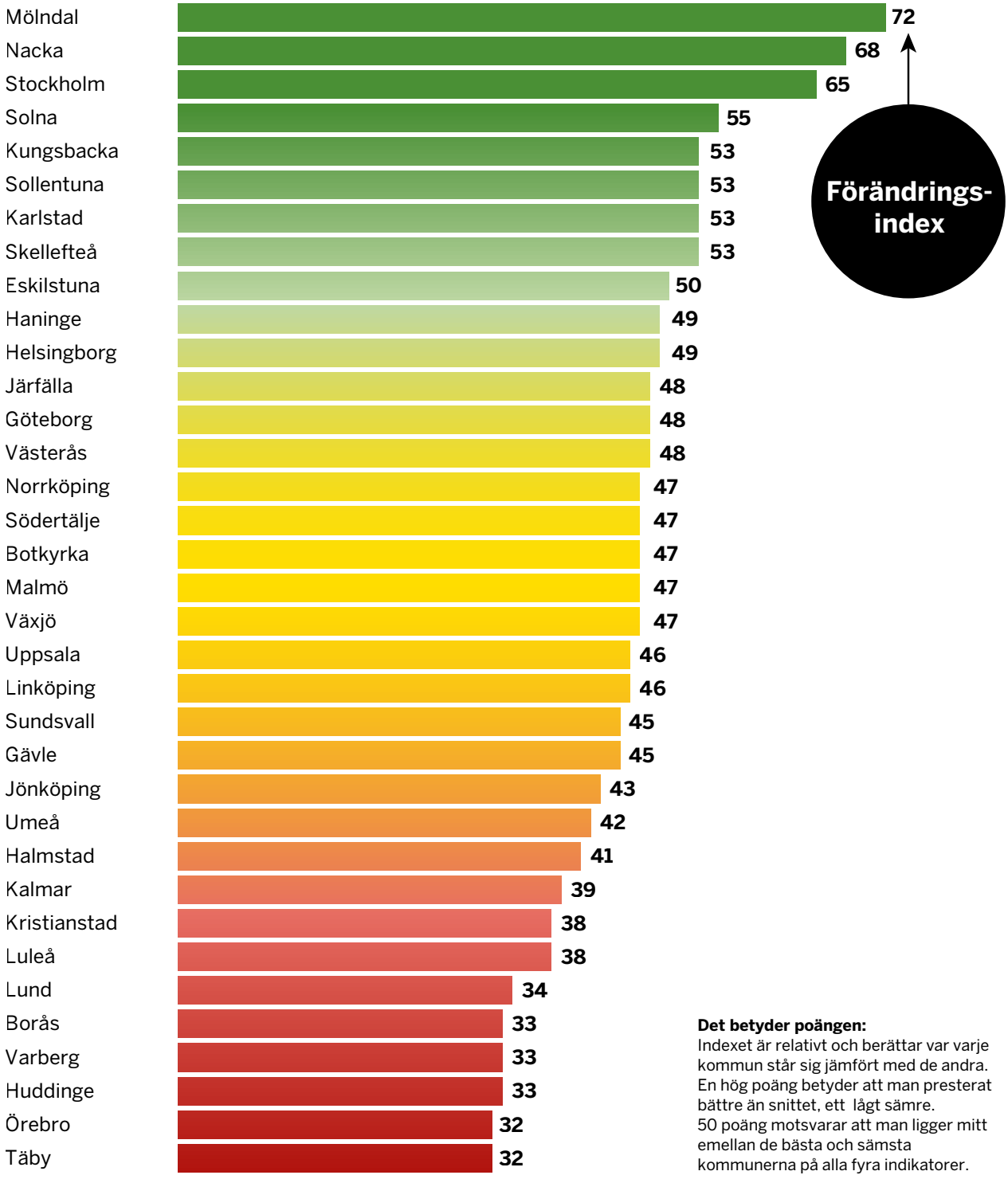
Magnus Johansson, trafikchef Mölndals kommun



Så har kommuner presterat sen valet 2022

Eftersom det är valår så har vi undersökt hur kommunerna presterat sen förra valet på ett antal punkter för att få en bild över vilken effekt den förda politiken fått.

Dessa är: • Andel av befolkningen som bor inom 400 meter till kollektivtrafikhållplats med hög turtäthet • Medelhastighet på kommunens huvudgator • Kilometer cykelväg i kommunen • Andel fossilberoende bilar • Körsträcka med bil per invånare

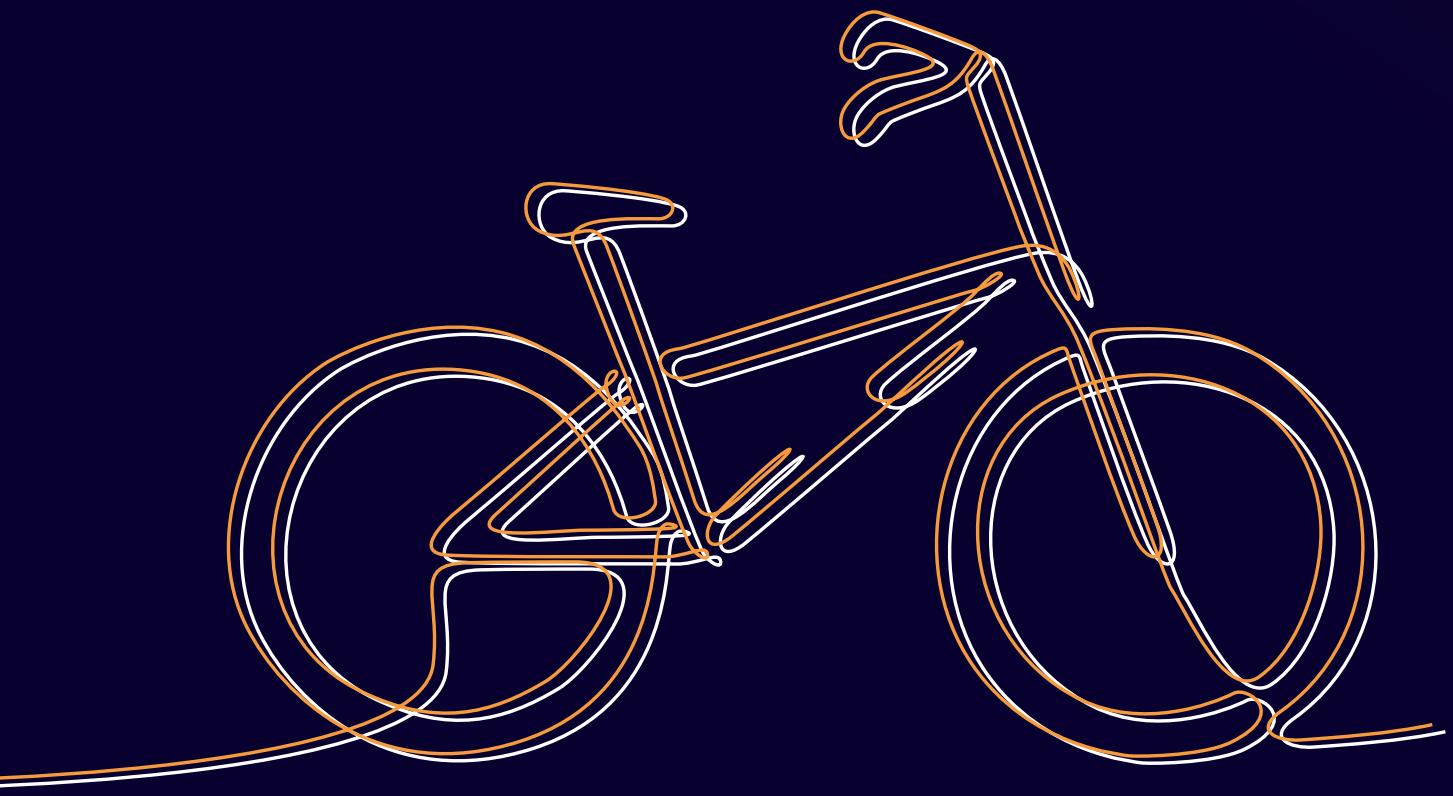


Det betyder poängen:
Indexet är relativt och berättar var varje kommun står sig jämfört med de andra. En hög poäng betyder att man presterat bättre än snittet, ett lågt sämre.
50 poäng motsvarar att man ligger mitt emellan de bästa och sämsta kommunerna på alla fyra indikatorer.

Källa: Tyréns

Indikator 1

CYKELVÄGAR



Top 3 kommuner

KALMAR
UMEÅ
TÄBY



"Det är så schysst att bara kunna glida till jobbet!"

Cykeln är framtidens färdmedel

Det byggs allt fler cykelbanor i Sverige, men utbyggnaden går för långsamt i vissa kommuner – åtminstone om du frågar Cykelfrämjandets ordförande Per Hasselberg.

Dagens industri fick följa med cykelentusiasten Per Hasselberg på hans dagliga cykelpendling till jobbet, om än bara via hans hörlurar. Varje morgon trampar han sex kilometer från småhusområdet i Enskede, genom lugna villagator till Nynäsvägens cykelbana, över Skanstullsbron och vidare längs Götgatan.

Per Hasselberg gläds åt att det finns politiker som ser potentialen i cykelpendling, även om han menar att cykelinfrastrukturen fortfarande är eftersatt på många håll. Men han har gott om idéer för att förbättra situationen.

”Vi har inte tid att vänta på att cykelinfrastrukturen ska byggas ut, utan vi måste börja använda den asfalt som finns”, säger han och lyfter fram cykelpendlingens stora klimat- och samhällsnytta.

”Det är också en viktig insats till den egna hälsan, tillägger han.

Kroppen mår bra samtidigt som du gör samhällsnytta. Kan det bli bättre?”

Trots att det bara tar 20 minuter för Per Hasselberg att ta sig till jobbet har han hörlurarna på sig för att kunna ta telefonsamtal. Det är bara på väldigt trafikerade gator han kan ha svårt att höra. Annars störs samtalet bara av enstaka pling-signaler från cykelns ringklocka.

”Just nu kör jag igenom massa rullgrus som ligger kvar efter vintern. Det är en stor fara. Gruset orsakar väldigt många trafikolyckor, ofta ända in i maj. Vi försöker skapa ett större medvetande genom att ta ut politiker och cykla och det är inte sällan som de får en aha-upplevelse om risken när man blir omkörd av en lastbil på större vägar, eller hur obekvämt det kan vara att behöva gå av cykeln vidövergångsstället. Det finns många enkla åtgärder som skulle göra cykelpendlandet enklare.”

Han efterlyser större omsorg om cyklisterna. Ett förslag är att bilister ska hålla 1,5 meters avstånd vid omkörning, men det är svårt att kontrollera. Bättre vore att bilister byter körfält när de kör om en cykel, precis som vid omkörning av andra fordon. Samtidigt betonar Per att även cyklister måste se sig som en del av trafiken.

”Cyklister behöver visa hänsyn till de som inte färdas lika fort. Det är särskilt viktigt nu när elcyklarna ökar hastigheterna. Man måste visa hänsyn när man dundrar in i ett samhälle. Eller... susar in. Man hörs ju inte”, säger Per Hasselberg samtidigt som han trampar upp för Skanstullsbron in mot Södermalm.

Lådcyklar vill han helst förpassa till körbanan.

”20–25 procent av ett samhälle består av asfalt, och det är inget bilreservat. Vi måste börja omfördela asfaltsytan. Lådcyklarna är som små bilar – varför ska alla framtidsfordon trängas på cykelbanan?”

Han konstaterar att cykelbanorna blir allt trängre och att det blir svårare att vistas där, trots att de borde vara lika trygga som trottoarer – även för cyklande barn.

Att fler cyklar till jobbet skulle ge både längre och lyckligare liv, menar han. Även om det förstås finns dagar då det känns mindre lockande att hoppa upp på cykeln.

På 1990-talet var Götgatan en utmaning för cyklister, med bilköer och avgaser. I dag har ett helt körfält getts till cyklisterna.

”Vi har inte tid att vänta på att cykelinfrastrukturen ska byggas ut, utan vi måste börja använda den asfalt som finns.”

Per Hasselberg, ordförande för Cykelfrämjandet

SÅ BLIR DU EN CYKELPENDLARE

1. Har du ingen egen cykel, börja med att låna och testa. Se det som ett äventyr och cykla till jobbet.
2. Ta fram en lämplig cykelväg via exempelvis Google Maps, men pröva också nya rutter. Det kan också vara kul att cykla lite vilse. Att cykla är att upptäcka.
3. Att cykla 20 minuter till jobbet kräver ingen dusch, mer som en promenad. Skydda händerna mot blåst med vantar.



”Götgatan är ett bra exempel på hur man har löst det. När det är mycket folk på cykelbanan kan man dra ut i bilarnas körfält om man vill köra lite fortare.”

Om du fick önska dig några lag- eller regeländringar som skulle förenkla för cyklister, vad skulle det vara?

”Bashastighet 20 eller 30 kilometer i timmen i tätorten, så att vägnätet anpassas för cykeln. Cykeln är mänsklighetens bästa uppfinning och ska vara det första trafikslaget.” Även på landsbygden skulle du kunna sänka hastigheter och prioritera cykeln.

”En annan sak skulle vara att använda det gamla vägnätet till cykelinfrastruktur för att underlätta pendling. Det borde finnas på Trafikverkets uppdragslista”, säger han.

Vintercykeln har dubbdäck och slits mer av salt och grus. Han hade gärna haft en längre pendlingssträcka för att få ännu mer motion, men är tacksam för den tid han får på cykeln. Intervjun är slut och Per Hasselberg är framme på jobbet.

”20–25 procent av ett samhälle består av asfalt, och det är inget bilreservat.”

Per Hasselberg, ordförande för Cykelfrämjandet



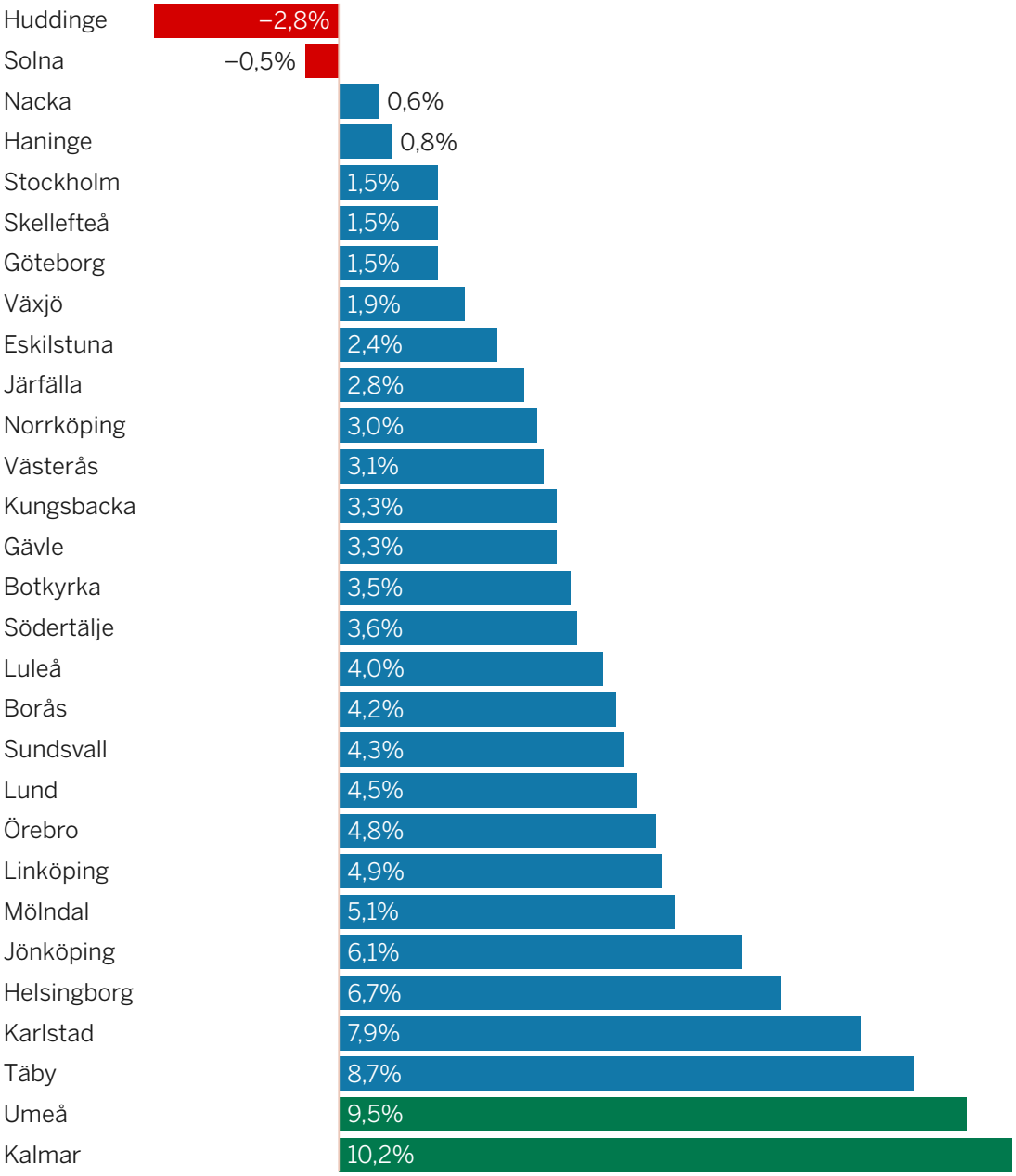
CYKELVÄGNÄTET VÄXER I NÄSTAN HELA LANDET

Utvecklingen av cykelvägar under mandatperioden, mätt från december 2022 till december 2025, visar att alla kommuner förutom Huddinge fått fler kilometer cykelväg.

Ett par kommuner har ökat oproportionerligt mycket, vilket kan bero på att inrapporteringen till Trafikverkets Nationella vägdatabas (NVDB) släpats efter. Enligt Tyréns ska även dessa kommuner förtjäna en eloge eftersom de gjort en översyn vilket kan skapa mer säkerhet i data vid jämförelser i framtiden. Av de kommuner som uppvisar ”normala” ökningar utmärker sig Kalmar, Umeå och Täby.

