



LUND UNIVERSITY

Kommunerna och kollektivtrafiken

En enkätundersökning om Sveriges kommuners arbete för att stödja kollektivtrafiken

Hansson, Philip ; Pettersson, Fredrik ; Khan, Jamil; Hrelja, Robert

2018

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Hansson, P., Pettersson, F., Khan, J., & Hrelja, R. (2018). *Kommunerna och kollektivtrafiken: En enkätundersökning om Sveriges kommuners arbete för att stödja kollektivtrafiken*. K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

Total number of authors:

4

Creative Commons License:

Ospecificerad

General rights

Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: <https://creativecommons.org/licenses/>

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117
221 00 Lund
+46 46-222 00 00

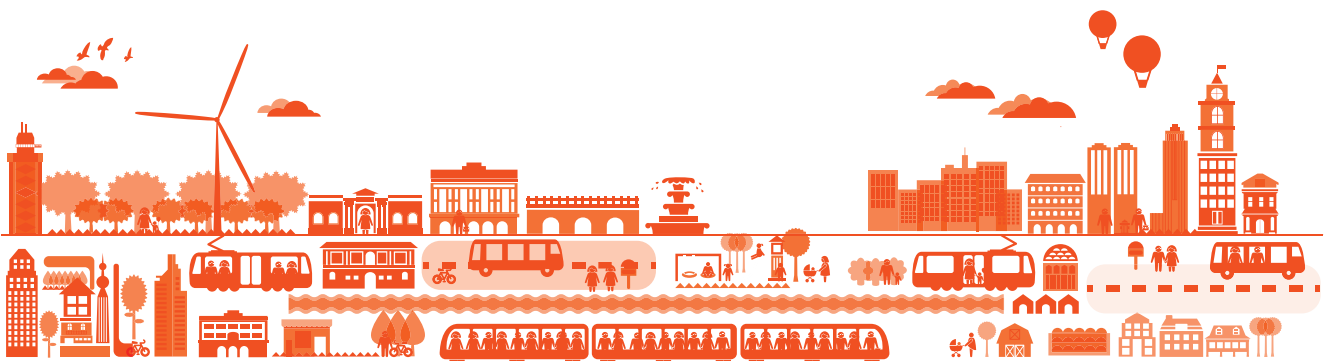


K2 WORKING PAPERS 2018:6

Kommunerna och kollektivtrafiken

En enkätundersökning om Sveriges kommuners arbete för att stödja kollektivtrafiken

Philip Hansson, Fredrik Pettersson, Jamil Khan & Robert Hrelja



Datum: 2018-08-28

Tryck: Media-Tryck, Lunds universitet, Lund

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis K2:s uppfattning.

Innehållsförteckning

Förord.....	3
Sammanfattning	4
1. Inledning.....	5
1.1. Bakgrund	5
1.2. Syfte	6
1.3. Metod	7
1.4. Disposition av rapporten.....	9
2. Resultat	10
2.1. Mål.....	10
2.2. Täthet och kollektivtrafiknära läge	14
2.3. Åtgärder för ökad kollektivtrafik och minskad biltrafik.....	17
2.4. Resepolicys och beteendepåverkan	20
2.5. Attitydförändring	22
3. Jämförelse mellan kommuner.....	24
3.1. SKL.....	24
3.2. DEGURBA.....	28
3.3. Befolkningstillväxt.....	29
3.4. Län.....	30
3.5. Stadsmiljöavtal.....	32
4. Analys av samband mellan frågorna	35
4.1. Kollektivtrafikmål och biltrafikmål.....	35
4.2. Kollektivtrafikmål och definition av kollektivtrafiknära läge	35
4.3. Mål om och åtgärder för att främja kollektivtrafik.....	36
4.4. Mål om och åtgärder för att minska bilanvändning	36
4.5. Åtgärder för att öka kollektivtrafik och för att minska biltrafik.....	36
5. Diskussion.....	38
5.1. Mål om ökad kollektivtrafik och minskad biltrafik.....	38
5.2. Definitioner av kollektivtrafiknära läge och täthet.....	39
5.3. Åtgärder för att främja kollektivtrafik och begränsa biltrafik.....	40
5.4. Åtgärder för beteendepåverkan	40
6. Slutsatser	42
7. Referenser	43
Bilaga I – enkätens frågor	45
Bilaga II – indelning i kommuntyper.....	51