SÅ HAR CYKELINFRASTRUKTUREN UTVECKLATS 2022–2025

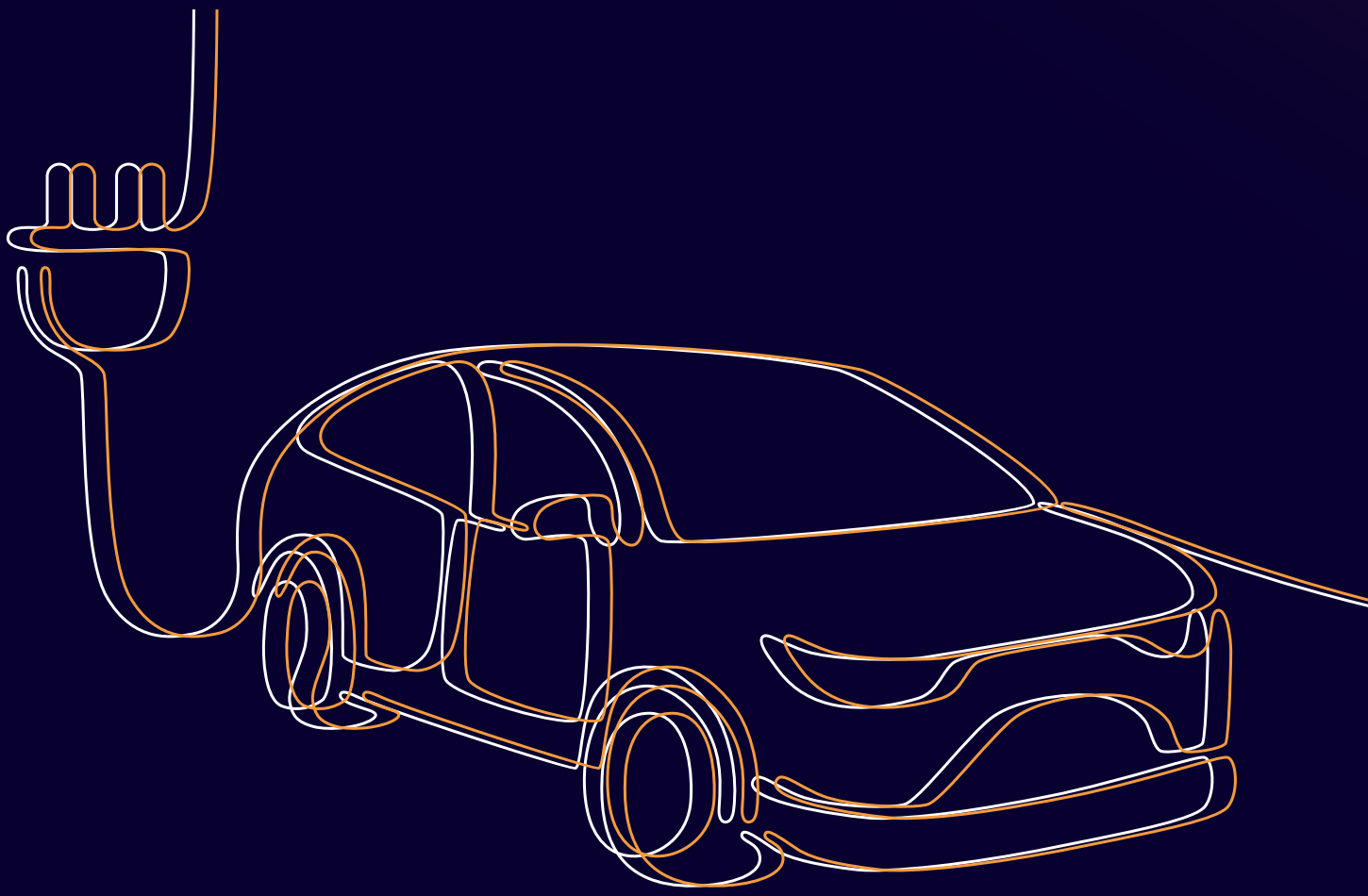
Cykellnfrastrukturens utveckling som km cykelväg (relativ förändring i procent.



Källa: Tyréns
Fotnot: Kommuner där cykelvägnätet bedöms ha ökat förhållandevis mycket i relation till det befintliga cykelvägnätet och där det därför antas att ökningen helt eller delvis beror på en samlad inrapportering av befintliga cykelvägar. Av den anledningen har Kristianstad, Halmstad, Malmö, Uppsala, Sollentuna och Varberg uteslutits i denna kategori.

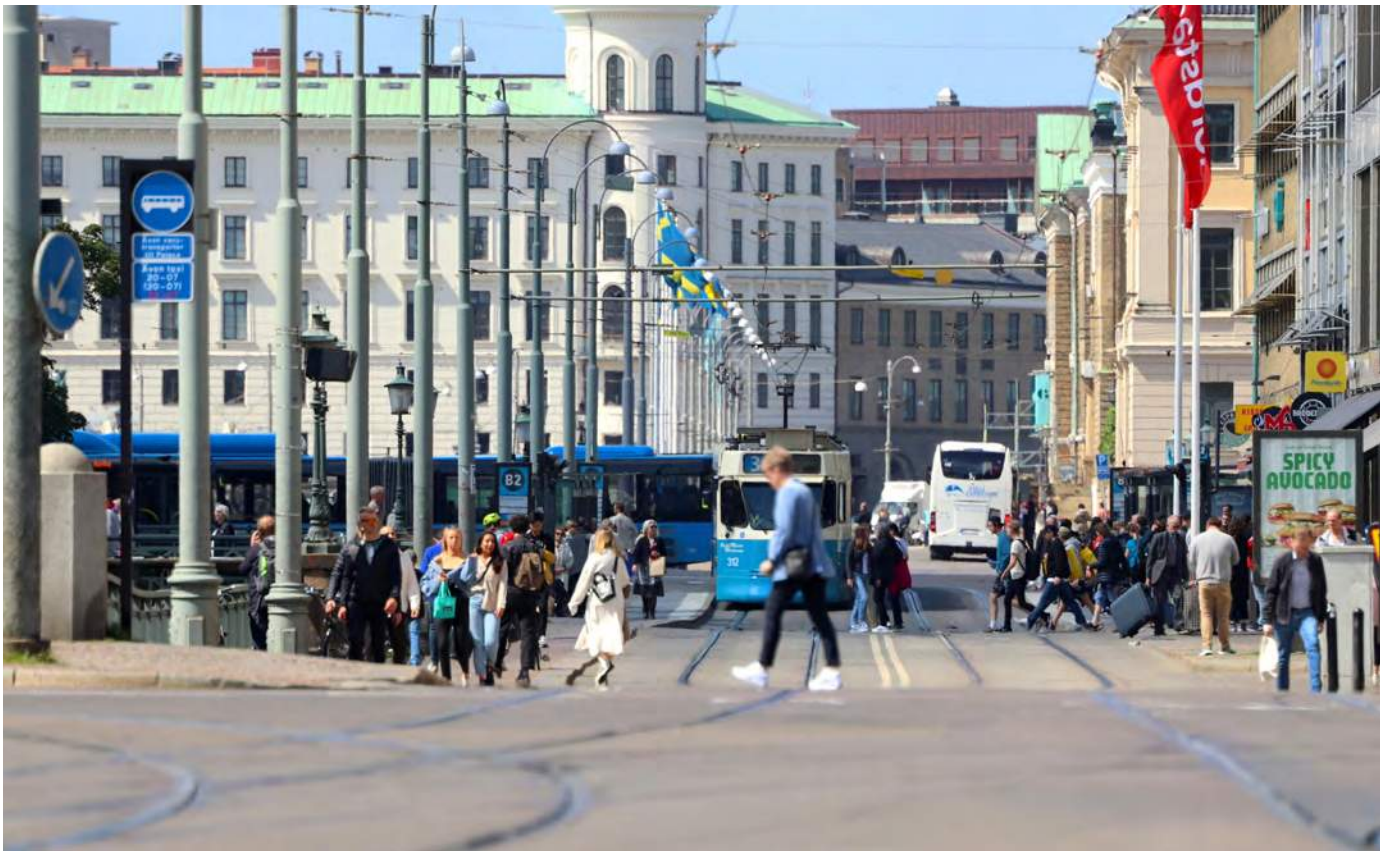
Indikator 2

FOSSILBILAR



Top 3 kommuner

SÖDERTÄLJE
NACKA
STOCKHOLM



Biltrafiken ökar i Göteborg trots klimatsatsningar

Elbilarna blir allt fler i Göteborg, men samtidigt ökar trafiken och kollektivtrafiken tappar mark. Västtrafiks vd Lars Backström varnar för att stadens mål om minskad biltrafik riskerar att gå om intet.

Allt fler göteborgare väljer elbil, men bilarna används både oftare och för längre resor, vilket förvärrar trängseln på vägarna.

”En ökad biltrafik slår mot kollektivtrafikens attraktionskraft genom försämrad pålitlighet, längre restider och högre produktionskostnader”, säger Lars Backström, vd för Västtrafik.

Under den senaste mandatperioden har andelen fossildrivna bilar i Göteborg minskat med fyra procent – en minskning som är nästan dubbelt så stor i Stockholmsområdet. Samtidigt visar en webbenkät från Origo Group att många fortfarande kör bil dagligen.

Lars Backström, som i fjol utsågs till ”Årets agendasättare inom mobilitet”, ser en tydlig trend: biltrafiken ökar, trots stadens ambitioner om att minska den och satsa på kollektivtrafik. Snart öppnar

Västlänken och tågtrafiken byggs ut.

Undersökningen visar att andelen registrerade fossildrivna bilar har minskat med runt fyra procent i Göteborg, medan minskningen i Stockholmskommunerna är nästan dubbelt så stor mellan 2022 och 2024. Webbenkäten från Origo Group visar att många fortfarande använder bilen varje dag.

Vid förra årets Mobilitetsdag utsågs Lars Backström till Årets agendasättare inom mobilitet. Vi bad honom trendspana kring målet att minska biltrafiken och öka kollektivtrafiken i en stad som snart öppnar första etappen av Västlänken och samtidigt bygger ut tågtrafiken.

”Efter pandemin har biltrafiken ökat kraftigt, ungefär motsvarande den trafik som brukar försvinna under skollov, då det brukar vara mer utrymme på gatorna. Vi tror att ökningen till viss eller stor del beror på sänkta drivmedelsskatter, minskad reduktionsplikt och mer generösa skatteavdrag för bilister”, säger han.

Även om Backström är positiv till elbilens utveckling visar statistiken att vi kör mer och längre.

”Det är viktigt att också mäta antalet fordonsrörelser och fordonskilometer, inte bara titta på koldioxidminskningen”, säger han.

Göteborgs mål är att minska antalet fordonskilometer med 25 procent mellan 2020 och 2030. Men Backström menar att staden rör sig allt längre bort från sina målsättningar – biltrafiken leder till längre restider och dyrare kollektivtrafik, vilket försämrar konkurrenskraften.

Enligt Backström är det svårt att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft utan att det sker på bekostnad av bilens framkomlighet.

”Kollektivtrafiken behöver få större plats, och det måste ske på bilens bekostnad eftersom utrymmet i staden alltid är begränsat.”

Han pekar på att det finns ett brett stöd för att prioritera kollektivtrafiken framför bilen i stadsutvecklingen – men utvecklingen går just nu åt fel håll.

Origo Groups webbenkät visar att 29 procent av göteborgarna använder bilen dagligen. Samtidigt är Göteborg bäst i landet på att erbjuda möjligheter att kombinera bil och kollektivtrafik.

Omställningen från fossilbilar till elbilar drivs till stor del av företag, som genom sina miljöpolicyer bidrar till att fler miljövänliga bilar når andrahandsmarknaden. Men företagen påverkar också på andra sätt.

”Hemarbetet minskar något i Västsverige, kanske till följd av exempelvis Volvo Cars tydliga besked om att man ska jobba på kontoret. Då finns det en risk att fler väljer bilen framför kollektivtrafiken”, säger Lars Backström.

Han tror inte heller att trängselavgifterna längre avskräcker, eftersom avgiften i praktiken blir billigare varje år på grund av utebliven indexreglering.

Hur ska fler lockas att lämna bilen och välja kollektivtrafiken?

”Det handlar om beteendeförändringar. Vi har årliga provåkarkampanjer där vi erbjuder två veckors gratis resande, vilket leder till att ungefär hälften fortsätter att resa med oss. Vi har också högt satta mål, både transportpolitiska, kommunala och regionala. Omställningen sker inte av sig själv, och inte bara av vilja – det krävs ett aktivt arbete”, säger Lars Backström.



”En ökad biltrafik slår mot kollektivtrafikens attraktionskraft genom försämrad pålitlighet, längre restider och högre produktionskostnader.”

Lars Backström, vd för Västtrafik

Ett rimligt steg vore, enligt honom, att jämna ut spelplanen och låta kollektivtrafikresenärer få del av skattesubventioner, precis som förmånsbilsägare.

Han menar att kollektivtrafikbranschen behöver bli bättre på att koppla kollektivtrafikens nytta till tillväxt.

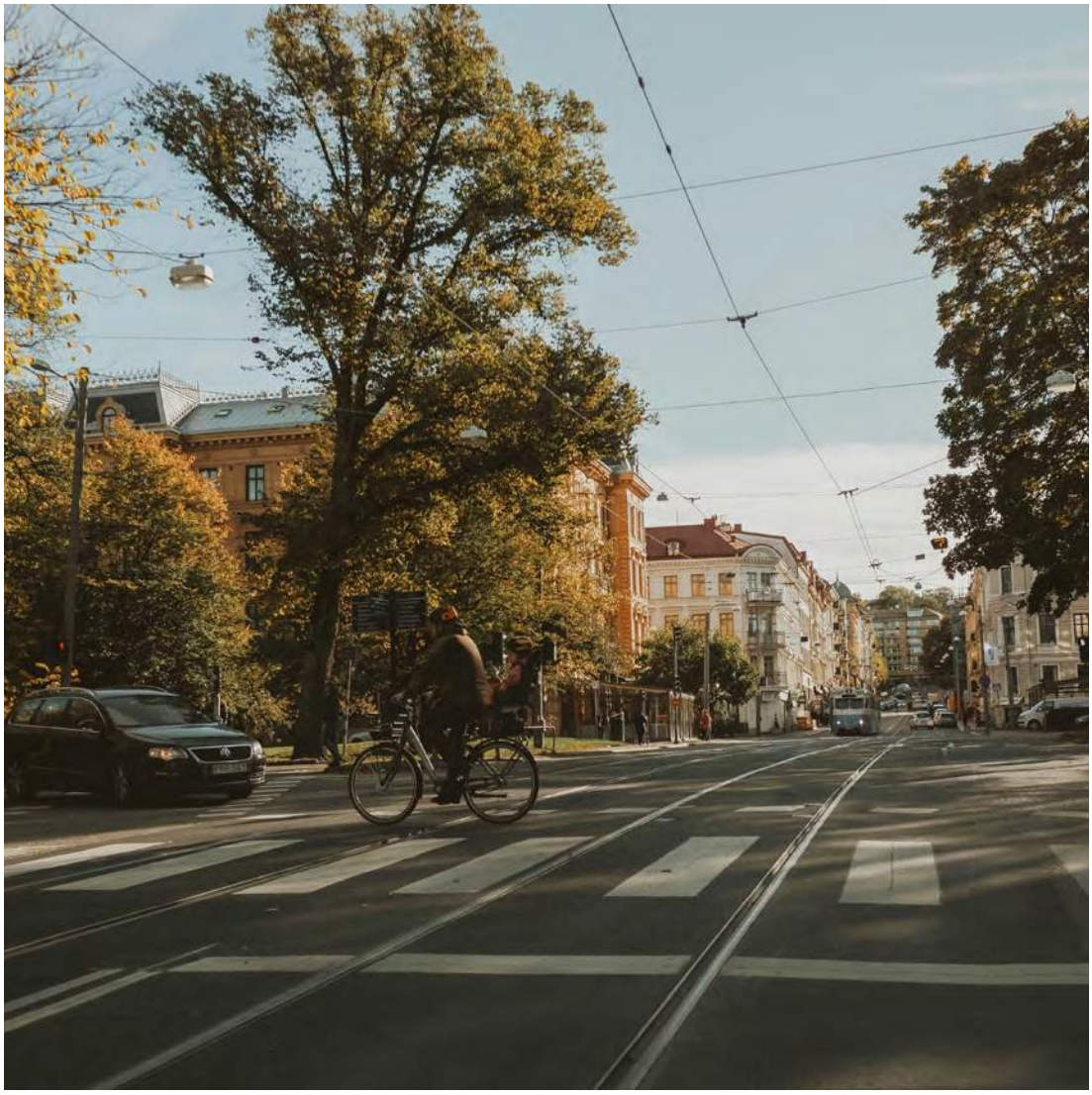
”Hållbarhet och jämlikhet säljer inte riktigt idag. Vi behöver fler infallsvinklar och sätta det i en kontext där det handlar om pengar. Västtrafik har tagit fram en rapport som visar att ökat kollektivt resande leder till regional tillväxt, ökad konkurrenskraft och fastighetsutveckling.”

Backström varnar också för att vara för ivrig med självkörande fordon och påminner om att elsparkcyklar snabbt tog marknadsandelar från gång, cykel och kollektivtrafik – och på många håll skapade kaos på grund av för smala gång- och cykelbanor.

”Även om tanken med självkörande fordon är att de ska vara delade finns risken att vi får ännu fler fordon på våra gator. Ivern att hänga med i innovationen kan förvärra en redan ansträngd trafiksituation, särskilt i och omkring Göteborg”, säger han.

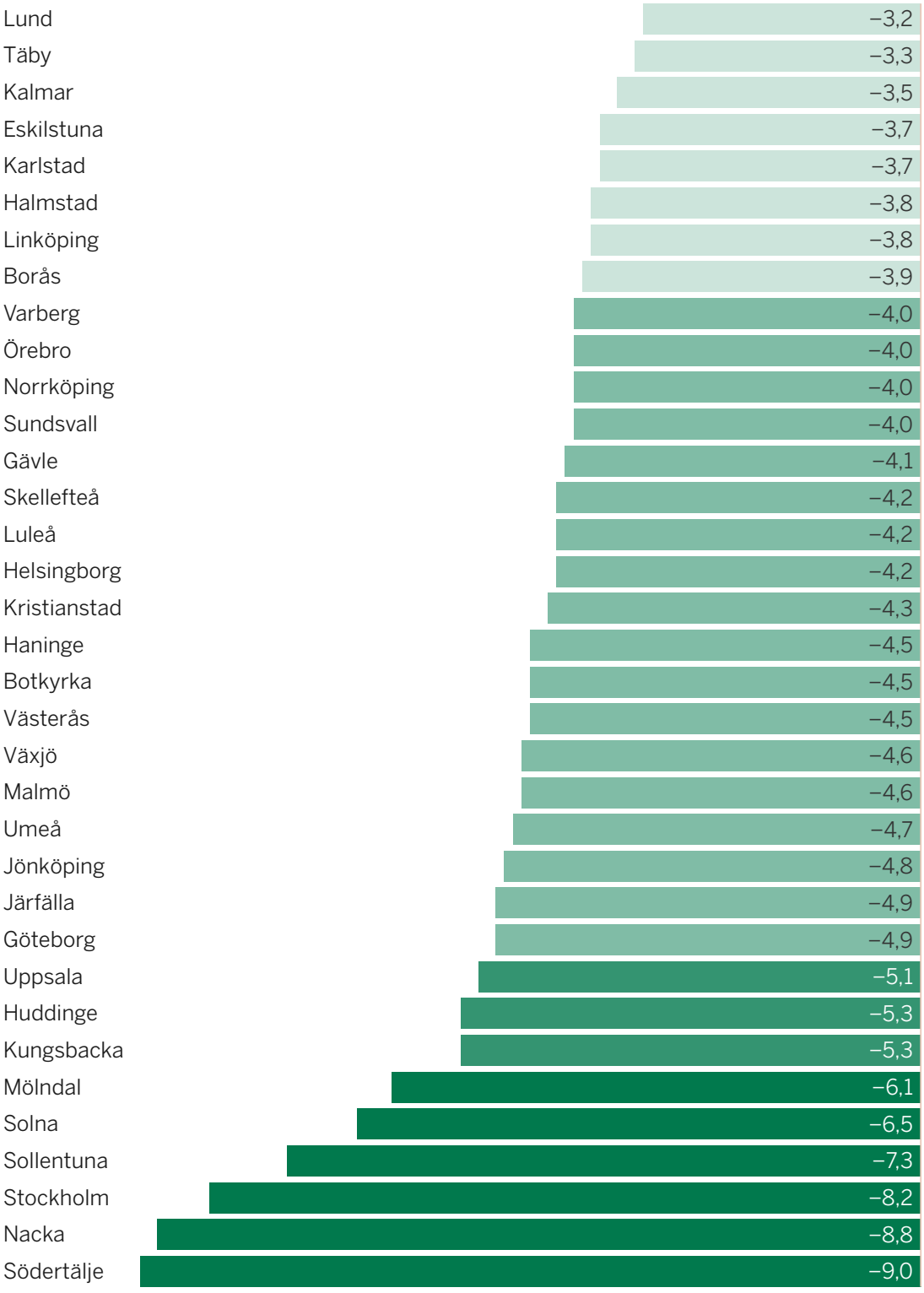
”Kollektivtrafiken behöver få större plats, och det måste ske på bilens bekostnad eftersom utrymmet i staden alltid är begränsat.”