Figurförteckning

Figur 1. Ökat resande med kollektivtrafik	10
Figur 2. Utgångspunkt för ökat kollektivtrafikresande.....	11
Figur 3. Mål om minskad bilanvändning	12
Figur 4. Utgångspunkt för minskat bilresande	13
Figur 5. Andel med definition av täthet.....	14
Figur 6. Andel med definition av kollektivtrafiknära läge.....	15
Figur 7. Utgångspunkt för kollektivtrafiknära läge	16
Figur 8. Andel som genomför åtgärder för att öka kollektivtrafikresande	17
Figur 9. Åtgärder för att främja kollektivtrafik	18
Figur 10. Andel som genomför åtgärder för att minska bilresande.....	19
Figur 11. Åtgärder för att minska biltrafik.....	20
Figur 12. Andel med intern resepolicy	21
Figur 13. Andel med arbete för andras resepolicy	22
Figur 14. Kommuner som arbetar med attitydförändring	22
Figur 15. Åtgärder för att påverka attityder	23
Figur 16. Kollektivtrafikmål i olika SKL-grupper	25
Figur 17. Kollektivtrafikfrämjande åtgärder i olika SKL-grupper	25
Figur 18. Definition av täthet i olika SKL-grupper	25
Figur 19. Definition av kollektivtrafiknära läge i olika SKL-grupper.....	26
Figur 20. Biltrafikmål i olika SKL-grupper	26
Figur 21. Biltrafikminskande åtgärder i olika SKL-grupper.....	27
Figur 22. Attitydpåverkan i olika SKL-grupper.....	27
Figur 23. Resepolicyarbete i olika SKL-grupper	28
Figur 24. Kollektivtrafikrelaterade svar fördelade på län	31
Figur 25. Svar som relaterar till biltrafik eller attitydpåverkan fördelade på län.....	32
Figur 26. Åtgärder för att minska biltrafik.....	34
Figur 27. Tidigare och planerade åtgärder.....	37

Förord

Denna rapport handlar om vad Sveriges kommuner gör för att främja kollektivtrafikresandet. Trots att kommunerna oftast inte har direkt rådighet över kollektivtrafiken spelar de en helt central roll genom att ha ansvar för andra områden med stor påverkan för kollektivtrafikens attraktivitet. Därmed är kommunernas arbete av stor vikt för en omställning till ett mer hållbart transportsystem. Genom fysisk planering och trafikplanering spelar kommuner exempelvis en viktig roll när det gäller att skapa långsiktiga förutsättningar för ökat resande med kollektivtrafiken. I många fall är även kommunerna stora arbetsgivare vilket innebär att de som kan ha möjlighet att påverka sina anställdas resvanor. Kommuner spelar även en viktig roll när det gäller åtgärder som påverkar användningen av bilar, exempelvis parkering och andra typer av åtgärder såsom omfördelning av trafikytor.

Studien har finansierats av Energimyndighet inom ramen för projektet *Hur öka andelen resande med kollektivtrafiken? Modeller för effektiva åtgärder*

Resultaten av studien baseras på en enkät som skickats till landets samtliga kommuner. Vi är mycket tacksamma för de personer som tagit sig tid att besvara enkäten och därmed bidragit till studiens genomförande.

Lund, augusti 2018

Jamil Khan

Projektledare

Sammanfattning

Syftet med denna rapport är att ge en bild av hur Sveriges kommuner arbetar med att främja kollektivtrafiken. Trots att kommunerna i de flesta fall inte har direkt rådighet över kollektivtrafiken påverkar kommunal styrning områden såsom bebyggelseplanering och lokalisering, trafikplanering (ex omfördelning av befintlig vägkapacitet), reglering av biltrafik (ex. parkering, bilfria zoner, m.m.) mobility management och gröna resplaner. Rapporten baseras på en enkätstudie som har riktats till landets samtliga kommuner. Totalt inkom svar från 194 av landets 290 kommuner, vilket motsvarar en generell svarsfrekvens på 67 %.

Resultaten visar både på likheter och skillnader mellan kommunerna avseende målsättningar, definitioner av begrepp och vilken typ av åtgärder och arbetssätt som förekommer. Ett generellt och förväntat mönster är att befolkningsmässigt större och täta kommuner jobbar mer med frågor kring kollektivtrafik, medan frågorna har mindre fokus i mindre och glesare kommuner. Samma, förväntade mönster gäller avseende målbilder och åtgärder för minskad biltrafik; det är vanligare att frågorna är i fokus i mer urbana områden.

Hur man definierar mål om att öka kollektivtrafiken varierar. Kommunerna jobbar med en bred palett av åtgärder för att främja kollektivtrafiken såsom uppgradering av bytespunkter, ny eller förbättrad infrastruktur för buss- och spårtrafik, reservation av mark för framtida behov och byte av bränsle. Analysen tyder på att det finns ett samband mellan att ha ett mål om ökad kollektivtrafik och att genomföra åtgärder, d.v.s. det är vanligare att kommuner som har ett mål om ökad kollektivtrafik genomför åtgärder för att främja kollektivtrafiken än de kommuner som inte har något mål.

Det finns inget tydligt samband mellan att ha ett mål om minskning av biltrafiken och att genomföra åtgärder för att minska biltrafiken. Det är vanligare att kommuner genomför åtgärder för att sänka hastigheten än åtgärder såsom att minska antalet parkeringsplatser, eller höjda parkeringsavgifter.

Förekomsten av tydliga definitioner av begrepp såsom kollektivtrafiknära läge och täthet i landets kommuner varierar. Många kommuner har en definition av kollektivtrafiknära läge (vars innebörd dock kan variera betydligt), medan definitioner av begreppet täthet är betydligt ovanligare. Resultaten från enkätstudien indikerar att här finns potential för vidareutveckling av metoder och arbetssätt kopplade till definitionerna av begreppen. Vissa kommuners arbetssätt borde också kunna ligga till grund för kunskapsöverföring mellan kommuner.