Lars Backström,
vd för Västtrafik



HÄR GÅR OMSTÄLLNINGEN TILL ELFORDON SNABBAST

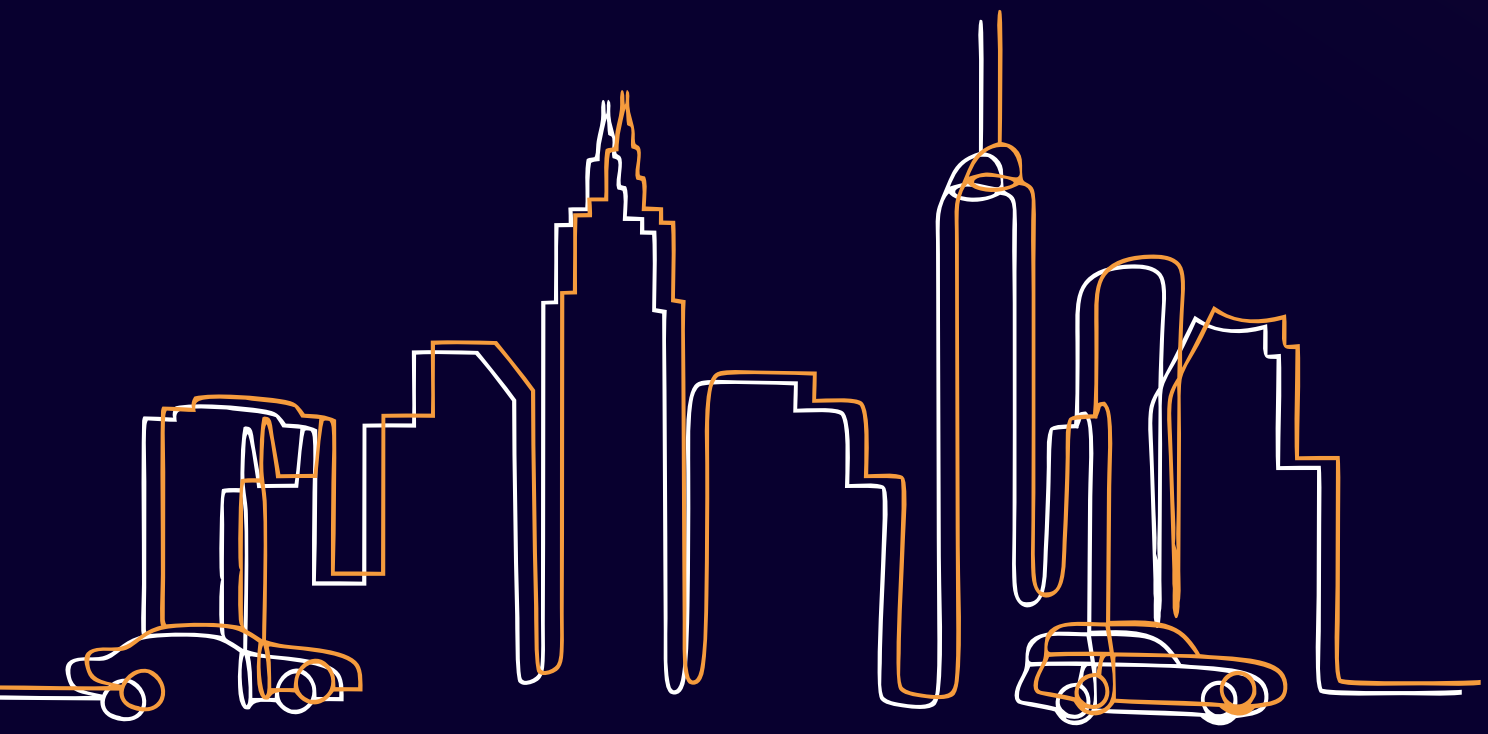
Förändring av andel av bilar i kommunen som drivs på fossila bränslen (procentenheter; ska gärna minska) Period 2022-2024.**



Källa: Tyrens
**För Täby och Lund används endast en jämförelse mellan 2022 och 2023 då fel förekommer i data för 2024.

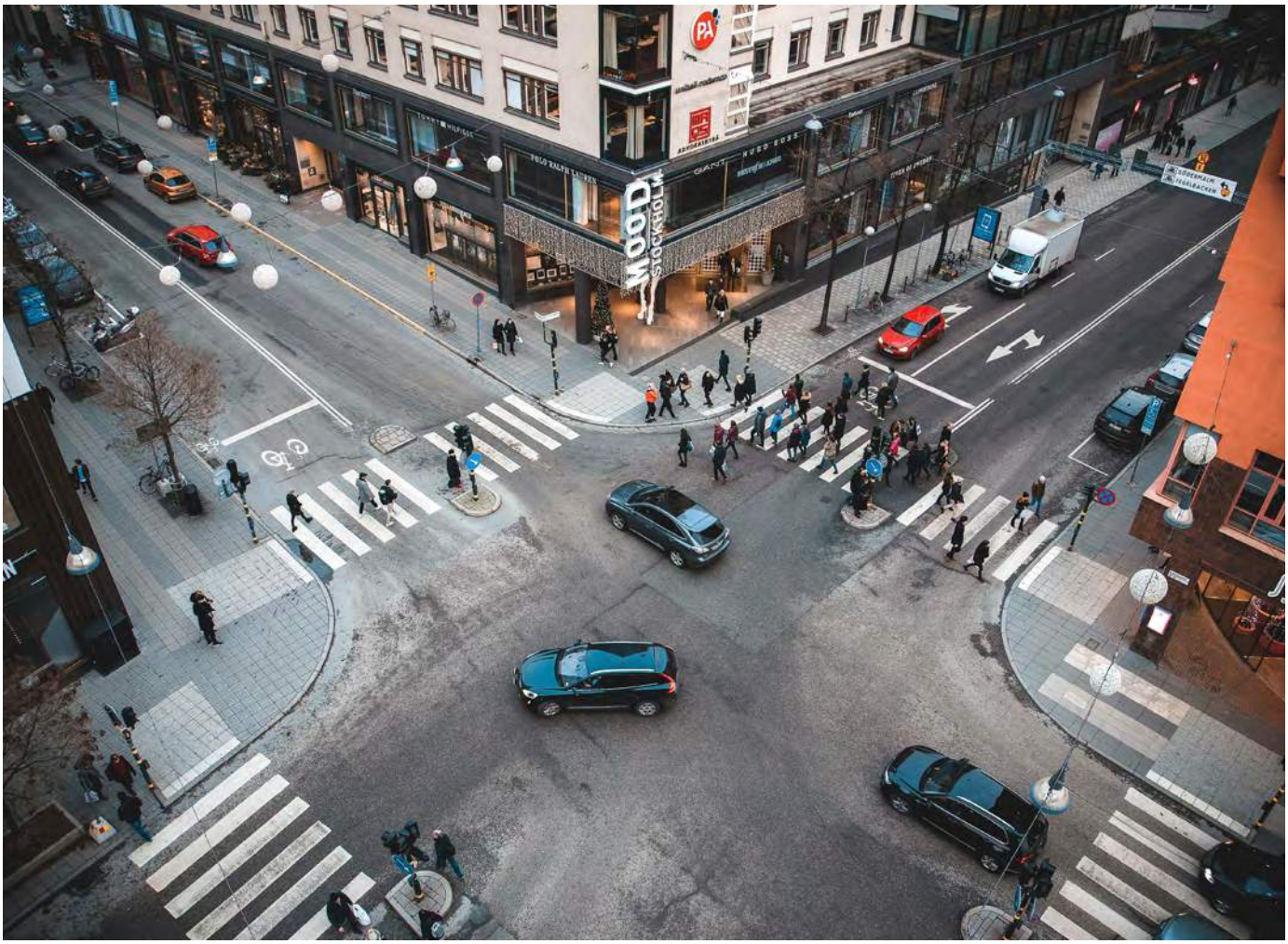
Indikator 3

KÖRSTRÄCKA



Top 3 kommuner

MALMÖ
GÖTEBORG
HUDDINGE



Bilkörandet ökar trots hållbara satsningar

Trots att några kommuner lyckats minska körsträckan under mandatperioden, pekar trenden på att allt fler väljer bilen. Borås är en av de kommuner där körsträckan ökat mest, men där möts utvecklingen av en ambitiös satsning på gröna resplaner.

I Södertälje och Borås kör man mer och mer bil. Det gör man också i Kristianstad, Järfälla och Mölndal. Dessa kommuner dominerar när det kommer till bilåkande per person. Indikatorn bygger på antalet invånare, registrerade fordon och hur dessa används i kommunen. Endast i nio kommuner har körsträckan minskat under mandatperioden – bland dem Lund, Norrköping och Skellefteå.

”Vi hoppas att den här indikatorn kan visa om arbetet för hållbart resande med kollektivtrafik och cykel

har stärkts. Det är oroande att körsträckan ökat i de flesta kommuner, även om ökningen är liten", säger Christine Schnabel, senior konsult inom hållbar mobilitet på Tyréns.

Av statistiken kan man utläsa att kommuner med höga ambitioner och bra hållbara mobila lösningar har kortare körsträcka med bil per invånare. Bland de kommuner där körsträckan minskat finns Norrköping med 19 mil per bil mellan 2022 och 2024. Trafikstrateg Jakob Klasander berättar:

"Vi har successivt stärkt förutsättningarna för andra färdsätt än bilen genom utveckling av trafiknäten, samt löpande förändringar i stadsmiljöer, exempelvis en stor omdaning av Östra Promenaden. Vi har också arbetat strukturerat och konsekvent i samma riktning i att stärka förutsättningarna att resa med samtliga trafikslag", säger Jakob Klasander.

I Borås har körsträckan ökat med hela 54 mil per bil från 2022 till 2024. Frida Waller Jäverfelt, processledare i Borås, berättar om en treårig satsning som startar i vår, där offentliga och privata aktörer samarbetar för att främja hållbar mobilitet.

"Konceptet har tagits fram av Lunds kommun, Svenska Miljöinstitutet IVL och Trivector. För att det ska fungera krävs att kommunen är en aktiv part tillsammans med privata aktörer, vilket också ger projektet volym", säger Frida Waller Jäverfelt.

Företagen får hjälp att genomföra resvaneundersökningar och ta fram åtgärdspaket med minst fem skräddarsydda lösningar.

"Det är mycket arbete och alla parter måste vara engagerade under hela treårsperioden, men vi får också mycket tillbaka. Bland annat får vi en grundläggande kartläggning av trafikrelaterade utsläpp som företagen orsakar", säger Waller Jäverfelt.

Vilka skräddarsydda lösningar kan det handla om?

"Det kan vara allt från en uppdaterad resepolicy för verksamheten, erbjudande om förmånscyklar, färre parkeringsplatser, fler cykelparkeringar, satsningar på samåkning och förmånligare priser på kollektivtrafik. Det handlar alltså om både mjuka och hårda åtgärder", säger Frida Waller Jäverfelt.

Intresset från företagen har varit stort – bland annat har H&M, högskolan och flera fastighetsägare redan anmält sitt intresse.

Vad ser du för största utmaning för Borås del?

Borås är traditionellt en bilburen kommun med ett industriarv från textilindustrin. Utmaningen ligger i attityder och normer. Ur ett samhällsplaneringsperspektiv ser vi stora möjligheter att öka andelen cyklister och gångtrafikanter och få fler att välja yteffektiva färdmedel, men många väljer fortfarande bilen även för kortare sträckor, säger Waller Jäverfelt.

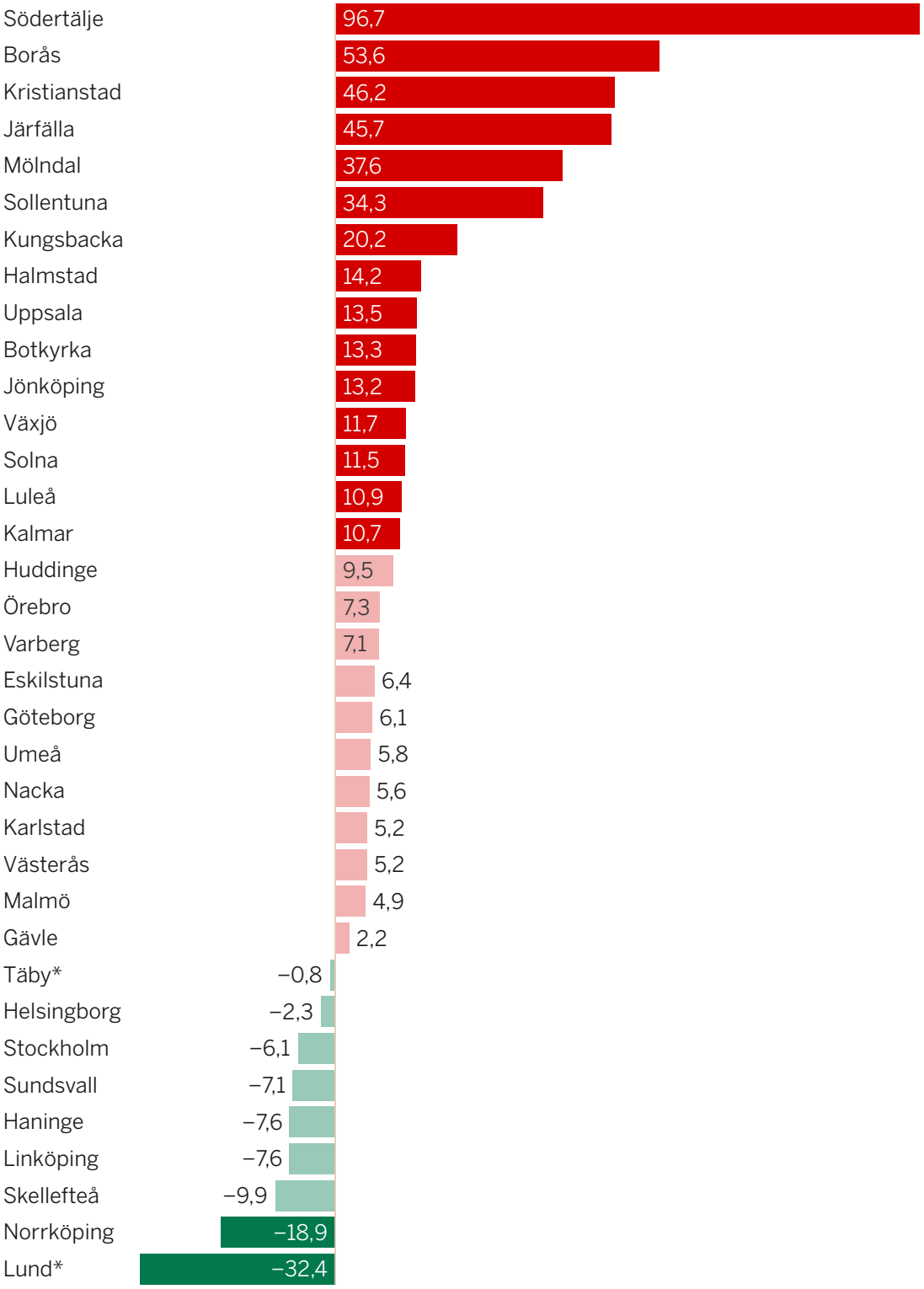


"Det är mycket arbete och alla parter måste vara engagerade under hela treårsperioden, men vi får också mycket tillbaka."

Frida Waller Jäverfelt.
processledare
Borås stad

HÄR ÖKADE BILÅKANDET MEST

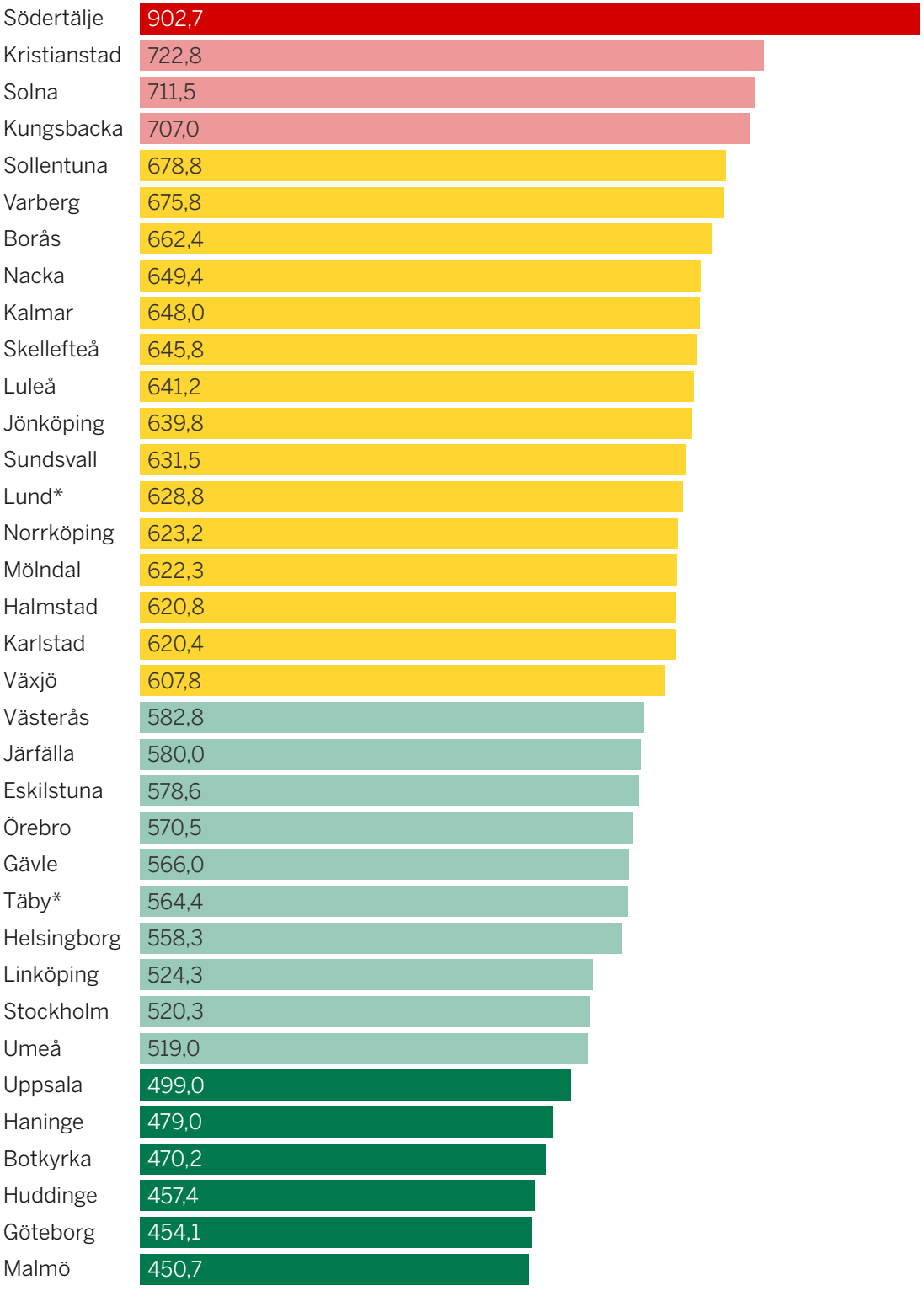
Förändring av antal mil körda med bil per person i kommunen (Förändring i antal mil per person; ska gärna minska) Period 2022-2024.**



Källa: Tyréns
**För Täby och Lund används endast en jämförelse mellan 2022 och 2023 då fel förekommer i data för 2024.