När det gäller attityd- och beteendepåverkan är det relativt vanligt med vissa typer av åtgärder, såsom kommuninterna resepolitier som prioriterar kollektivtrafik före bil, informationskampanjer och ”prova på” kampanjer. Det är mer ovanligt att man jobbar för att andra aktörer ska införa resepolitier. Även här finns det en potential för utveckling och kunskapsöverföring mellan kommuner.

1. Inledning

1.1. Bakgrund

En effektiv och väl fungerande kollektivtrafik är en viktig del av ett hållbart transportsystem. Flera scenarier för en minskning av transporternas klimatutsläpp visar att en ökning av kollektivtrafikens marknadsandel är nödvändig, tillsammans med andra åtgärder såsom minskad biltrafik, ökning av gång och cykel, effektivare fordon och förnybara drivmedel (t.ex. Trafikverket 2014). Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik, som är en intresseorganisation bestående av kollektivtrafikens aktörer, har gemensamt beslutat om en målsättning att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel till år 2030 (jämfört med 2006 då marknadsandelen var 18%) (WSP 2016).

I Sverige är kollektivtrafiken regionalt organiserad och 21 regionala kollektivtrafikmyndigheter har ansvar för att planera för och tillhandahålla kollektivtrafik. Själva trafiken sköts huvudsakligen av privata trafikoperatörer och upphandlas i konkurrens. Det finns också offentligt utförande av trafiken i vissa kommuner och det är möjligt för privata operatörer att bedriva kommersiell kollektivtrafik men detta är mycket ovanligt idag. Även om kommunerna inte planerar eller utför kollektivtrafiken så är de en mycket viktig aktör eftersom all kollektivtrafik sker på kommunalt område och kommunerna ansvarar för frågor som har stor påverkan på hur kollektivtrafiken fungerar. Dickinson och Wretstrand (2015) har gjort en genomgång av de styrmedel som kan användas på kommunal nivå för att öka kollektivtrafikens andel av resandet. De diskuterar kommunal styrning inom bland annat följande områden:

- Bebyggelseplanering och lokalisering (kollektivtrafiknära lokaliseringar, förtätning)
- Trafikplanering för konkurrenskraftig kollektivtrafik (genare linjer, hastighet)
- Omfördelning av befintlig vägkapacitet
- Reglering av biltrafik och bilparkering (hastighetsbegränsning, bilfria områden, parkeringsnormer, parkeringsprissättning)
- Mobility management och gröna resplaner

En avgörande faktor som påverkar kollektivtrafikens effektivitet, funktionalitet och attraktivitet ur resenärernas perspektiv är på vilket sätt den hanteras i relation till övrig kommunal samhällsplanering, särskilt bebyggelseplanering (Holmberg 2013, se även SOU 2013:84). Forskning och praktiska erfarenheter har visat vikten av en samhällsplanering där kollektivtrafik prioriteras. Först då kan kollektivtrafiken bli mer funktionell och attraktiv än privatbilen. Om en ökning av kollektivtrafikresandet sker måste den botten i ett minskat bilanvändande för att någon reell energieffektivisering av transportsystemet ska ha ägt rum (Banister 2008, Nash et al. 2016). Många forskare menar att detta innebär att åtgärder för minskad biltrafik måste ingå i de ansträngningar som görs lokalt för att fler ska åka kollektivt (Owens 1995, Marshall et al. 2000, Banister 2008, Nash et al. 2016). För kommunerna handlar det om att skapa bebyggelse- och

trafikstrukturer som kan ge ett stort kundunderlag, och som möjliggör en snabb och effektiv kollektivtrafik. Detta har framförts i internationellt forsknings- och utvecklingsarbete om hållbar mobilitet under lång tid, där man pekar på vikten av att styra markanvändningen så att områden som genererar många resor utgår från kollektivtrafikens förutsättningar (se t ex Cervero 1998, Banister 2008, Curtis et al 2009, Næss et al 2013). Exempel på områden som genererar många resor är större bostadsområden och arbetsplatser samt centrum för service, handel, kultur och upplevelser (Isaksson et al. 2015). Bebyggelsens struktur, exempelvis graden av täthet har stor påverkan på val av färdmedel, reslängd och därmed energiförbrukning (se t.ex. Anderson, 1996; Stead et al. 2000; Dieleman et al. 2003). Næss et al (2013) betonar dock att täthet på ortsnivå är den faktor som påverkar energianvändning för transporter mest, medan täthet på kvartersnivå har mindre betydelse.

När det gäller mer konkret utformning av gaturummet och andra delar av stadsmiljön behöver kommunerna skapa strukturer som möjliggör hög frekvens, kort restid, hög tillförlitlighet och enkelhet i kollektivtrafiken (genom signalprioriteringar, användning av särskilda körfält och gator, hållplatsers placering och design etc.). Vidare bör bostads-, verksamhets- och handelsområden utformas så att kollektivtrafiken kan gå i så gena stråk som möjligt samt att närheten till hållplatser ska prioriteras.

Vi vet idag att många kommuner arbetar aktivt för att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik och öka dess andel av resandet. Däremot saknas en systematisk genomgång av vilka mål kommunerna har för sitt arbete och vilken typ av åtgärder de faktiskt genomför. Denna rapport syftar till att öka kunskapen om detta område.

1.2. Syfte

Syftet med denna rapport är att ge en bild av hur Sveriges kommuner arbetar med att främja kollektivtrafiken. Rapporten baseras på en enkätstudie som har riktats till landets samtliga kommuner och fokuserar på följande frågeställningar:

- Vilka mål har kommunerna avseende ökad kollektivtrafik och minskad biltrafik?
- Vilka åtgärder för att öka kollektivtrafikens framkomlighet och attraktivitet genomförs eller planeras i kommunerna?
- Vilka åtgärder för att minska bilars framkomlighet och attraktivitet genomförs eller planeras i kommunerna?
- Har kommunerna definitioner av kollektivtrafiknära läge och täthet som används i planeringen?
- Hur arbetar kommunerna med att påverka beteenden och attityder gentemot kollektivtrafik?
- Har kommunen en egen resepolicy som inbegriper kollektivtrafik och arbetar man för att andra aktörer ska införa en resepolicy?

Rapporten syftar till att ge en generell bild av arbetet i kommunerna men även att urskilja likheter och skillnader mellan olika typer av kommuner och geografiskt i landet. För att kunna utveckla arbetet för att främja kollektivtrafiken är det angeläget att ha en klar bild över vad som görs idag och var åtgärder fortfarande saknas. Rapporten kan även utgöra

ett underlag för att identifiera kommuner som utmärker sig genom sitt arbete för att främja kollektivtrafiken och på så sätt bidra till kunskapsöverföring mellan kommuner.

1.3. Metod

Undersökningen har genomförts i form av en enkätstudie som har riktats till trafik- och samhällsplanerare i samtliga kommuner i landet. Totalt inkom svar från 194 kommuner vilket motsvarar en generell svarsfrekvens på 67 % (se vidare nedan).

1.3.1. Utskick av enkät

Ett mail med information om enkätens syfte och en länk till enkäten skickades ut till kommunernas allmänna inkorg den 5 april 2018. Allmänt riktade påminnelser skickades den 16 och 23 april till de kommuner som vid dessa tidpunkter inte besvarat enkäten. Den 25 april skickades ytterligare en påminnelse till de allmänna inkorgarna i de kommuner som tillhörde en kommunkategori (se 1.3.4) där färre än hälften av kommunerna besvarat enkäten. En riktad påminnelse sändes den 27 april till planeringsavdelningen på de större kommuner som inte svarat vid denna tidpunkt. Enkäten stängdes för svar den 5 maj.

1.3.2. Enkätens uppbyggnad

I enkätens inledning fanns en fråga om vilken kompetens som den svarande ansåg sig ha. Den svarande kunde då välja mellan trafikplanering, fysisk planering och/eller mobility management (flera svarsalternativ var möjliga att välja). Beroende på svarandens kompetens anpassades sedan enkätfrågorna så att den som svarade enbart fick de frågor som ansetts vara möjliga att besvara, se nedan. De frågor som består av delfrågor är sammankopplade så att följdfrågorna enbart ställs till den svarande om det bedöms vara relevant. Exempelvis kommer någon som uppger att kommunen saknar mål för ökat resande med kollektivtrafik av uppenbara skäl inte bli ombedd att beskriva målet.

1.3.3. Enkätfrågor

Enkätens frågor är uppdelade i sju kategorier – inledning, mål, definitioner, fysiska åtgärder, attitydförändring, strategiska åtgärder, färdmedelsfördelning och avslutning. I tabell 1 ses enkätens frågor och vilka kompetenser som har haft möjlighet att besvara respektive fråga. Den exakta ordalydelsen och svarsalternativ finns i bilaga I. Att svaranden har fått frågor som relaterar till dess kompetens gör att svaren kan anses vara säkrare. Å andra sidan har det lett till att vissa frågor har en lägre svarsfrekvens än andra.

Flera av frågorna gav även möjlighet till att ge frisvar, vilket gett den svarande en chans att resonera kvalitativt kring hur situationen sett ut i respondentens kommun. Totalt svarade 156 kommuner på minst en av de kvalitativa frågorna, och varje kommun gav i genomsnitt 3,5 frisvar. Dessa svar utgör grunden för de stycken i rapporten som beskriver vad enskilda kommuner svarat.

Tabell 1 – enkätfrågor

Enkätens frågor och vilka kompetenser som haft möjlighet att besvara respektive fråga.
Förkortningar: **T** – trafikplanering, **F** – fysisk planering, **M** – mobility management

Kategori	Fråga	Delfrågor	Huvudfråga	Kompetens		
				T	F	M
Mål	3	a-c	Finns det mål om ökat resande med kollektivtrafiken i kommunen?	X		
	4	a-c	Finns det mål om minskad bilanvändning i kommunen?	X		
Definitioner	5	a-c	Finns det en enhetlig definition av begreppet täthet som används av kommunen?		X	
	6	a-e	Finns det en enhetlig definition av begreppet kollektivtrafknära läge som används av kommunen?	X	X	
Fysiska åtgärder	7	a-b	Planeras det, eller har det genomförts åtgärder för att öka kollektivtrafikens framkomlighet och attraktivitet i kommunen?	X	X	
	8	a-b	Planeras det, eller har det genomförts åtgärder för att minska bilar hastighet, framkomlighet eller tillgänglighet i trafiken och i kommunen?	X	X	
Attityd-förändring	9	a-b	Arbetar kommunen för att öka resandet med kollektivtrafik genom att påverka attityder och beteende?		X	X
Strategiska åtgärder	10	-	Finns det en intern resepolicy i kommunen som inbegriper kollektivt resande?			X
	11	-	Arbetar kommunen för att andra aktörer ska införa en resepolicy?			X
Färdmedels-fördelning	12	-	Hur ser färdmedelsfördelningen ut i kommunen idag?	X	X	X