SÖDERTÄLJEBORNA KÖR MEST BIL – MALMÖBORNA MINST

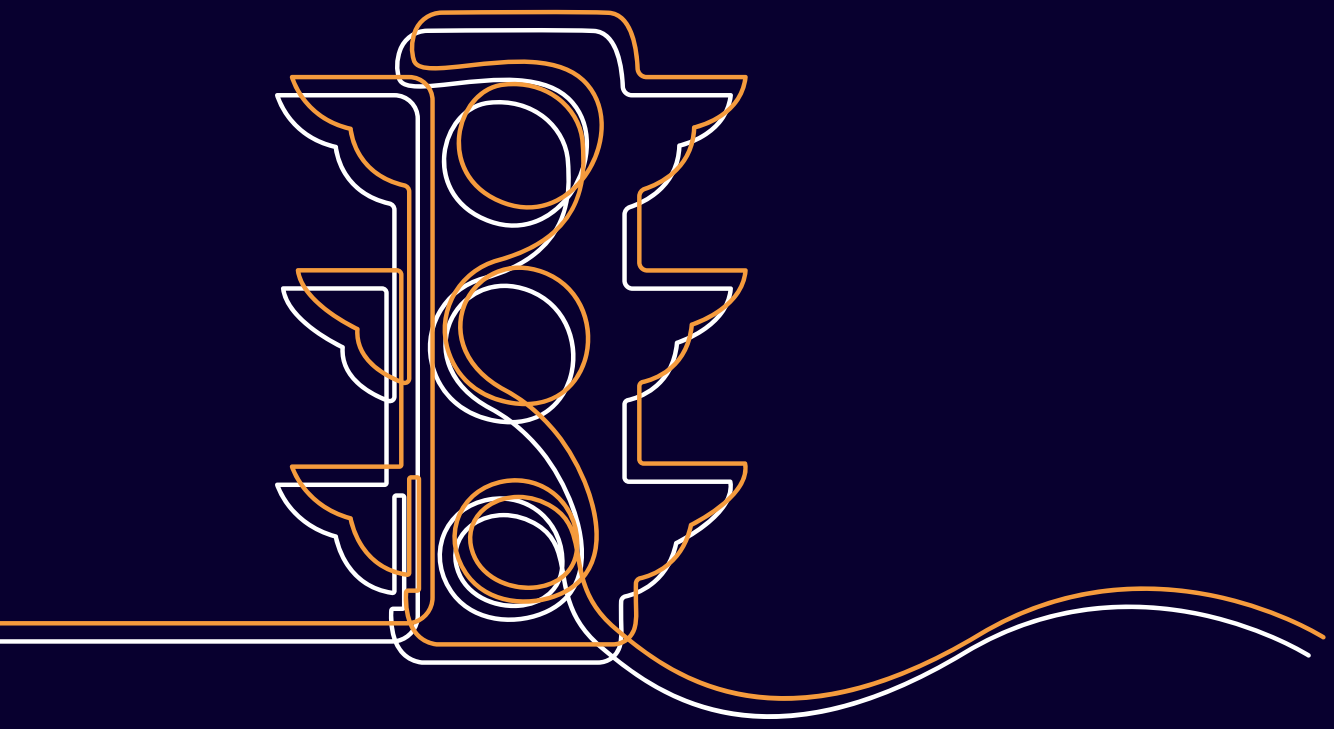
Körsträcka (mil) med bil och per invånare för år 2024*



Källa: Tyréns
*För Täby och Lund används värden för 2023 då fel förekommer i data för 2024.

Indikator 4

MEDEL-HASTIGHET



Top 3 kommuner

MÖLNDAL
KARLSTAD
NACKA



Lägre hastigheter ska göra stadsmiljöer tryggare

Nästan samtliga kommuner har minskat medelhastigheten på de kommunala huvudgatorna sedan valet 2022. Mölndal utmärker sig mest, med en minskning på 13,6 procent – störst av alla kommuner.

Bland undantagen finns ett fåtal kommuner där medelhastigheten i stället har ökat: Västerås, Umeå, Täby, Södertälje, Lund, Linköping, Järfälla och Borås.

Mikael Haster, miljösamordnare i Karlstad som lyckats minska hastigheten med nästan 5 procent sedan 2022, berättar att kommunen har arbetat med en hastighetsplan de senaste tio åren, med särskilt fokus på att sänka hastigheten i bostadsområden.

”Hastighetsplanen har varit en politiskt prioriterad satsning under lång tid. Vi har gått igenom område för område utifrån planen för att bidra till att Karlstadsborna ska känna sig tryggare när de går och cyklar, och för att minska olyckorna

bland alla trafikantgrupper”, säger han.

Han förklarar att hastigheten inte sänks automatiskt, utan att förutsättningarna på plats avgör. I vissa fall krävs ombyggnationer, som farthinder eller avsmalningar, för att få ner hastigheten. Enligt Haster råder det politisk enighet kring hastighetsplanen, som har bestått även när det politiska styret har skiftat.

Enligt en enkätundersökning som Origo Group gjort på uppdrag av Dagens industri svarade 47 procent av Karlstadsborna att de dagligen använder bil som färdmedel – högst andel bland de tio kommuner som tillfrågats.

”Det är svårt att dra några större slutsatser av en så liten undersökning, men enligt vår senaste resvaneundersökning från 2023 har biltrafiken i Karlstad minskat mellan 2014 och 2023 – från 59 till 53 procent av resorna. Samtidigt har andelen resor till fots, med cykel och kollektivtrafik ökat från 40 till 45 procent”, säger Mikael Haster.

Karlstad arbetar även med att bygga ut gång- och cykelinfrastrukturen och är i slutfasen av att färdigställa Karlstad Resecentrum, där buss- och tågstationen byggs ihop till ett gemensamt resecentrum. Projektet beräknas vara klart 2028–2029. Dessutom pågår utbyggnad av snabbbuss-stråk för kollektivtrafiken, som förlängs österut mot universitetet och Välsviken.

”Vi har gått igenom område för område utifrån planen för att bidra till att karlstadsborna ska känna sig tryggare när de går och cyklar, och för att minska olyckorna bland alla trafikantgrupper.”

Mikael Haster. miljösamordnare i Karlstads kommun



MÖLNDAL HAR LYCKATS BÄST MED HASTIGHETERNA

Förändring av medelhastigheten på kommunala huvudgator (Relativ förändring i procent; Ska gärna minska) Period 2022-2025.



Källa: Tyréns

Tre av fyra tycker det är enkelt att resa hållbart

Tre av fyra kommuninvånare tycker att det är lätt att resa hållbart. Malmö går i täten för minskad biltrafik, men bristen på parkering vid kollektivtrafik stoppar många från att pendla klimatsmart. Det visar en ny undersökning från Origo Group.

Origo Group har som en del av årets mobilitetsrankning frågat invånarna i de tio högst rankade kommunerna 2025 om hur de ser på kommunens satsningar på hållbar mobilitet. Drygt tusen personer svarade i en webbpanel i höstas.

”Vi ville undersöka medborgarnas perspektiv kring mobilitetsfrågorna för att förstå hur man upplever det som invånare och vad man tycker att kommunen bör jobba mer med för att underlätta det hållbara resandet”, säger Lena Lovén, affärsutvecklare och ansvarig för trafik på Origo Group.

Resultatet visar att kollektivtrafik används mest i större städer, medan bil, cykel och gång dominerar i mindre orter.

Vad sticker ut mest?

”När vi ställt frågor om utmaningar och möjligheter för hållbart resande och kombinationen av bil och kollektivtrafik, som är vanligt vid pendling, såg vi att bristen på parkeringsmöjligheter vid byten från kollektivtrafik påverkar. De stora städerna Stockholm, Göteborg och Malmö har lyckats och det är en viktig parameter som driver

VIKTIGASTE SLUTSATSERNA

- Tre av fyra tycker det är enkelt att resa hållbart. Nöjdheten är högst i Stockholm, Västerås och Solna.
- Förbättrad kollektivtrafik och bättre cykelvägar är viktigast för invånarna.
- Gång är vanligaste färdsättet, särskilt i vardagen. Kollektivtrafik dominerar i storstäderna. Bensin- och dieselbilar är fortfarande vanligast bland bilresenärer.
- Ekonomi och tid är de största hindren för att resa hållbart.
- Nöjdheten varierar: Stockholm och Linköping har flest nöjda invånare, Örebro flest missnöjda. Satsningar på kollektivtrafik och cykelinfrastruktur driver nöjdheten.

utvecklingen”, säger Lena Lovén.

Malmö utmärker sig särskilt för sitt arbete med hållbar mobilitet. Där är stödet för minskad biltrafik och bilpooler störst.

Bilen används mest i Karlstad, där 47 procent kör dagligen. Veckovis bilåkande är vanligast i Örebro, Karlstad och Linköping.

Förutom Stockholm och Malmö får Linköping, Karlstad och Västerås höga betyg för kollektivtrafiken. Örebro och Uppsala hamnar i botten. Örebro får sämst betyg av de tio granskade kommunerna när det gäller att resa hållbart.

Där efterfrågar många sänkta priser på kollektivtrafiken.

De största hindren för hållbart resande är ekonomi, tid, vägarbeten, dålig infrastruktur och cykelstölder.

Enligt Origo Group är kollektivtrafik, möjlighet att hyra cykel och elsparkcykel, satsningar på cykelvägar, parkering, bilpool och laddplatser viktigast för nöjda invånare.

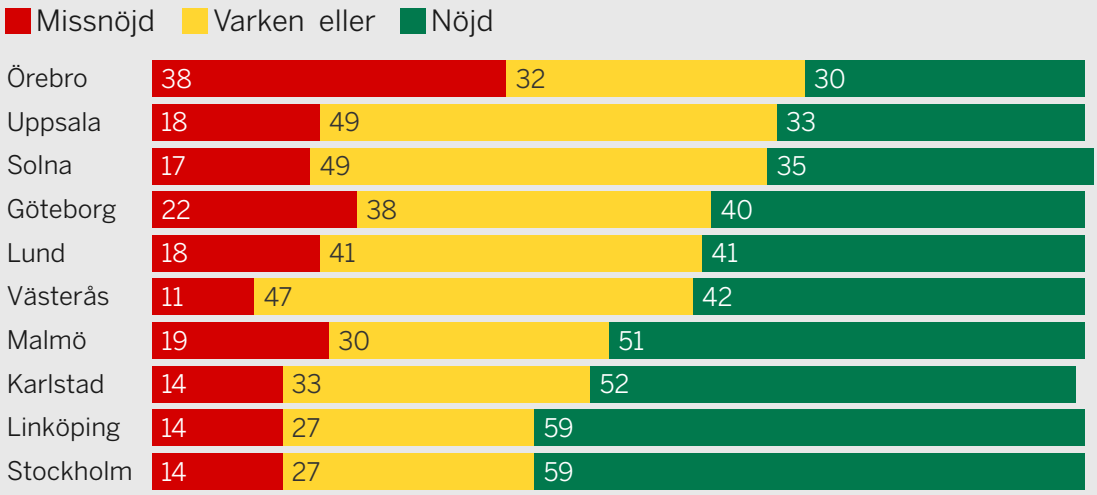
När invånarna får välja vad kommunen ska satsa på toppar bättre kollektivtrafik och tätare turer. Sänkta priser och bättre gång- och cykelvägar är också viktiga.

”De stora städerna Stockholm, Göteborg och Malmö har lyckats och det är en viktig parameter som driver utvecklingen.”

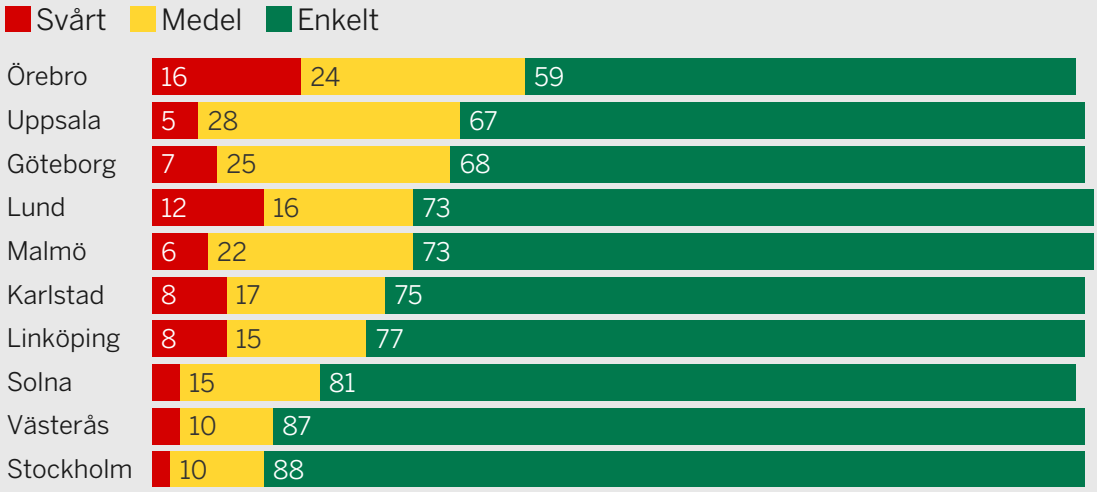
Lena Lovén, affärsutvecklare och ansvarig för trafik på Origo Group

SÅ UPPLEVER INVÅNARNA HÅLLBAR MOBILITET I SIN KOMMUN

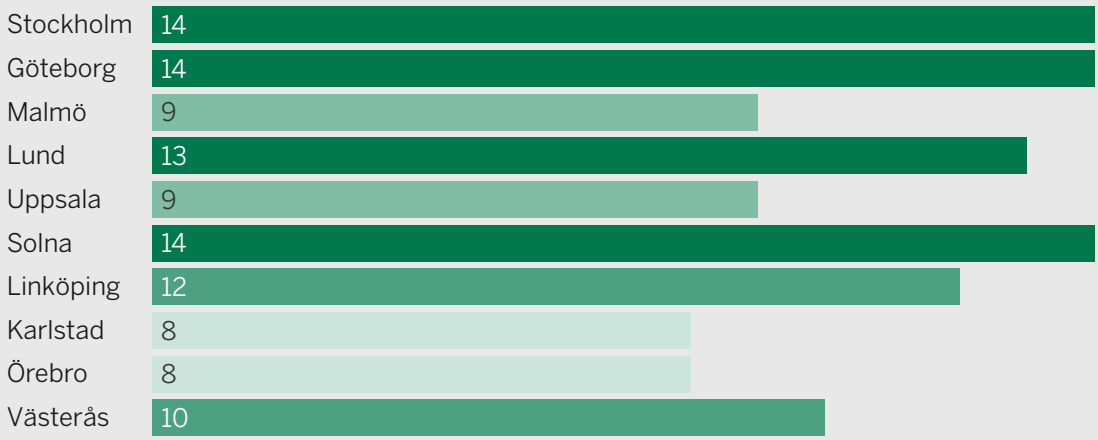
Fråga: ”Hur nöjd är du generellt sett med kommunens satsningar på hållbar mobilitet?”



Fråga: ”Hur enkelt upplever du att det är att resa hållbart i din kommun (cykla, gå, åka kollektivt, kombinera olika färdsätt)?”.



Så stor del av invånarna anger att de kör fossil-fritt (%)



Källa: Origo Group

Ny AI-analys
Bilåkandet ökar i flera storstäder

En ny, omfattande kartläggning av svenskarnas resvanor visar att omställningen till ett mer hållbart resande går oväntat trögt – och i vissa fall till och med bakåt. Medan Lund utmärker sig som ett positivt undantag med minskad biltrafik och ökat cyklande, rör sig Stockholm tydligt i motsatt riktning. Text: Per Mattsson

Traditionellt har kommuners kunskap om invånarnas resvanor byggt på kostsamma undersökningar med sjunkande svarsfrekvens eller på mätningar med slangar över vägarna. I den här rapporten har en ny metod tagits i bruk: anonymiserad mobilmastdata från operatören Tre har matats in i en AI-driven maskininlärningsmodell, vilket gett innovationsbolaget The Train Brain möjlighet att analysera resmönster hos 12 miljoner individer och därmed få en mer exakt bild av hur resandet faktiskt ser ut i svenska städer.

”Att löpande kunna mäta all rörelse dörr till dörr, inklusive färdmedel, gör att man kan få fakta på bordet i frågor där det annars finns mycket känslor”, säger The Train Brains vd Jonas Järnfeldt.

Med hjälp av denna metod har The Train Brain mätt och kategoriserat så kallade dörr-till-dörr-resor i de tio svenska städer som placerat sig högst i årets upplaga av ”Sveriges bästa mobilitetsstäder”, och jämfört utvecklingen mellan 2023 och 2026.

Analysen visar på en tudelad bild av landets mobilitet. I Stockholm, som trots allt tar bronsplatsen i årets ranking, går utvecklingen åt fel håll. Huvudstaden sticker ut negativt: samtidigt som andelen kollektivtrafikresor minskar, ökar bilåkandet.

”Det är ingen överraskning. Det finns flera orsaker. Man har inte lyckats möta det ökade behovet av flexibilitet för stockholmare som kanske bara pendlar till jobbet två–tre dagar i veckan. Det har fått många att välja andra färdsätt, vilket förklarar det ökade bilåkandet”, säger Jesper Johansson, ordförande för Gröna Mobilister.

Utvecklingen är dock inget storstadsfenomen. I Malmö är förändringen i stort sett obefintlig, medan Göteborg har lyckats öka kollektivtrafikens andel av det totala resandet under mätperioden.

”Vi ser i rapporten att vissa kommuner tydligt går i den riktning de vill, medan andra går i motsatt riktning. Med ett verktyg som ger kontinuerlig överblick får man också varningssignaler att agera på”, säger Jonas Järnfeldt.

I Stockholm har det totala resandet ökat med närmare 13 procent mellan ▶



”Att löpande kunna mäta all rörelse dörr till dörr, inklusive färdmedel, gör att man kan få fakta på bordet i frågor där det annars finns mycket känslor.”

Jonas Järnfeldt,
vd för The Train Brain

de två mätmånaderna. Fördelningen av färdsätt har förändrats markant: bilens andel har ökat med 8 procent, medan kollektivtrafikens andel minskat med 15 procent. Även i Solna har bilåkandet ökat, medan Göteborg och Lund sticker ut genom att ha minskat bilresandet med 3,8 respektive 7 procent.