1.3.4. Kommunkategorier

Efter att enkäten stängts har de inkomna svaren sorterats utifrån ett antal aspekter för att trender och generella samband ska kunna upptäckas. Egenskaper som kommunerna uppdelats utefter ses i tabell 2. För en komplett sammanställning av vilken grupp som respektive kommun tillhör samt en beskrivning av respektive kategori, se bilaga II. Störst fokus kommer att läggas på hur de inkomna svaren skiljer sig åt i olika grupper enligt SKL:s¹ kommunindelning och enligt DEGURBA:s² indelning (se kap. 3). Dessa aspekter tar hänsyn till täthet och pendlarmönster, vilket bedöms vara relevanta utgångspunkter när transportsystem diskuteras. I vissa fall lyfts även resultat fram som baseras på andra egenskaper hos kommunerna. Studien granskar även hur kommuner som ingått ett stadsmiljöavtal besvarat enkäten, se 3.5.

Tabell 2. Kategoriseringstyper som svaren analyserats utifrån

Lista över vilka kommuner som tillhör respektive kategori hittas i bilaga II.

Aspekt	Antal kategorier	Beskrivning
--------	------------------	-------------

¹ SKL: Sveriges Kommuner och Landsting

² DEGURBA: Degree of Urbanisation

SKL-grupp	9 st.	Sveriges kommuner och landsting kategoriserar kommuner utifrån invånarantal och pendlingsmönster.
DEGURBA	3 st.	Eurostat grupperar kommuner utifrån tätheten i, och storleken på, sammanhängande områden.
Befolkningstillväxt	3 st.	Gruppering utifrån befolkningstillväxt relaterar kommunens procentuella tillväxt till hur landets folkmängd förändrats mellan 2007 och 2017. Indelningsmetoden är en rudimentär variant av <i>Dagens Samhälles</i> rankingsmetod för att utpeka de snabbast växande kommunerna (Dagens samhälle 2013). Grupperna är: superkommuner (den relativa befolkningstillväxten har mellan 2007 och 2017 varit högre än för Sverige totalt), växande kommuner (den relativa befolkningstillväxten har varit positiv, men lägre än Sveriges som helhet) och krympande kommuner (befolkningen var lägre år 2017 än tio år tidigare).
Län	21 st.	Sveriges län är en strikt geografisk uppdelning av kommunerna.

1.3.5. Svarefrekvens och viktning

Totalt inkom svar från 194 kommuner, vilket motsvarar en generell svarefrekvens på 67 %. När alla svar fördelas på de kategoriseringstyper som beskrivits i tabell 2 uppgår den generella svarefrekvensen till minst hälften i samtliga kategorier med undantag för Kalmar och Östergötlands län.

På grund av enkätens uppbyggnad har inte alla svarande sett alla frågor (se 1.3.2). Detta innebär att flera frågor kommer att ha en lägre svarefrekvens än enkäten som helhet och därför kommer svarefrekvensen att anges i redogörelsen för svaren på respektive fråga. När svarefrekvensen presenteras utgår den alltid ifrån det totala antalet kommuner i Sverige, och kan därför aldrig överstiga 67 %.

Vid redovisningen av vad kommunerna svarat kommer förutom andelen av kommunerna som angett ett visst svar även en avvikelse att anges (med undantag för frågorna 7b, 8b, 9b, 10 & 11). Denna avvikelse utgår ifrån en viktning av svaren med grund i SKL- och DEGURBA-grupperingen. Viktningen kommer redovisas i form av en felmarginal i diagrammen, även om den inte skall tolkas som en felmarginal i begreppets egentliga bemärkelse. Syftet med att vikta resultatet är att analysen av svaren ska representera alla kommuner snarare än enbart de som besvarat enkäten. Viktningen får den effekten att svaren från kommunkategorier med relativt låg svarefrekvens ändå ger genomslag i den totala sammanställningen. På motsvarande sätt tonas kategorier som har en större svarefrekvens i relation till den genomsnittliga frekvensen ned. Generellt är viktningen marginell, men i vissa enskilda frågor kan den anses vara värdefull att lyfta. I de fall viktningen överstiger 3 % redovisas detta även i texten, i annat fall redovisas den enbart i diagrammen.

1.4. Disposition av rapporten

I kapitel 2 presenteras enkätsvaren tillsammans med svarefrekvens för respektive fråga. I kapitel 3 görs en jämförelse av svaren mellan olika typer av kommuner utifrån olika kategorier, såsom SKLs kategorisering och DEGURBA. I kapitel 4 görs en analys av hur svaren på enkätens frågor relaterar till varandra. I kapitel 5 summeras rapportens slutsatser.