Den tydliga vinnaren i omställningen är Lund, som också toppar årets totalranking. Det är den enda staden i materialet som kombinerar en kraftig minskning av bilresor med både ökat cyklande och ökad kollektivtrafikandel. När den redan cykelvänliga och kompakta staden vuxit, har tillväxten absorberats av gång och cykel snarare än av bilar, enligt The Train Brains analys.

”Lund har bedrivit ett långsiktigt och välplanerat arbete som nu ger resultat. Spårvägen har satt sig och man har varit skicklig på att etablera nya bostadsområden och arbetsplatser nära kollektivtrafik”, säger Jesper Johansson och fortsätter:

”Tyvärr ser vi en utglesning i många svenska städer, vilket skapar ett större bilberoende. Det behövs mer fokus på att bygga i centrala lägen med attraktiv kollektivtrafik”, säger han.

Den största nedgången i cyklandet står Karlstad för, där cyklandet minskat med nära 20 procent.

I analysen har The Train Brain även undersökt hur stor andel av de korta resorna – under fyra kilometer – som faktiskt görs utan bil. Här används begreppet ”bilfrihetsgrad” för att beskriva hur stor del av de kortare resorna i en stad som sker utan bil. Örebro halkar efter mest, med en bilfrihetsgrad på låga 75,7 procent. Stockholm toppar med 92 procent, men där har också de längre resorna ökat, vilket minskat den totala andelen kortare resor.



”Lund har bedrivit ett långt och välplanerat arbete som nu ger resultat.”

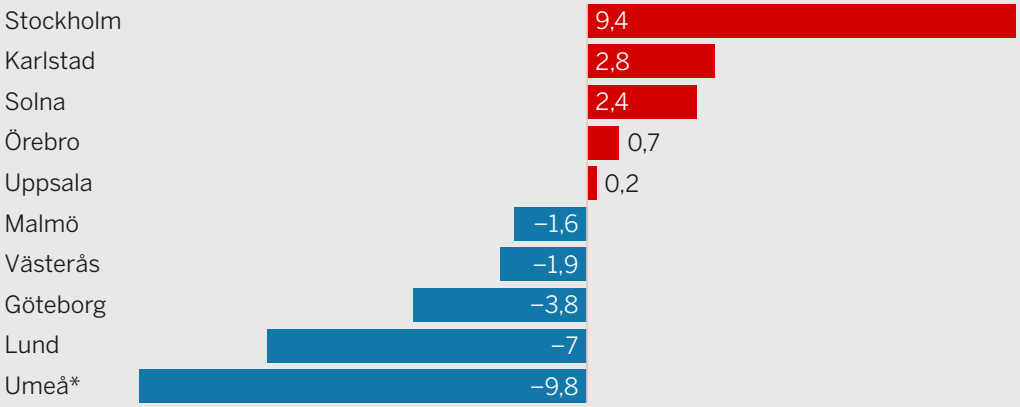
Jesper Johansson, ordförande för Gröna Mobilister

SÅ BILBEROENDE ÄR STÄDERNA

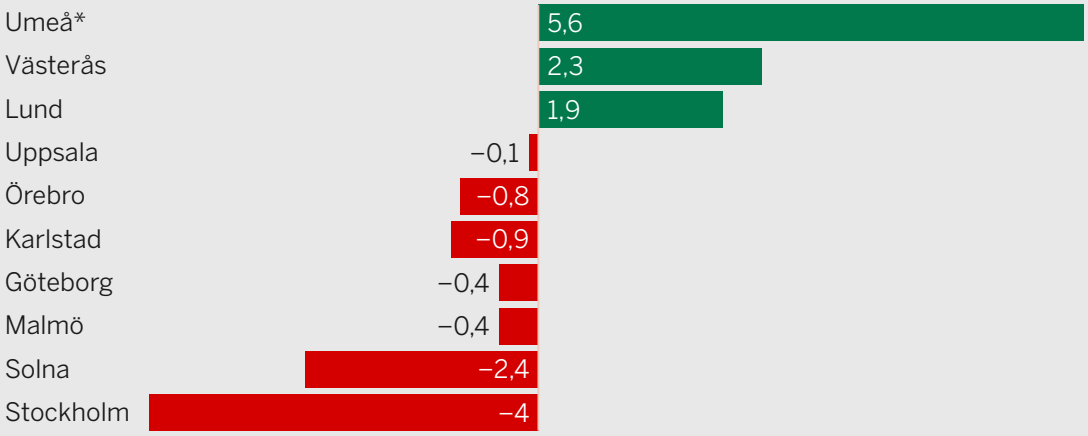
Av de resor som är tillräckligt korta för att göras utan bil — hur stor andel görs faktiskt bilfritt? Stockholm leder, Örebro halkar efter.



Relativ förändring av bilresandets andel, feb 2023 feb 2026. Positiv = fler väljer bil (fel riktning). Negativ = färre väljer bil (rätt riktning).



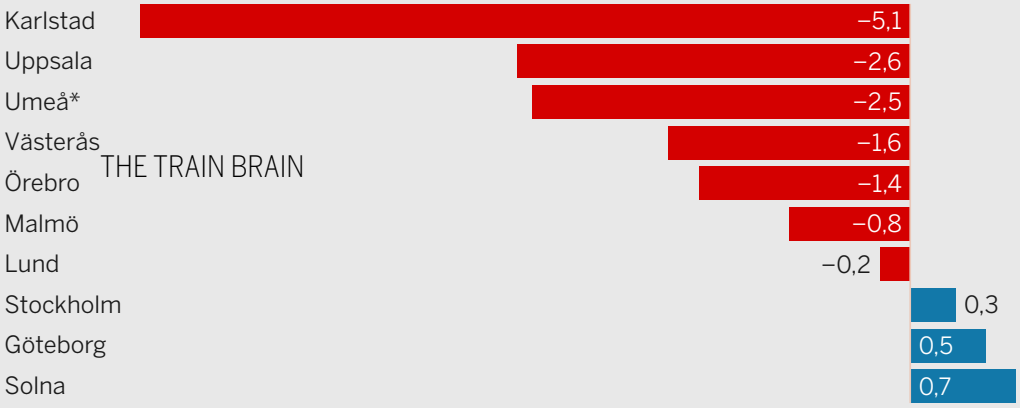
Lund och Västerås förbättras, Stockholm tappar mest i absoluta tal – men det förklaras av att resorna blir längre, inte att folk väljer bilen för korta resor.



Källa: Train Brain Movement Analytics v2 (beta) | Mobilmastdata: Tre,
* = Begränsat underlag – tolkas med försiktighet.

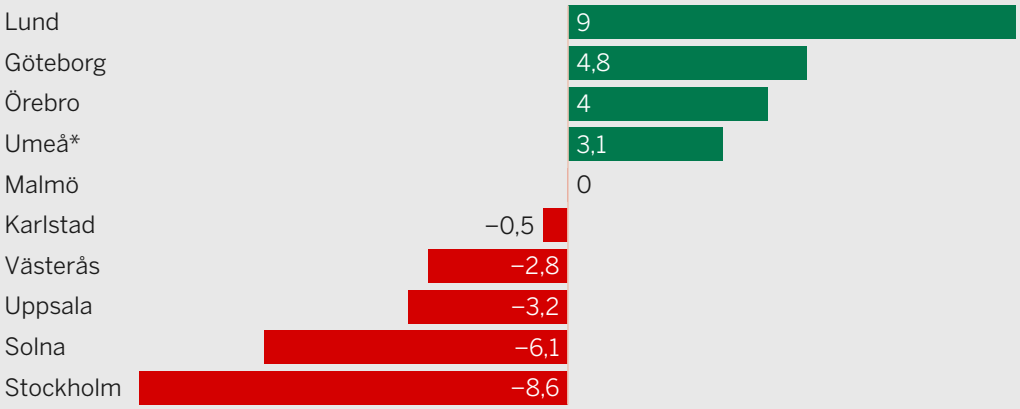
BIL ELLER KOLLEKTIVTRAFIK – ÅT VILKET HÅLL GÅR UTVECKLINGEN?

Förändring i andelen resor som kan göras på 15 min, feb 2023 feb 2026. Negativ = fler invånare beroende av bil för vardagsresor (fel riktning). Positiv = staden rör sig mot 15-minutersstaden.

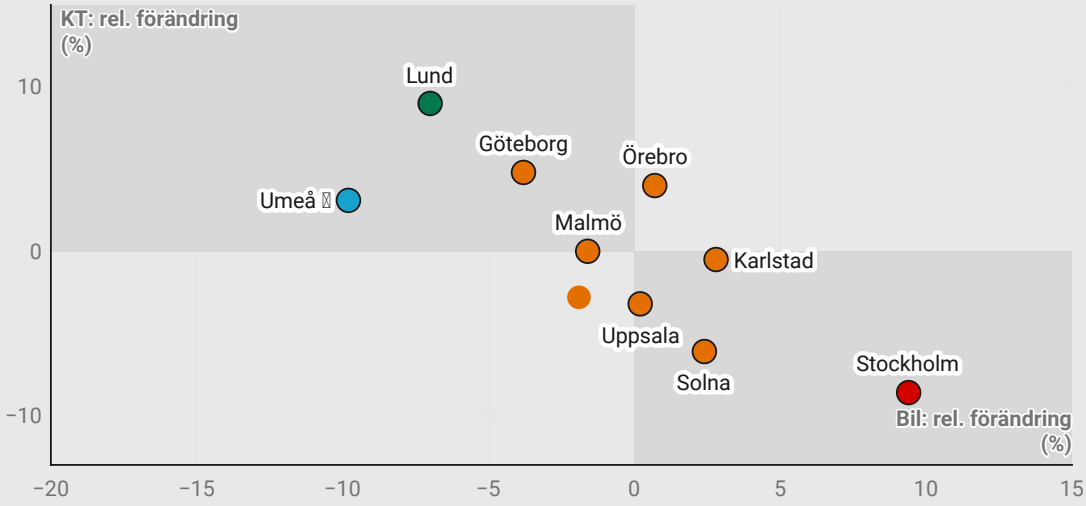


THE TRAIN BRAIN

Relativ förändring av kollektivtrafikandelen, feb 2023 feb 2026. Positiv = fler väljer kollektivtrafik . Negativ = färre väljer kollektivtrafik.



Varje stad placeras efter förändring i bilresande (x-axel) och kollektivtrafikresande (y-axel). Ju längre upp och till vänster desto bättre.



Källa: Train Brain Movement Analytics v2 (beta) | Mobilmastdata: Tre,
* = Begränsat underlag – tolkas med försiktighet.

Så har vi gjort kommunrankningen

För fjärde året i rad har Tyréns tillsammans med Dagens industri rankat de 35 största kommunerna i Sverige efter hur bra de är på att stimulera övergången till en hållbar mobilitet. Begreppet hållbar mobilitet används i detta sammanhang för att beskriva hur människor kan transportera sig på ett effektivt, säkert, snabbt och hållbart sätt.

Rankingen bygger på så kallade KPI:er (Key Performance Indicators), och dessa är: Ambition, förutsättningar och utfall.

- Ambitionen uttrycks genom kommunens inställning till hållbar mobilitet, det vill säga ambitionen som kommunen visar för att öka andelen hållbar mobilitet med hjälp av olika mål och styrdokument.
- Förutsättningar utgår från det utbud som finns i kommunen och handlar om vilken kommun som ger bäst förutsättningar för hållbar mobilitet, främst med tanke på byggd infrastruktur.
- Utfallet har mätts med hjälp av beteendet, det vill säga hur invånarna i kommunen reser och vilka färdmedel de använder.

Under varje KPI finns ett antal underliggande indikatorer som beskrivs närmare i denna rapport. Tidigare år har rankningen syftat på att följa upp resultaten baserat på ett särskilt tema vilket har inneburit att valda indikatorer har getts särskilt vikt. Denna gång har inget tema valts och därför bygger rankingen på en jämförelse av de olika indikatorerna utan viktning.

Samtidigt görs en särskild jämförelse mellan kommunerna då 2026 är ett valår i Sverige. Tyréns har valt ut fem indikatorer som är jämförbara över tid och har gjort en jämförelse mellan nuläget år 2026 och det senaste valåret, 2022. Detta ska ge en indikation på vilket utfall den förda politiken i respektive kommun har gett upphov till.

De fem indikatorerna bygger på förändringen avseende dessa kriterier:
- Andel av befolkningen inom 400 meter till kollektivtrafikhållplats med hög turtäthet
- Medelhastighet på kommunens huvudgator
- Kilometer cykelväg i kommunen
- Andel fossilberoende bilar
- Körsträcka med bil per invånare

Deltagare från Tyréns i framtagning av rankingen och denna rapport har varit Christine Schnabel, Jonas Hedlund, Johan Rickardsson och Henrick Sundbom

Ambition

För att fånga upp hur stor ambition kommunen visar för att öka andelen hållbar mobilitet har vi använt tre indikatorer[1]:

Trafikstrategi med mål om minskad biltrafik
Vi har valt att ge poäng endast när målet om minskad biltrafik finns med i en kommunövergripande trafikstrategi. Kommuner som har ett mål om minskad biltrafik endast i avgränsade trafikstrategier för exempelvis en stadsdel erhåller inga poäng då vi anser att det 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 kopplat till bostäder och verksamheter. En parkeringsstrategi som innehåller flexibla parkeringstal är ett tydligt sådant styrdokument.

Laddinfrastrukturstrategi
För att utbyggnaden av laddinfrastruktur ska bli så bra som möjligt krävs en tydlig strategi eller plan hos en kommun. En väl utbyggd laddinfrastruktur stimulerar till en ökad användning av elbilar.

Indikatorerna mäts genom att följa upp om respektive styrdokument finns i kommunen eller inte (ja/nej-fråga). Inom KPI:n ”Ambition” har var och en av dessa tre underindikatorer samma vikt.

Förutsättningar

Hastighet
Låga hastigheter i gatunätet ger goda förutsättningar för cykling och gång i blandtrafik samt sänker bilens konkurrenskraft mot övriga färdmedel.

För att ta fram ett mätvärde för hastigheter filtrerades alla gator ut där kommunen är väghållare (i praktiken vanligtvis i tätorter). Endast huvudgatorna (Funktionell klass 4 till 6) filtrerades ut. De minsta gatorna har valts bort eftersom den faktiska hastigheten ofta ligger under hastighetsgränsen på dessa. Även de allra största gatorna har valts bort eftersom dessa ofta helt saknar urbana kvaliteter eller anspråk eller stadsliv. Kommuntillhörigheten hämtades som spatial join med kommungränser då väghållarnamnet i NVDB ofta saknades eller var felstavat.

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

Därefter beräknades medelhastigheten genom att multiplicera hastighet med längden på sträckan där hastigheten gäller. Denna produkt delas sedan genom den totala längden för huvudgator.

Cykel
För att mäta vilka förutsättningar kommunerna skapar för cykling har fyra indikatorer använts. Den första 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 mängden väg inom tätort för att undvika att exempelvis långa cykelvägar på landsbygden påverkar indikatorn. Indikatorn beräknas genom att dela antalet meter cykelväg inom kommunens tätorter med antalet meter större bilvägar inom tätorten.

Definitionen av större bilvägar finns i metodrapporten Cykelbarhetsklassificering av väg- och gatunätet[2]. Gatorna som ingår i urvalet är i stora drag de gator som inte är små villa- eller lokalgator eller med andra ord gator som ”bör” förses med cykelbana (Klasserna B2, B3, B4 och B5 enligt definitionen).

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 ytterligare två kompletterande indikatorer som avser mobilitetstjänster rörande cykel. Dessa indikatorer hanteras genom att svara ja eller nej, det vill säga om de förekommer i kommunen eller inte. Indikatorerna avser lånecykelsystem och elsparkcykelsystem.

Kollektivtrafik
Denna indikator syftar till att identifiera de kommuner som erbjuder sina invånare bäst förutsättningar att resa med kollektivtrafik. Indikatorn bygger på en skattning av kollektivtrafikutbudet.

Kollektivtrafikutbudet skattas med hjälp av GTFS Regional-data från Samtrafiken (General Transit Feed Specification) och en rumslig analys av andelen kommuninvånare som bor inom 400 meter från en kollektivtrafikhållplats med hög turtäthet (minst 48 avgångar per dygn). Avståndet till kollektivtrafikhållplats mäts som fågelvägen.

Bil
För att mäta förutsättningar för bil har parkeringskostnader använts. Parkeringskostnaden är ett viktigt verktyg både för att styra hur många som kör bil in till staden och hur omfattande subventioneringen av bilparkering vid hemmet är. För denna indikator används korttidsparkeringstaxan per dygn för parkering centralt i staden. För de största städerna har den näst dyraste parkeringszonen använts eftersom den dyraste parkeringszonen vanligtvis är relativt liten och därför inte representativ. Kostnaden har sedan skalats mot kvadratmeterpriser för bostäder i respektive kommun. Denna information har hämtats från Hemnets lägenhetsslutpriser per kommun.

I tidigare års ranking har även indikatorn för antalet laddplatser ingått under bil. Då datakällan inte längre uppdateras behöver denna indikator utgå.

Utfall

För att visa utfallet gällande hållbar mobilitet krävs data som visar andelar för olika resslag och även för icke-resor (exempelvis digital mobilitet). Utmaningen är dock att det inte finns öppna data avseende detta. Det finns visserligen data som går att köpa och som täcker hela riket men dessa bedömer vi inte som tillräckligt pålitliga. På kommunal nivå har resvaneundersökningar ofta bristfällig datakvalitet. Nationella undersökningen bygger på regionala resvaneundersökningar som har genomförts vid olika tidpunkter och för olika regioner och är därmed inte jämförbara.

Därför har vi valt att använda en indikator som bygger på hur långa körsträckor som körs med fossilberoende fordon. Indikatorn beräknas genom körsträckan per invånare för fordon som är registrerade i kommunen, multiplicerat med andelen fossilberoende bilar i kommunen.

Körsträcka med fossilberoende fordon per capita
• Körsträcka med bil och per invånare[3]. En kommun som har höga ambitioner och som ger bra förutsättningar för hållbar mobilitet och icke-resor tenderar att ha en kortare körsträcka med bil per invånare.

• Andel fossilberoende bilar[4]. 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 fossiloberoende, det

[2] https://stcykelbarhet.blob.core.windows.net/webstorage/cykelbarhet_slutrapport.pdf
[3] SCB
[4] Kolada

vill säga att fordonen körs utan bensin eller diesel. Elektrifiering och en utbyggd laddinfrastruktur är aspekter som påverkar detta. Datakällan anger andel fossiloberoende bilar och värdet används därför inverterat.