2. Resultat

2.1. Mål

Nedan presenteras om de svarande kommunerna uppgett att de haft mål för ökat resande med kollektivtrafik eller minskad bilanvändning. Enbart svaranden med kompetens inom trafikplanering fick dessa frågor. I frisvaren blev det tydligt att målen ofta hänger samman (se även 4.1). Flera kommuner upp gav att målet för minskad bilanvändning i själva verket var att denna skulle ligga kvar på dagens nivåer medan den extra trafik som förväntades genom befolkningstillväxt enbart skulle innebära ökat resande med hållbara färdmedel (gång, cykel och kollektivtrafik). På så sätt minskar biltrafikens andel av resandet, utan att för den skull minska i absoluta tal. Det fanns även svaranden som upp gav att kommunerna hade målsättningar om att mängden bilresor skulle minska samtidigt som kollektivtrafiken ökar.

2.1.1. Ökat resande med kollektivtrafik

En stor majoritet (73 %) av de svarande upp gav att det fanns ett mål om ökat resande med kollektivtrafik i kommunen. En knapp fjärdedel av de svarande upp gav att det saknades ett mål. 174 kommuner besvarade denna fråga vilket innebär en svarsfrekvens på 60 %, se figur 1.



Figur 1. Ökat resande med kollektivtrafik

Svar på fråga om kommunen har ett mål om ökat resande med kollektivtrafik. 3 % upp gav att man inte visste svaret. Svarsfrekvens: 60 %

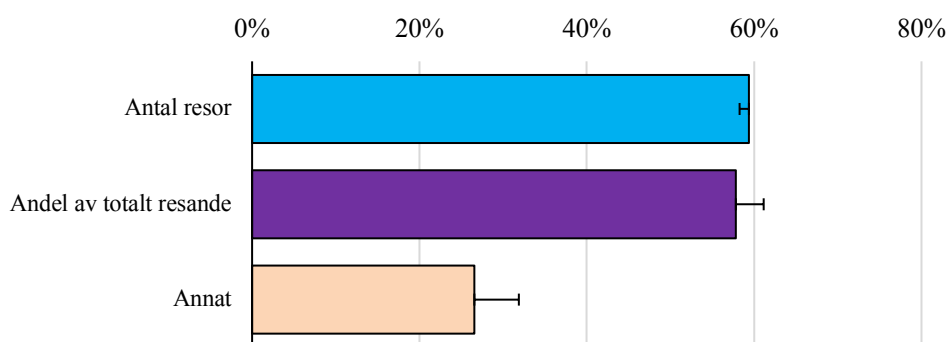
Utgångspunkt för målet

De som uppgett att kommunen hade ett mål om ökat resande med kollektivtrafik fick även ange utgångspunkten för detta mål. Enkätens resultat visar att det är lika vanligt att kommuner utgår ifrån antalet som andelen resor med kollektivtrafik; de två alternativen fick knappt 60 % vardera. Ungefär en tredjedel av kommunerna hade mål som innefattar

både antalet resor och andelen resor. 127 kommuner besvarade denna fråga vilket innebär en svarsfrekvens på 44 %, se figur 2.

En knapp tredjedel av kommunerna angav att de hade andra sätt att formulera målet om ökat resande med kollektivtrafik på. Av dessa hade ett antal kommuner mål som på något sätt fokuserade på drivmedlet, medan några slog ihop kollektivtrafik med gång och cykel genom att ha ett mål om att *hållbara transporter* ska öka. Andra sade att deras mål utgick ifrån att kollektivtrafikens andel av de *motoriserade resorna* ska öka. En kommun i Västmanland sade att deras kollektivtrafikmål utgick ifrån Nöjd Kund-Index (NKI). Det fanns även kommuner med mål om ökad tillgänglighet eller att fler ska uppge att de använder kollektivtrafiken. En mindre kommun hade en målsättning om att andelen egenbetalande resenärer i kollektivtrafiken skulle öka.

En kommun i Västra Götaland hade förutom mål om resandet även kollektivtrafikmål som inorporerade tillgänglighet, attraktivitet, diskriminering och miljö. Andra kommuner hade mål som direkt relaterade till individer. Till exempel sade en hallandskommun att målet utgick ifrån att *en viss andel av kommunens invånare* ska resa hållbart. En liknande utgångspunkt var att definiera målet utifrån att den genomsnittliga kommuninvånaren ska resa kollektivt ett visst antal gånger per år.



Figur 2. Utgångspunkt för ökat kollektivtrafikresande

Svar på fråga om vad kommunens mål om ökat resande med kollektivtrafik utgår ifrån. Ingen uppgav att man inte visste svaret. Svarsfrekvens: 44 %

Målbekrivning

Svaren från enkäten om hur målet i kommunerna var utformat visade att det var vanligt att det fanns tydliga kollektivtrafikmål i kommunerna, trots att kollektivtrafiken i sig ofta inte är kommunernas ansvar utan istället bestäms av den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Målen var ofta utformade så att resandet skulle öka kontinuerligt varje år; i vissa fall med en bestämd, och i andra fall en obestämd mängd.³ Det fanns också kommuner som satt upp ett tydligt mål till ett visst år, medan andra inte specificerat när målet skall vara uppfyllt.⁴ Någon kommun hade också restidsmål för enskilda sträckor till närliggande centralorter.

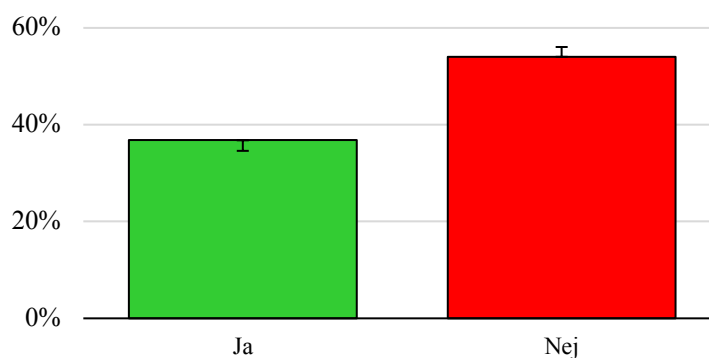
³ Kommunen med störst målsatt ökning hade en nivå på 10 % /år; den med lägst målsatt ökning arbetade för 2 % /år

⁴ Exempelvis hade en kommun i Stockholms län ett mål om att 80 % av invånarna ska välja att resa hållbart till arbetet, men utan att ange när målet ska vara uppfyllt.

En kommun i Uppsala län lyfte att kollektivtrafikmålet bör vara en integrerad del i den kommunala översiktsplaneringen om målet är att gång-, cykel- och kollektivtrafik skall främjas. Samma åsikt fanns i en kommun från Kalmar län, som tillade att man där även arbetar för att samordna information, boknings- och biljetthantering samt förbättra bytespunkter och öka tillgängligheten. Man menade även att en viss andel av ny bebyggelse ska planeras i kollektivtrafikhöga läge. En skånsk kommun berättade att man som en del av detaljplaners framtagande genomför en analys av kollektivtrafikens framkomlighet till följd av planen. Andra svarande uppgav att målet var att öka busshållplatsers tillgänglighet för cyklister eller bilister. En kommun resonerade kring att en utbyggd kollektivtrafik kan ge positiva effekter på kommunen, samtidigt som en annan sade att kollektivtrafiken inte skall vara ett självändamål; istället var målet att uppnå en ökad säkerhet och hållbarare pendlingsmönster.

2.1.2. Minskad bilanvändning

Mål om minskad bilanvändning var betydligt ovanligare än mål om ökad kollektivtrafik. Endast 37 % av respondenterna svarade att kommunen hade ett sådant mål, medan mer än hälften svarade att det saknades. Osäkerheten om denna fråga var relativt stor då 9 % svarade att man inte visste svaret. Se figur 3.



Figur 3. Mål om minskad bilanvändning

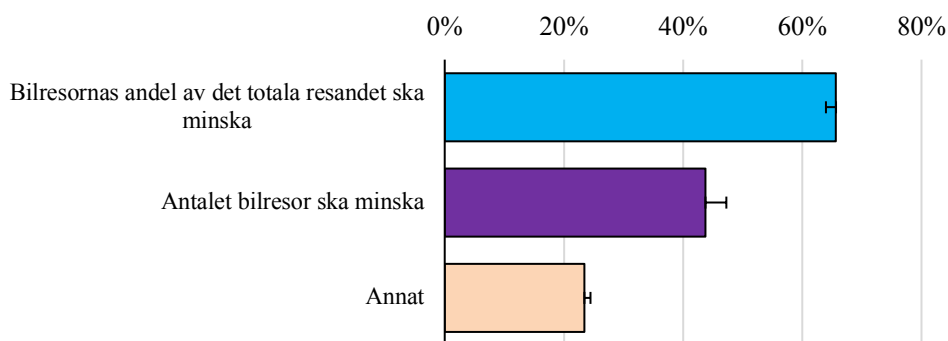
Svar på fråga om kommunen har ett mål om minskad bilanvändning. 9 % uppgav att man inte visste svaret.
Svarsfrekvens: 60 %

Utgångspunkt för mål

De 64 kommuner som hade ett mål om minskad bilanvändning fick uppge målets utgångspunkt, se figur 4. Vanligast var att andelen bilresor av det totala resandet ska minska, vilket två tredjedelar av de svarande uppgav. Det var även vanligt att utgå från antalet bilresor vilket skedde i nästan hälften av de svarande kommunerna. En tredjedel av svaren indikerade att man utgick ifrån såväl antalet som andelen bilresor. Drygt 20 % av de svarande uppgav att man hade andra utgångspunkter för målet; exempelvis att man vill öka andelen elbilar eller att användningen av fossila bränslen ska minska.⁵ Även för detta mål fanns det kommuner som relaterar målet till invånarna. Till exempel sade en kommun i Kronobergs län att man hade utgått ifrån hur många mil som den

⁵ Sex kommuner uppgav denna utgångspunkt

genomsnittliga kommuninvånaren skall resa med biltrafik per år, medan andra sade att motorfordonstrafiken per invånare årligen skall minska. En kommun i Uppsala län hade specifika mål riktade mot tung trafik. Några kommuner sade att deras mål var att bilen inte skulle användas vid kortare resor.⁶ En norrbottenkommun fokuserade på att störningar från biltrafiken, såsom buller, skulle påverka så få personer som möjligt.