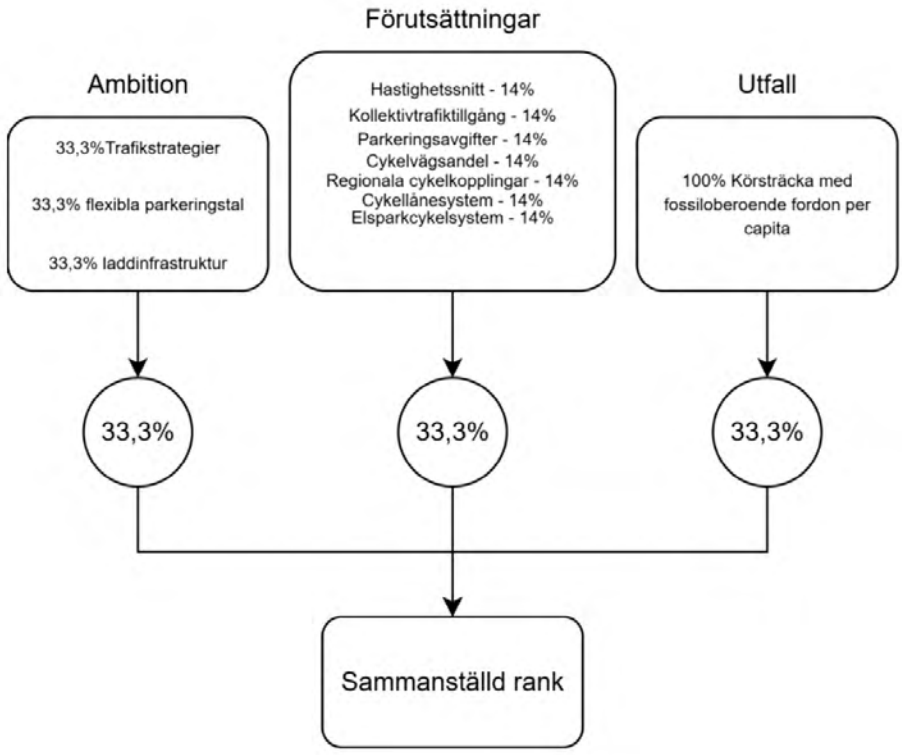
Uppdaterat data publiceras på sommaren efter respektive år för datainsamlingen. Därför gäller de senast tillgängliga uppgifterna för denna indikator för år 2024.

För Täby och Lund används värden för 2023 då datauppgiften för 2024 innehåller en bokföringsförändring som gör att 2024 års värde inte bedöms vara representativt.

Viktning för mobilitetsranking 2026

Eftersom detta års ranking inte har fokus på någon särskild del av mobiliteten har samma viktning använts för alla tre KPI:er, se figur nedan. Alla värden har normaliserats enligt samma princip för att göra dem jämförbara. Principen går ut på att jämföra en kommuns värde mot den bästa kommunens värde i varje indikator.

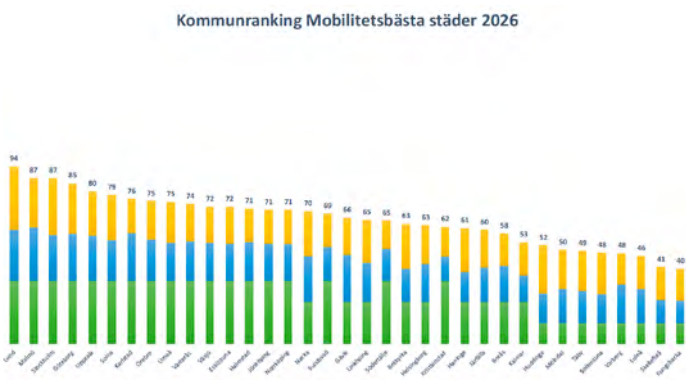
Inom respektive KPI har också delindikatorerna givits lika stor del av viktningen informationen kommer från Hemnets lägenhetsslutpriser per kommun.

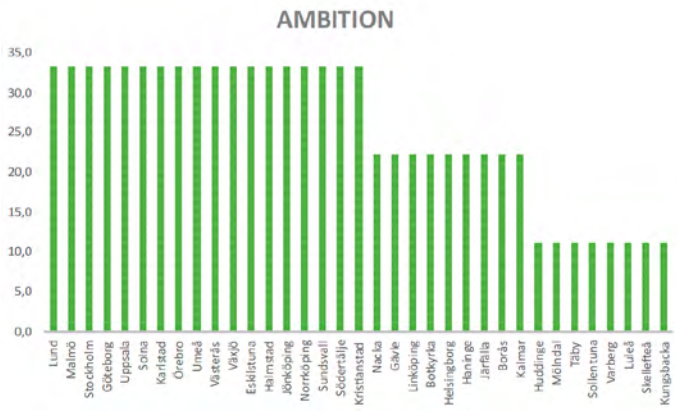


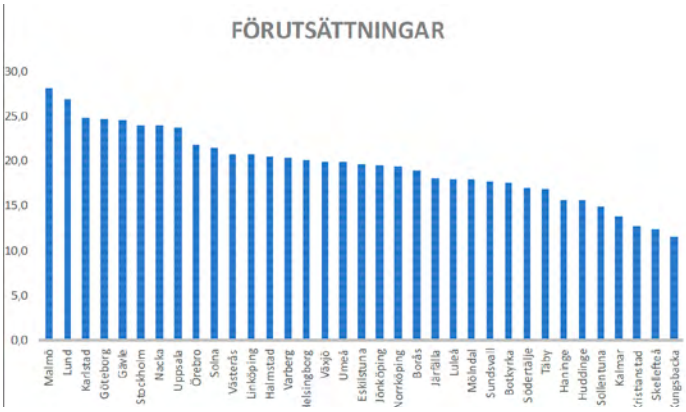
Resultat

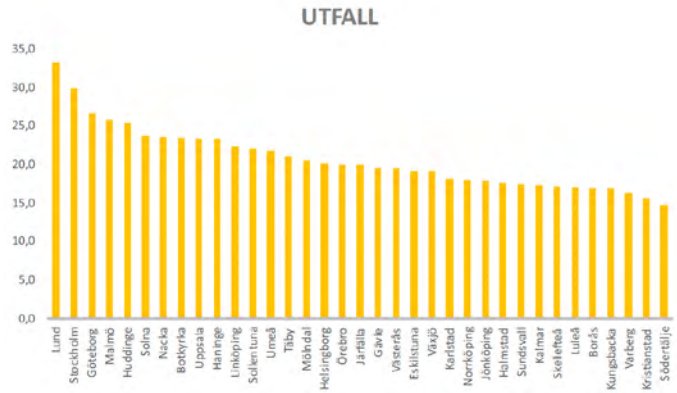
Studiens resultat visar att **Lund** hamnar högst och vinner den totala rankningen för 2026, vilket beror till stor del på att Lund har det bästa resultatet i utfall samt näst bäst inom *förutsättningar*. På andra plats kommer Malmö, med det högsta värdet i KPI:n *förutsättningar*, tätt följt av Stockholm på tredje plats med det näst högsta värdet i *utfall*. Värde 100 motsvarar det högsta möjliga värdet.

För de enskilda indikatorerna *ambition*, *förutsättningar*, och *utfall* hamnar kommunerna i följande ordning där högst värde är bäst. Värdet 33,3 motsvarar det högsta möjliga värdet för respektive indikator.









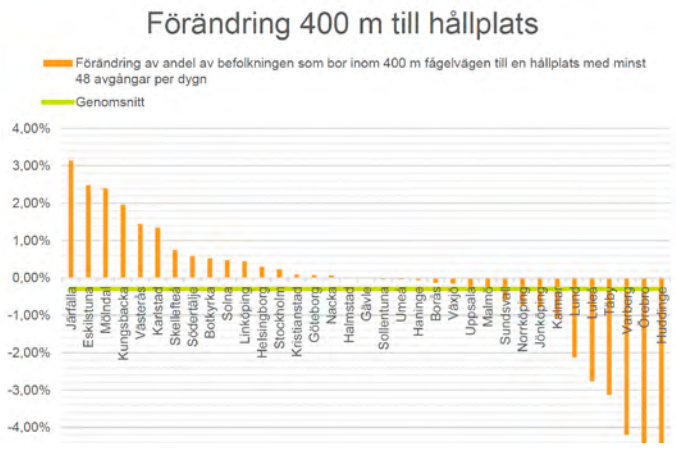
Förändring under mandatperioden

Eftersom 2026 är ett valår i Sverige har Tyréns valt ut fem indikatorer som är jämförbara över tid och har gjort en jämförelse mellan nuläget och 2022. Detta ska ge en indikation på vilket utfall den förda politiken i respektive kommun gett upphov till. Dessa är:

- Andel av befolkningen som bor inom 400 meter till kollektivtrafikhållplats med hög turtäthet
- Medelhastighet på kommunens huvudgator
- Kilometer cykelväg i kommunen
- Andel fossilberoende bilar
- Körsträcka med bil per invånare

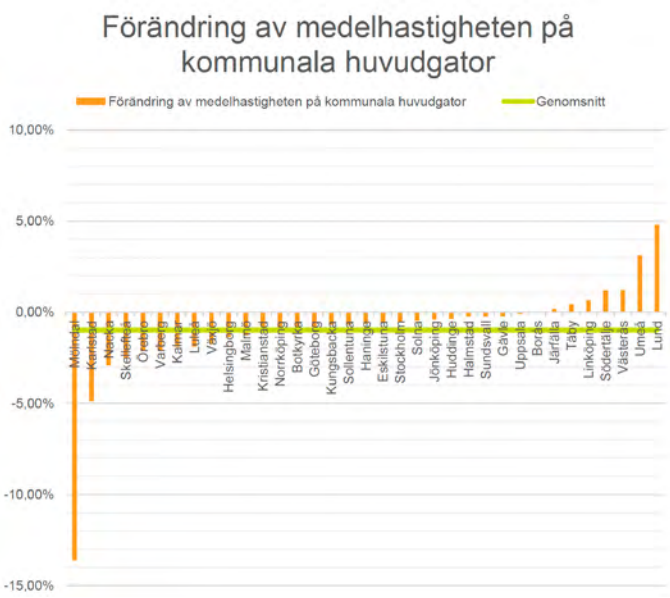
Andel av befolkningen som bor inom 400 meter till kollektivtrafikhållplats med hög turtäthet
Tillgängligheten till busshållplatser som mäts med denna indikator påverkas av förändringar av linjedragningar, var människor bor samt förändringar i turtäthet. Det är därför en kombination av regional och kommunal politik som påverkar utfallet.

Järfälla, Eskilstuna och Mölndal har lyckats bäst med att förbättra denna tillgänglighet under den gångna mandatperioden. I Huddinge, Örebro och Varberg har tillgängligheten sjunkit som mest.



Medelhastighet på kommunens huvudgator
Medelhastigheten på kommunens huvudgator utgår från skyltad hastighet och påverkas därför av ändringar av befintliga hastighetsbegränsningar samt gator som läggs till eller tas bort från huvudvägnätet.

Över lag har hastigheten minskat i de flesta undersökta kommunerna. Mölndal, Karlstad och Nacka har lyckats bäst med att sänka hastigheterna under den gångna mandatperioden. Mölndal sticker ut med en stor minskning på nästan 15 procent, troligen som följd av en genomförd hastighetsplan för kommunen. I Lund, Umeå och Västerås har genomsnittshastigheten ökat som mest.



Kilometer cykelväg i kommunen
Antal kilometer cykelväg i kommunen är ett resultat av hur mycket cykelvägar som byggs eller tas bort i kommunen.

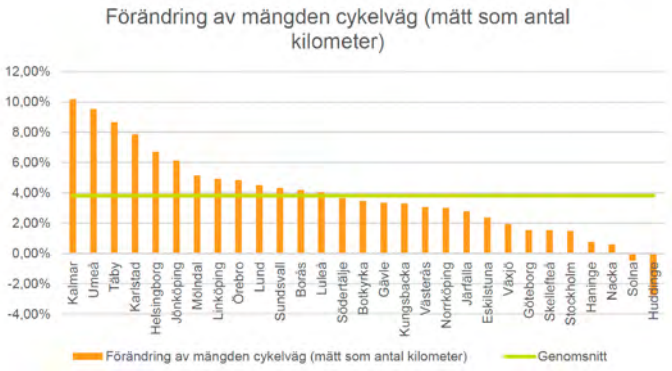
Det förekommer underrapportering (se teknisk beskrivning) och vissa kommuner har undantagits från bedömningen om ovanligt stora ökningar har förekommit under mandatperioden (tabell nedan). Dessa kommuner ska dock ha en eloge för att de under mandatperioden har valt att skaffa sig överblick över sitt cykelvägnät och upprättat motsvarande datalager.

Kommuner där cykelvägnätet bedöms ha ökat förhållandevis mycket i relation till det befintliga cykelvägnätet och där det därför antas att ökningen helt eller delvis beror på en samlad inrapportering av befintliga cykelvägar:

Undantagna kommuner inom denna kategori	Kilometer cykelväg 2022	Kilometer cykelväg 2025	Differens	**Ökning**
Kristianstad	99	267	+168 km	169,25%
Halmstad	225	375	+150 km	66,37%
Malmö	224	275	+51 km	22,79%
Uppsala	386	457	+71 km	18,38%
Sollentuna	81	95	+14 km	17,12%
Varberg	146	171	+25 km	16,78%

För återstående kommuner är det Kalmar, Umeå och Täby som ökat mest. Det kan noteras att det inte kan uteslutas att en del av ökningen i samtliga kommuner kan härröra från att befintlig cykelinfrastruktur har rapporterats in.

I Huddinge och Solna har antal kilometer cykelvägnät minskat, orsaken till detta är okänd.



Andel fossilberoende bilar
Indikatorn för andelen fossilberoendebilar bygger på fordon som är registrerade i kommunen och med vilka drivmedel dessa körs. I samtliga kommuner har andelen fossildrivna fordon minskat. Södertälje, Nacka och Stockholm sticker dock ut som de kommuner där minskningen under perioden 2022 till 2024 är som störst. Endast halva mandatperioden täcks in då datapubliceringen för denna indikator görs först på sommaren efter det år som datan gäller för.

Observera att värdet anger förändring i procentenheter, ej förändring relativt utgångsnivån.

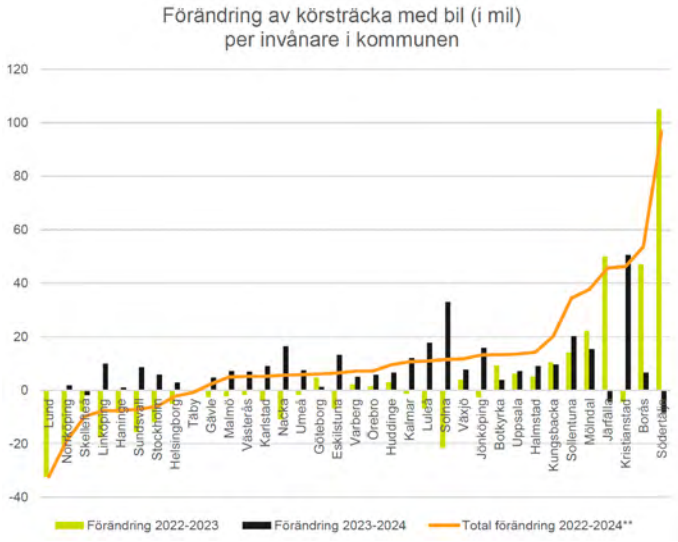
*För Täby och Lund används endast en jämförelse mellan 2022 och 2023 då fel förekommer i data för 2024 (se teknisk beskrivning). Detta kan förklara varför dessa kommuner har den minsta förändringen med avseende på detta.



Körsträcka med bil per invånare
Indikatorn körsträcka med bil per invånare är sammansatt av antal invånare, antal fordon som är registrerade i kommunen och hur fordonen använts (körda mil). Körsträckan per invånare har ökat i de flesta kommuner, men i nio stycken har den minskat. Lund, Norrköping och Skellefteå har den största minskningen. Södertälje, Borås och Kristianstad är de kommuner där antal mil körda per person ökat som mest.

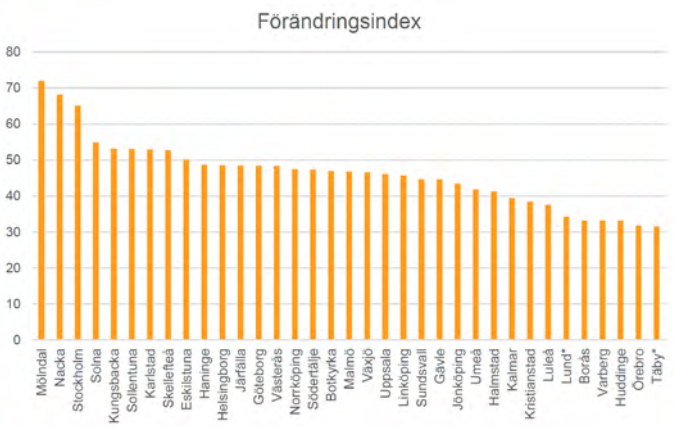
Endast halva mandatperioden täcks in då datapubliceringen för denna indikator görs först på sommaren efter det år som datan gäller för.

**För Täby och Lund används endast en jämförelse mellan 2022 och 2023 då fel förekommer i data för 2024 (se teknisk beskrivning).



Summerat förändringsindex
Förändringsindexet är sammanvägt av "Andel av befolkningen som bor inom 400 meter till kollektivtrafikhållplats med hög turtäthet", "Medelhastighet på kommunens huvudgator", "Andel fossilberoende bilar", " Körsträcka med bil per invånare". Kriteriet "Kilometer cykelväg i kommunen" har exkluderats på grund av osäkerheter som följer av historiska underrapportering av cykelvägnät (se avsnitt om indikatorn ovan).

100 poäng motsvarar störst förändring i rätt riktning i samtliga kategorier. Noll poäng motsvarar minst förändring i rätt riktning eller mest förändring i fel riktning i samtliga kategorier. Mölndal, Nacka och Stockholm är de tre som uppnår den högsta poängen. Täby, Örebro och Huddinge är de tre som får lägst poäng. *Täby och Lund har nackdel gentemot övriga kommuner då endast förändring under 2022-2023 kunnat räknas med för två av fyra indikatorer.



Bilaga: MOBILITETSMÄTNING - ORIGO GROUP

Dagens industri (DI) korar varje år "Sveriges mobilitetsbästa städer" tillsammans med Tyréns. Rankingen baseras på en rad nyckeltal och klassificeringar som vägs samman.

Som ett komplement till rankingen har Origo Group mätt hur invånarna, i de kommuner som rankades högst 2025, uppfattar kommunens satsningar på mobilitet.

Undersökningen har genomförts under perioden 29/9 – 17/10. Datainsamlingen har genomförts via webbpanel. Insamlingen omfattar 1032 svar från tio olika kommuner i Sverige. Målsättningen har varit 100 svar per kommun.

Fakta om respondenterna

Kommun	Antal	Andel
Stockholm	100	10%
Göteborg	104	10%
Malmö	105	10%
Lund	104	10%
Uppsala	103	10%
Solna	98	10%
Linköping	105	10%
Karlstad	105	10%
Örebro	104	10%
Västerås	104	10%

Kön	Antal	Andel
Man	493	48%
Kvinna	537	52%
Icke-binär	2	0%
Vill ej uppge	0	0%

Ålder	Antal	Andel
18-24 år	108	11%
25-34 år	188	18%
35-44 år	211	20%
45-54 år	172	17%
55-64 år	201	20%
65-75 år	152	15%

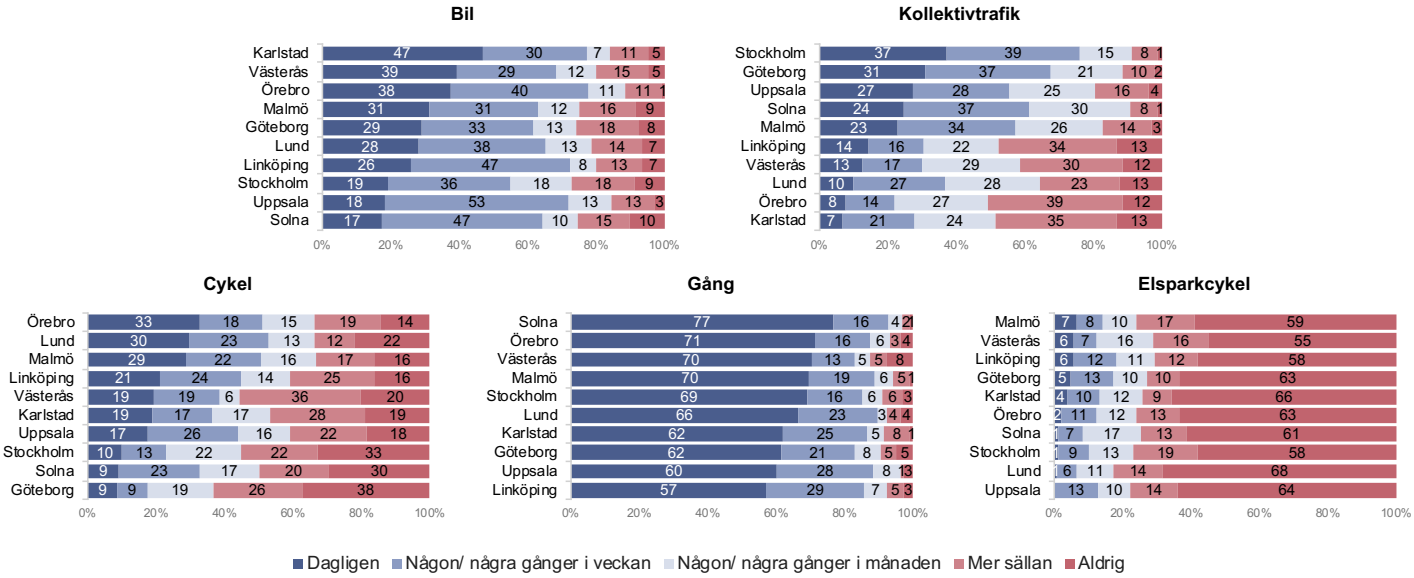
Sysselsättning	Antal	Andel
Heltidsanställd	545	53%
Deltidsanställd	106	10%
Arbetslös	78	8%
Student	73	7%
Pensionär	170	17%
Egenföretagare	32	3%
Annat	16	2%
Vill ej uppge	12	1%

Boendeform	Antal	Andel
Hyreslgh	529	51%
Bostadsrätt	278	27%
Egen villa	162	16%
Radhus	44	4%
Kollektivboende	4	0%
Annat	8	1%
Vill ej uppge	7	1%

Bostadsområde	Antal	Andel
Centralt (i stadskärnan)	442	43%
Tätort (i stadens omlopp)	469	45%
Utanför staden (landsbygd)	108	11%
Annan plats	7	1%
Vill ej uppge	6	1%

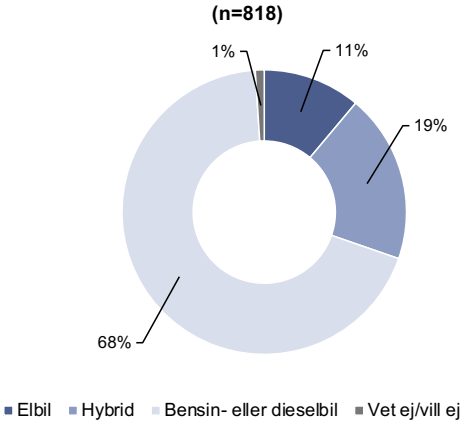
Resultat

Färdmedel
– Kollektivtrafik dominerar i storstäderna



Fråga: ”Hur ofta reser du med följande färdmedel i din vardag?”.
Bas: Samtliga respondenter.

Bilanvändning
– Fossilt fortfarande dominerande

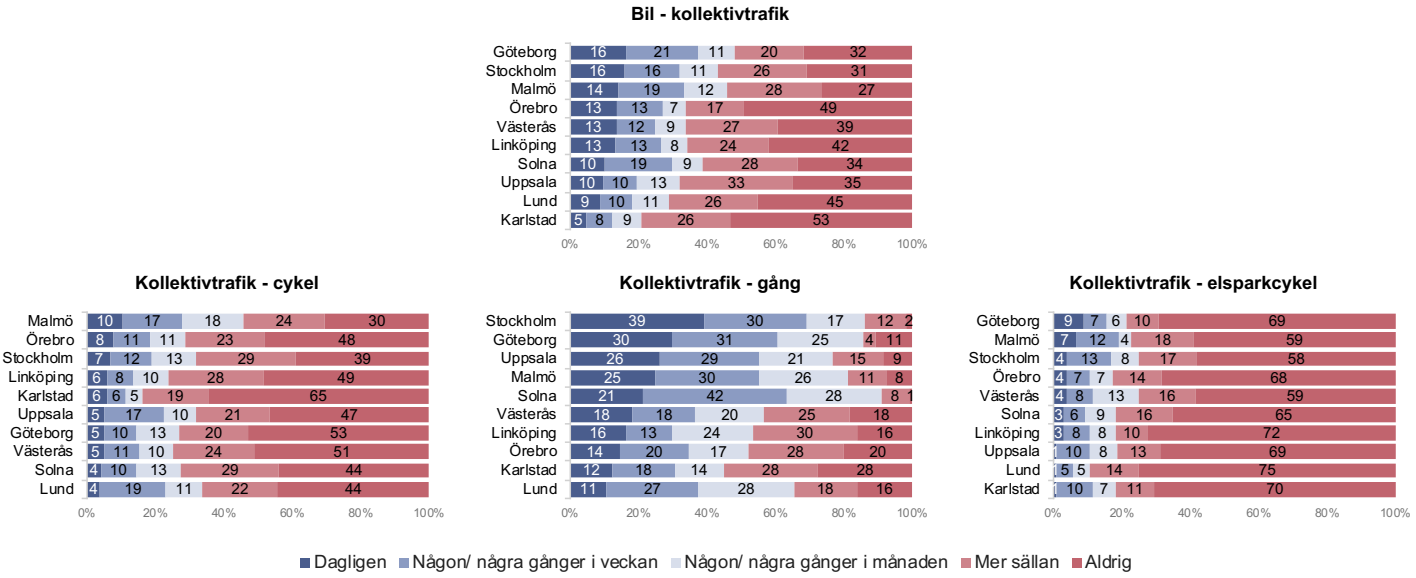


Kommun		Elbilsanvändning
Stockholm	(n=73)	14%
Göteborg	(n=77)	14%
Malmö	(n=79)	9%
Lund	(n=82)	13%
Uppsala	(n=87)	9%
Solna	(n=73)	14%
Linköping	(n=84)	12%
Karlstad	(n=88)	8%
Örebro	(n=92)	8%
Västerås	(n=83)	10%

Majoriteten använder bensin- eller dieselbil. Högst andel elbilsanvändning finns i Stockholm, Solna och Göteborg.

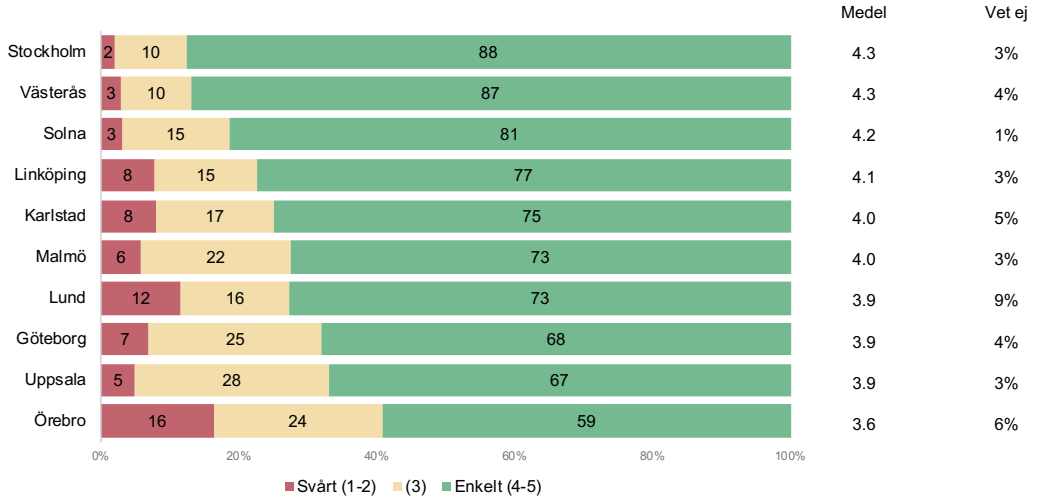
Fråga: ”Vilken typ av bil reser du vanligtvis med?”.
Bas: Respondenter som färdas med bil minst någon/några gånger i månaden, antal svar (n=x).

Kombinerade färdmedel – Kollektivtrafik och gång vanligaste kombinationen



Fråga: ”Hur ofta kombinerar du följande färdmedel under samma resa?”.
Bas: Samtliga respondenter.

Smidigt resande – majoriteten upplever det enkelt att resa hållbart



Fråga: ”Hur enkelt upplever du att det är att resa hållbart i din kommun (cykla, gå, åka kollektivt, kombinera olika färdsätt)?”.
Bas: Samtliga respondenter.

Hinder – Ekonomi och tid är de vanligaste hindren för Hållbart resande

Ekonomi utgör ett betydande hinder i samtliga kommuner. I genomsnitt handlar omkring en femtedel av svaren om ekonomiska hinder. Andelen som anger ekonomiska hinder är lägst i Västerås, Solna och Stockholm.



Tid utgör ungefär ett lika stort hinder som ekonomi. Respondenter i Uppsala, Göteborg och Karlstad svarar i högst utsträckning att detta är ett hinder för att resa mer hållbart.



Övriga typer av hinder, som inte låter sig klassificeras till ett distinkt tema, utgör det största hindret överlag. Ungefär en tredjedel av svaren handlar om dessa typer av hinder. De kan till exempel handla om specifika typer av vägarbeten som ställer till det, bristfällig infrastruktur eller cykelstölder.

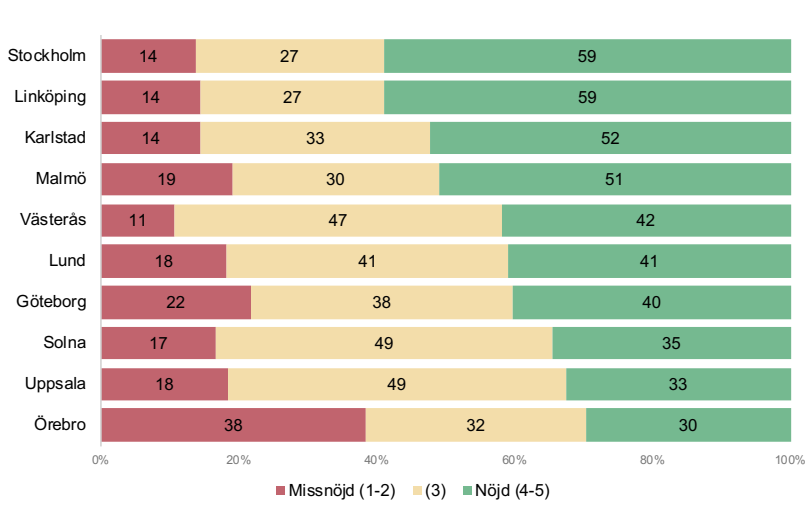
Fråga: ”Vilka hinder upplever du främst för att resa mer hållbart?”.
Öppen fråga.

Kommunalt arbete för hållbar mobilitet – per kommun

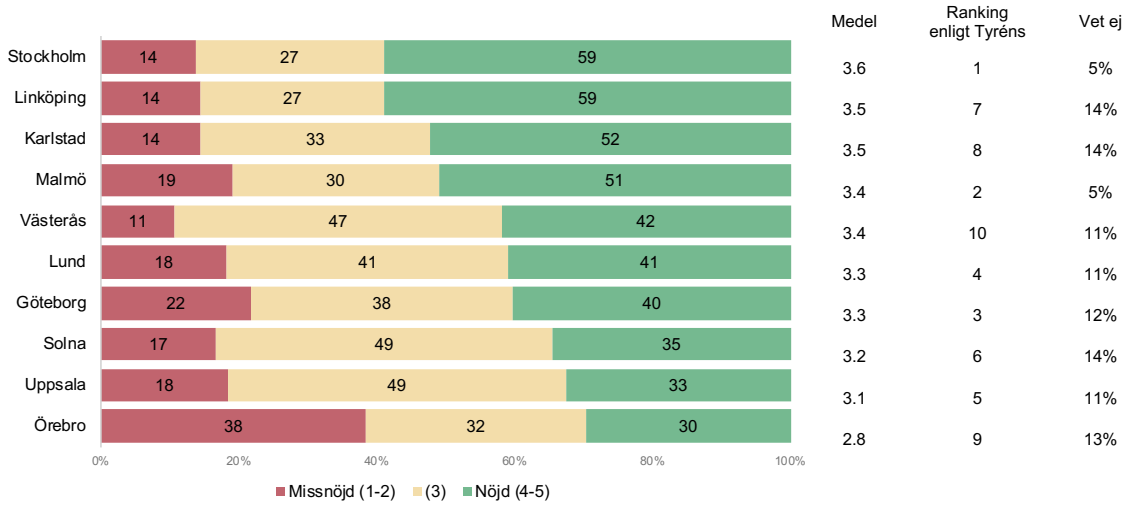
	Stockholm	Göteborg	Malmö	Lund	Uppsala	Solna	Linköping	Karlstad	Örebro	Västerås
Satsningar på minskad biltrafik	43%	46%	↑ 65%	55%	61%	36%	60%	59%	59%	↓ 33%
Satsningar på minskad hastighet i biltrafik	↓ 37%	50%	59%	51%	54%	39%	↑ 62%	61%	42%	42%
Höjda avgifter för parkering	69%	77%	↑ 86%	66%	78%	↓ 59%	60%	70%	82%	69%
Utbyggnad av laddinfrastruktur för elbil	47%	47%	↑ 49%	39%	36%	↓ 36%	46%	42%	41%	42%
Satsningar på bilpool	35%	35%	↑ 40%	27%	29%	24%	33%	↓ 25%	28%	34%
Satsningar på cykelinfrastruktur	59%	53%	68%	63%	64%	47%	↑ 73%	66%	56%	↓ 52%
Möjligheter att hyra cykel, elcykel och elsparkcykel	58%	61%	62%	49%	54%	↓ 47%	53%	54%	53%	↑ 63%
Möjligheter att åka kollektivt	↑ 74%	63%	72%	63%	56%	70%	71%	71%	↓ 41%	70%
Tillgång till parkeringsmöjligheter vid byten till/från kollektivtrafik	42%	39%	↑ 49%	29%	↓ 20%	29%	45%	33%	25%	35%

Fråga: ”I vilken grad upplever du att din kommun arbetar med följande delar för att skapa hållbar mobilitet?”.
Tabellen redovisar andelen instämmande (4-5) exklusive vet ej per kommun. Högst respektive lägst resultat per fråga indikeras med pilar.
Bas: Samtliga respondenter.

Nöjdhet med kommunens satsningar



Fråga: "Hur nöjd är du generellt sett med kommunens satsningar på hållbar mobilitet?".
Bas: Samtliga respondenter.



Fråga: "Hur nöjd är du generellt sett med kommunens satsningar på hållbar mobilitet?".
Bas: Samtliga respondenter.

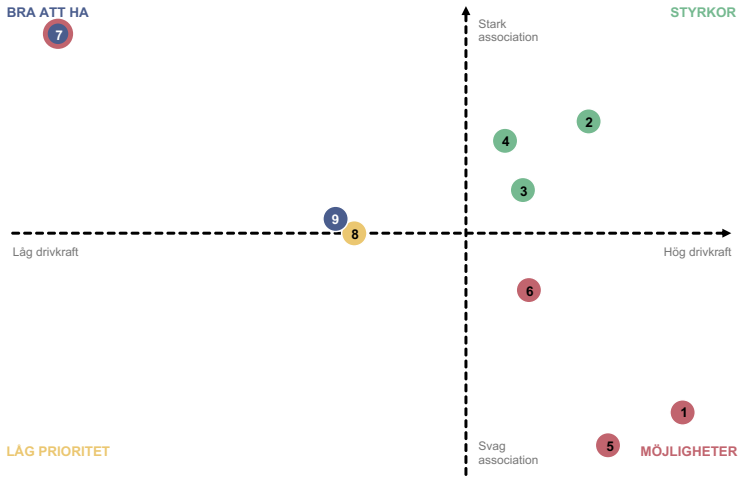
Bättre kollektivtrafik och förbättrad infrastruktur för gång och cykel viktigaste åtgärderna för ökad mobilitet

Förbättrad kollektivtrafik lyfts fram som den i särklass viktigaste åtgärden. Detta tema dyker upp i ungefär två av fem svar. Det handlar dels om att bygga ut kollektivtrafiken och förbättra turtätheten, men också om att sänka priser. I Lund och Örebro efterfrågas detta i särskilt hög grad.

Att förbättra infrastruktur för gångare och cyklister lyfts fram som en viktig åtgärd. Omkring var femte svar handlar om åtgärder på detta område. I högst grad efterfrågas förbättringar på detta område i Solna och Västerås.

Fråga: "Vilka åtgärder skulle du helst se att kommunen prioriterar för bättre mobilitet för invånarna?".
Öppen fråga.

Drivkraftsanalys – alla kommuner



Vad driver nöjdheten med kommunernas satsningar på mobilitet mest?

STYRKOR

2. Möjligheter att åka kollektivt
3. Möjligheter att hyra cykel, elcykel och elsparkcykel
4. Satsningar på cykelinfrastruktur

MÖJLIGHETER

1. Tillgång till parkeringsmöjligheter vid byten till/från kollektivtrafik
5. Satsningar på bilpool
6. Utbyggnaden av laddinfrastruktur för elbil

BRA ATT HA

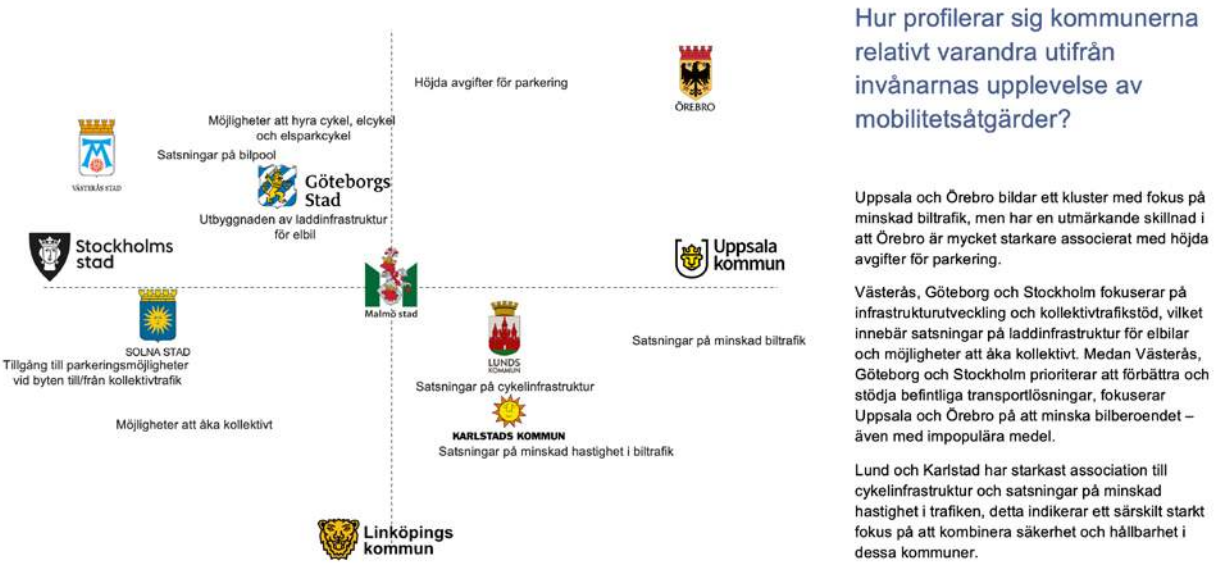
7. Höjda avgifter för parkering *
9. Satsningar på minskad biltrafik

LÅG PRIORITET

8. Satsningar på minskad hastighet i biltrafik

Association baseras på medelvärdet av frågorna som berör upplevelsen av hur kommunen arbetar för att skapa hållbar mobilitet.
Drivkraft baseras på sambandsanalys (korrelation) mellan faktorerna och frågan "Hur nöjd är du generellt sett med kommunens satsningar på hållbar mobilitet".
Observera att denna analys endast tar hänsyn till de faktorer som finns med i frågeformuläret och att det sannolikt kan finns andra faktorer som driver nöjdheten.
* Negativt samband.
Bas: Samtliga respondenter.

Mobilitetsprofiler – alla kommuner



Hur profilerar sig kommunerna relativt varandra utifrån invånarnas upplevelse av mobilitetsåtgärder?

Uppsala och Örebro bildar ett kluster med fokus på minskad biltrafik, men har en utmärkande skillnad i att Örebro är mycket starkare associerat med höjda avgifter för parkering.

Västerås, Göteborg och Stockholm fokuserar på infrastrukturutveckling och kollektivtrafikstöd, vilket innebär satsningar på laddinfrastruktur för elbilar och möjligheter att åka kollektivt. Medan Västerås, Göteborg och Stockholm prioriterar att förbättra och stödja befintliga transportlösningar, fokuserar Uppsala och Örebro på att minska bilberoendet – även med impopulära medel.

Lund och Karlstad har starkast association till cykelinfrastruktur och satsningar på minskad hastighet i trafiken, detta indikerar ett särskilt starkt fokus på att kombinera säkerhet och hållbarhet i dessa kommuner.

Baseras på frågan: "I vilken grad upplever du att din kommun arbetar med följande delar för att skapa hållbar mobilitet?".

Sammanfattning

Majoriteten upplever att det är enkelt att resa hållbart i samtliga kommuner. Totalt sett anser i genomsnitt tre av fyra att det är enkelt att resa hållbart. Andelen som tycker det är enkelt är högst i Stockholm, 88 procent, följt av Västerås, 87 procent, och Solna med 81 procent. Högst andel som tycker att det är svårt att resa hållbart finns i Lund och Örebro, 12 respektive 16 procent.

När det kommer till i vilken grad invånarna upplever att kommunen arbetar för att skapa hållbar mobilitet utmärker sig Malmö som mest progressivt inom flera områden - kommunen har bland annat högst andel instämmande för satsningar på minskad biltrafik (65 procent) och bilpoolsverksamhet (40 procent). Solna uppfattas vara den kommun som i lägst utsträckning arbetar med att höjda parkeringsavgifter och möjligheten att resa kollektivt bedöms synnerligen god i Stockholm.

En övergripande analys av kommunerna visar att investeringar i kollektivtrafik, cykelinfrastruktur samt uthyrning av traditionella cyklar, elcyklar och elsparkcyklar är de insatsområden som både uppvisar starka resultat och har störst positiv inverkan på nöjdheten med kommunens arbete. Utvecklingspotential finns dock inom områden som parkeringsplatser vid kollektivtrafikens bytespunkter, bilpool och utbyggnad av laddstationer. Intressant nog visar data att trots höjda parkeringsavgifters negativa påverkan på nöjdheten används denna åtgärd frekvent av kommunerna, vilket tyder på att det är en impopulär men praktiskt nödvändig strategi för kommunerna.

Den dagliga användningen av bil är som högst i Karlstad, 47 procent. På veckovis nivå är användning högst i Örebro, Karlstad, Linköping och Uppsala. Kollektivtrafikanvändning premieras i högst grad i de tre storstäderna, inklusive Solna, medan cykel är vanligast på såväl daglig, veckovis och månatlig basis i Örebro, Lund och Malmö. Gång är det absolut mest frekvent använda färdmedlet. I genomsnitt använder två av tre svaranden gång som färdmedel varje dag. Elsparkcykel är desto ovanligare. Dagligt användande av detta färdmedel når inte över 10 procent i någon kommun men är vanligast i Malmö, Västerås och Linköping.

Av de som färdas med bil minst någon gång i månaden använder två av tre bensin- eller dieselbil. Drygt en femtedel använder hybrid och var tionde använder elbil. Elbilsanvändandet är relativt jämnt mellan städerna men används i något högre utsträckning i Stockholm, Göteborg och Solna. Sett till kombinationen av olika färdmedel är det vanligast att kombinera kollektivtrafik och gång. Att kombinera bil och kollektivtrafik är vanligast i Göteborg, Stockholm och Malmö.

Bilaga: MOVEMENT ANALYTICS V2 - THE TRAIN BRAIN

Att mäta faktiskt resande genom mobilnätsdata

Introduktion

Dagens industris årliga ranking av Sveriges bästa mobilitetsstäder kartlägger kommunernas **ambition och förutsättningar**. Tillsammans med Origo Groups mätning av **invånarperspektivet** (uppfattning om kommunernas satsningar) skapas ett tredimensionellt underlag för att förstå mobilitetsomvandlingen.

Omställningen till hållbar mobilitet handlar om att få människor att faktiskt byta beteende. Movement Analytics v2 är metoden för att förstå det verkliga resandet, från dörr till dörr, och därmed identifiera var förändring faktiskt sker och var interventioner är mest effektiva.

Movement Analytics v2 är utvecklat av The Train Brain, ett innovationsbolag specialiserat på matematisk-statistisk analys. Systemet använder anonymiserad mobilnätsdata från operatören Tre tillsammans med maskininlärning för att skatta faktiska resor och trender.

Varför mobilnätsdata?
Traditionell data om resvanor i Sverige kommer från resvaneundersökningar med enkätmetod, värdefulla men insamlade sällan och med en sjunkande svarsfrekvens. Den har halverats sedan år 2000. De traditionella resvaneundersökningar har ofta låg kommunal upplösning och är beroende av vad människor tror att de gör.

Mobilnätsdata förädlad med The Train Brain Movement Analytics erbjuder en ny metod:
- **Kontinuerligt**: Tillgängligt löpande, inte vart femte eller tionde år
- **Verkligt**: Fångar faktiska resor, inte deklarerade
- **Detaljerat**: Möjliggör analys på zonär nivå och stråknivå, inte bara kommunövergripande
- **Snabbt**: Data kan analyseras och rapporteras inom veckor

Datakälla och integritet
Datakällan: Anonymiserad mobilnätsdata från Tre, en av Sveriges fyra stora mobiloperatörer. Tre täcker cirka 20 procent av befolkningen i Svealand och Götaland.

Anonymisering: Tre ansvarar för all anonymisering före dataöverföring. The Train Brain hanterar aldrig personuppgifter – endast aggregerade, geografiskt grupperade rörelsemönster. Hanteringen följer GDPR och är säkrad genom klassificerad dataöverenskommelse.

Aggregering: All analys rapporteras på områdesnivå (i denna analys har RegSO använts, en egionindelning för statistisk och administrativa ändamål), aldrig på individnivå. RegSO är SCB:s officiella zonindelning och möjliggör konsistenta jämförelser mellan kommuner och över tid.

Metodologi: Från rådata till insikt

Steg 1: Datainsamling och rörelserekonstruktion
Mobilmasten registrerar när en enhet ansluter till nätet. Genom att följa anslutningar över tid och rum kan Movement Analytics v2 rekonstruera rörelsebanor – från punkt A till punkt B, hur lång tid det tog, vilken tid på dygnet.

För 2023–2026-perioden skattades cirka **12 miljoner individuella resor** över alla de 10 högst rankande kommunerna i Dagens industris ranking.

Steg 2: Färdmedelsklassificering
Det största tekniska utmaningen:
Hur vet vi vilket färdmedel som användes?

En resa mellan två punkter kan göras med bil, cykel, gång, buss, tåg eller kombination. Movement Analytics v2 använder en maskininlärningsmodell tränad på:

- Hastighets-profiler: bil är snabbare än cykel; cykling är oregelbundna pauser för trafikljus
- Rutt-geometri: cykel förstås ofta mindre vägar; bil använder större vägar
- Tidsmönster: pendlingsresor har andra mönster än fritidsresor
- Geografisk kontext: nära kollektivtrafikhalte = möjlig transit; på bygata = troligare cykel/gång

Resultat: Systemet skattar fördelningen cykel/gång/bil/kollektivtrafik med angiven osäkerhetsnivå.

Steg 3: Aggregering till analysresultat
Från 12 miljoner individuella resor beräknas två huvudtyper av analytiska resultat:

1. Förändring i färdmedelsandel (2023–2026):
- Procentenhets-förändring för cykel, gång, bil och kollektivtrafik per kommun
- Visar faktiska trender i hur stockholmare, göteborgare osv. väljer att resa
- Levererat till Dagens industri för integrering i 2025 års ranking

2. Förändring i bilfrihet för korta resor:
- Car-Free Ratio (CF): Andelen av alla resor som är ≤4 km och inte gjord med bil
- Car-Free of Short (CoF): Av resor ≤4 km, vilken andel som är utan bil

- Isolerar beteende från struktur och visar där bilberoende är faktiskt högt trots att alternativ existerar

Två huvudindikatorer för Dagens industris ranking

1. Förändring i färdmedelsandel (2023–2026)
Färdmedelsfördelning beräknas för fyra färdmedel per kommun och år:
- **Cykel**: Andel av alla resor gjorda med cykel
- **Gång**: Andel av alla resor gjorda till fots
- **Bil**: Andel av alla resor gjorda med privatbil
- **Kollektivtrafik**: Andel av alla resor gjorda med buss, spårväg, tåg eller båt

Förändring mellan 2023 och 2026 visar vilka städer som lyckats skifta resebeteende:

Denna data levererades till Dagens industri för att komplettera rankingen med faktiskt utfall – visar inte bara vad kommuner sagt att de ska göra, utan vad som faktiskt händer med invånares resebeteende.

2. Förändring i bilfrihet för korta resor
En short trip definieras som ≤4 km. Två indikatorer beräknas:
- **Car-Free Ratio (CF):** Andelen av alla resor som är ≤4 km och utan bil
- **Car-Free of Short (CoF):** Av resor ≤4 km, vilken andel som är utan bil?

CoF är policyrelevantas eftersom det isolerar beteende från struktur:

- **Malmö: CF 22% (många långa resor) men CoF 82%**
  > När folk kan undvika bil för korta resor, gör de det
- **Örebro: CF 20% men CoF 76%**
  > Bilberoende är beteende-driven, inte strukturellt
- **Stockholm: CF 21% men CoF 92%**
  >Nästan alla korta resor är redan utan bil

CoF pekar på var policy bör fokusera: *Är bilberoende strukturellt (byggnivå, inget cykelvägnät) eller beteende-driven (attitydfråga, saknar trygghetskänsla)? CoF visar svaret.*

Denna data levererades till Dagens industri för att ge en **djupare bild av faktiskt resande** än vad enbart färdmedelsandel visar.

Validering och tillförlitlighet

Mobilnätsdata är något brusigare än GPS-data. Osäkerhet uppstår från:

- Signalstyrka och täckning (dålig mottagning kan ge felaktig positionering)
- Resor utan SIM-kort (turister, vissa pendlare)
- Beräkningsmodeller för färdmedel (en resa klassificerad som 'bil' kan vara kollektivtrafik i verklighet)

Varje resultat kan levereras med kvalitetsrapport som tydligt visar osäkerhet. Mottagaren får mått på hur säkra slutsatserna är.

Hur Movement Analytics V2 kompletterar DI:s ranking

Dimension	DI Ranking	Movement Analytics V2
Mäter	Ambition, styrning, infrastruktur	Faktiskt beteende, trender i resande
Datakälla	Dokument, indikatorer, intervjuer med kommuner	Mobilnätsdata från 12 miljoner resor
Tidsperspektiv	Policy-utveckling (långsiktig)	Operativ förändring (snabb, kontinuerlig uppdatering möjlig)
Granularitet	Kommunal nivå	Kommunal nivå, möjlighet till zonär djupanalys
Fråga den svarar på	"Har kommunen rätt ambition och förutsättningar?"	"Förändras människors resande faktiskt?"

Tillsammans skapar de en klarare bild. Exempel:
- Stockholm rankad #1 av DI 2025 *(höga ambitioner, låga hastigheter)* och Movement Analytics visar CoF 92% (nästan alla korta resor redan utan bil). Kombinationen säger: 'Stockholm har lyckats skapa ett resebeteende-system där privatbil inte behövs för korta resor. Värt att studera.'
- Motsatt exempel: En kommun med högt DI-värde men lågt CoF skulle signalera: 'Ambitioner och infrastruktur är på plats, men invånarna cyklar/tar bussen ändå inte. Varför?' (Attityd? Trygghets-fråga? Andra faktorer?)

Användningsområden för kommuner och beslutsfattare

Movement Analytics v2 data levererad till Dagens industri möjliggör:

- **Beteende-verifiering**: Verifiera att kommuners ambitioner och satsningar faktiskt leder till ändrad resande. DI:s ranking + Movement Analytics visar tillsammans den fulla effektkedjan.
- **Förklaringsanalys**: Om en kommun rankad högt av DI men inte lyckas öka cykelresandet – varför? Ger Movement Analytics en faktamassa att starta en diskussion om hinder.
- **Trendövervakning**: Följ modal shift årligen. En kommun som kommit högt för ambitioner men inte sådan cykelökning bör fråga sig om det finns ett implementeringsgap.
- **Benchmarking**: Jämför med liknande städer. Lund och Uppsala är båda universitetsstäder – varför ökar cykelresandet snabbare i Lund (+2.9 pp) än i Uppsala?

Analysen innehåller mer än vad som publicerats i rapporten (inklusive OD-nätverk, tidsmönster, zonär analys):

- Infrastruktur-prioritering: Vilka stråk är viktigast för cykel- eller kollektivtrafi-investeringar?
- Detaljerad diagnos: I vilka områden är bilberoende faktiskt högt? Vad kännetecknar dessa områden?

Begränsningar och framtidsutveckling

Nuvarande begränsningar:

- Geografi: Täcker cirka 20% av befolkningen; högre osäkerhet i Norrland där Tre-har lägre marknadsandel
- Icke-abonnenter: Utländska turister ingår inte
- Kalibrering: Modellen för färdmedels-klassificering är tränad på begränsad data; marginaler kan variera

Framtidsutveckling (2026)

- Fortsatt validering och metodutveckling

Slutsats: En bättre grund för beslut

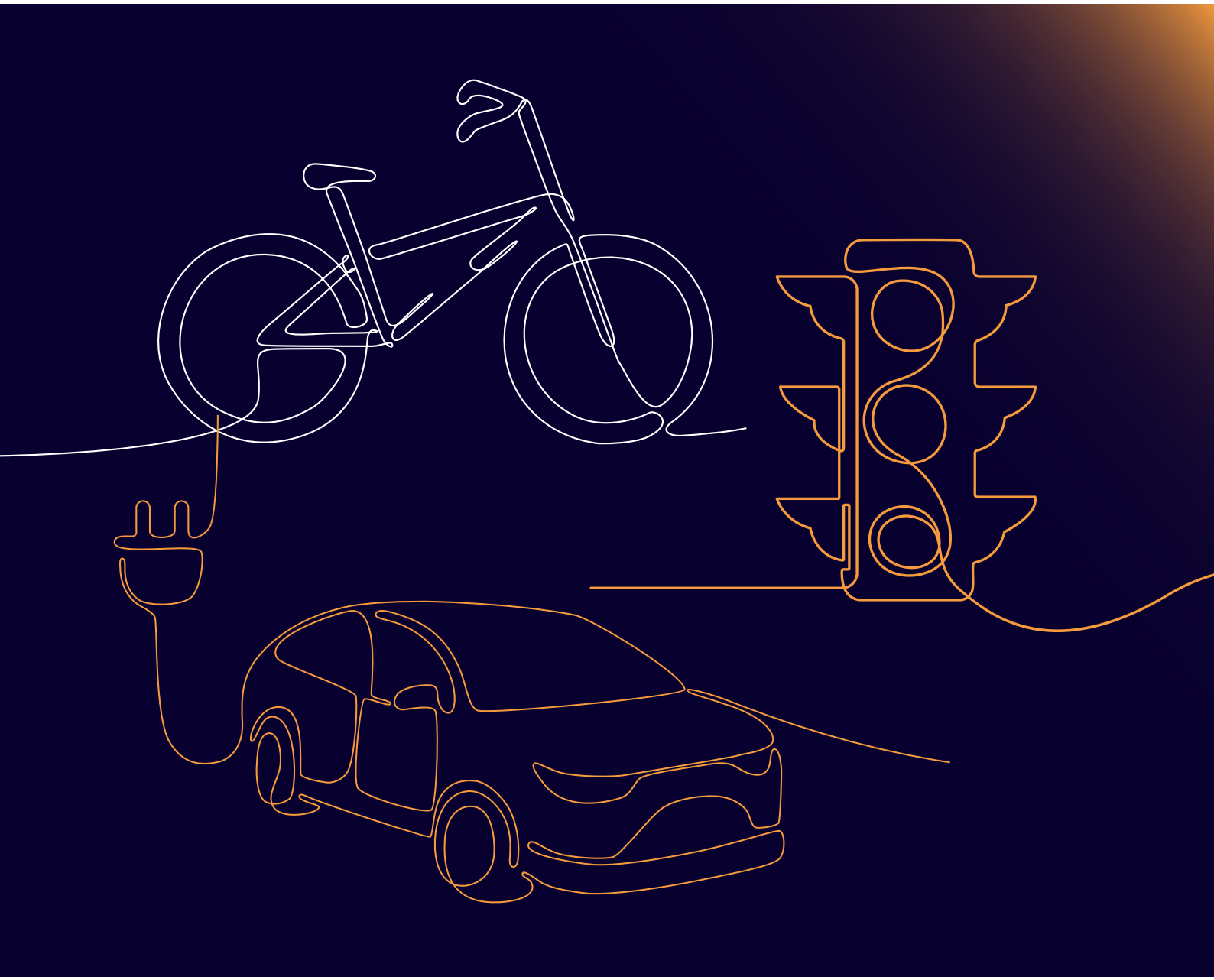
Mobilitetsomvandlingen är komplex. Den kräver rätt ambitioner och rätt infrastruktur och att invånarna faktiskt ändrar sitt beteende.

Movement Analytics v2 bidrar med det tredje perspektivet – den faktamatta på vad som sker. Tillsammans med Dagens industris ranking och Origo Groups invånarperspektiv skapas en komplett bild.

The Train Brain
För mer information: thetrainbrain.com

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



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 founders, men den journalistiska produktionen är helt oberoende av deras inflytande.