Figur 4. Utgångspunkt för minskat bilresande

Svar på fråga om vad kommunens mål om minskad bilanvändning utgår ifrån. Ingen uppgav att man inte visste svaret. Svarsfrekvens: 22 %

Målbekrivning

Två kommuner sade att deras mål om minskad bilanvändning utgick ifrån att antalet bilresor inte ska öka om staden växer. Istället var målsättningen att kommunens tillkommande resor skulle ske med gång-, cykel- eller kollektivtrafik. På så sätt minskar biltrafikens andel av det totala resandet även om det faktiska antalet resor är konstant. Svarande från andra kommuner ansåg att målen om ökat resande med hållbara transportmedel gjorde att det fanns ett indirekt mål om minskad bilanvändning. En kommun i Norrbotten sade att man hade olika skarpa mål beroende på resornas längd, där en högre andel av korta resor skulle ske utan bil.

Målet hade i vissa kommuner resulterat i indirekta mål på planeringstadiet, som i effekt förväntades minska biltrafiken. Exempelvis nämnde en kommun i Dalarna att man hade mål om att planerad bebyggelse (struktur, täthet och lokalisering) ska utformas så att transporter minimeras, medan en kommun i Östergötland uppgav att man vill lokalisera handeln så att biltrafiken minimeras. En värmländsk kommun sade att det fanns mål om att gående och cyklister ska få mer plats och att kollektivtrafik skulle prioriteras i infrastrukturen. I en kommun i Skåne argumenterade man för att en minskad användning av bilar skulle frigöra ytor för andra intressen i orten – exempelvis för bebyggelse, grönytor, dagvattenhantering m.m.

En kommun i Stockholm uppgav att biltrafiken skulle finnas där den anses göra mest samhällsnytta, samtidigt var målet att körsträckan ska hållas konstant vid 2008 års nivåer. Denna kommun sade sig kunna uppnå detta genom att prioritera kapacitetsstarka färdmedel i planeringen. En annan kommun i Stockholm anger att målet är att andelen resor med bil ska minska, men samtidigt menade den svarande att vägnätet ändå behöver

⁶ En kortare resa är enligt dessa kommuner mellan fyra och fem kilometer

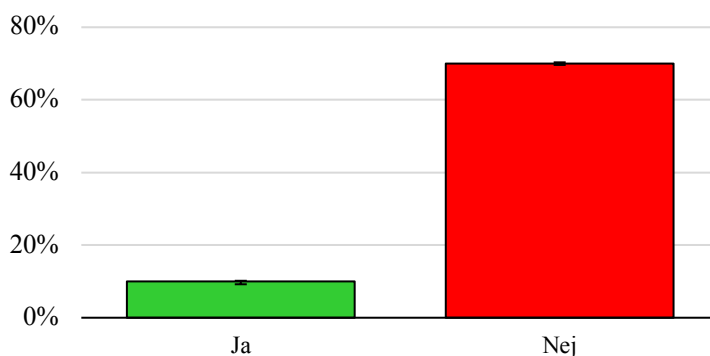
rustas upp och byggas ut i kommunen för att sprida biltrafiken över staden. En kommun med landsbygdsområden hade mål anpassade efter de olika kommundelarna, för att på så sätt kunna ha en levande landsbygd.

2.2. Täthet och kollektivtrafikhärläge

Respondenterna fick även frågor om det inom kommunen fanns enhetliga och tydliga definitioner av två nyckelbegrepp för en effektiv kollektivtrafik – täthet och kollektivtrafikhärläge.

2.2.1. Täthet

De respondenter som uppgett att man kunde svara på frågor relaterade till fysisk planering fick frågan om kommunen hade en enhetlig definition av begreppet "täthet" för användning i planeringssammanhang. Resultaten visar att detta är mycket ovanligt då enbart en tiondel av de svarande uppgav att detta fanns, medan 70 % svarade att det saknades. Det bör även noteras att osäkerheten kring denna fråga var stor bland respondenterna då en femtedel var osäkra, vilket i sig kan tolkas som att en definition saknades, då de svarande med tanke på sin kompetens torde känna till denna. 129 kommuner besvarade frågan, vilket innebär en svarsfrekvens på 44 %. Se figur 5.



Figur 5. Andel med definition av täthet

Svar på fråga om kommunen har beskrivit vad som avses med begreppet "täthet". 20 % uppgav att man inte visste svaret. Svarsfrekvens: 44 %

Utgångspunkt för definition av täthet

Trots att få kommuner (12 st.) svarade att de hade en definition av täthet är det motiverat att lyfta vilken utgångspunkt dessa kommuners definition hade. Många uppgav att man använde flera olika sätt att mäta täthet. Den vanligaste utgångspunkten var att mäta antalet invånare per ytenhet i hela kommunen (6 av 12 svarade detta), följt av att utgå ifrån invånare per yta i tätorter (5 av 12). Några kommuner mätte täthet på kvartersbasis (3 av 12), men dessa mätte även utifrån tätorten och hela kommunen. Tre kommuner svarade att man utgick ifrån *exploateringsstal*⁷ medan en sade att man dels fokuserar på "statistiska

⁷ Tillgänglig yta / markyta

nyckelområden i huvudorten” och dels utgår ifrån *byggd täthet*⁸. Samma kommun diskuterar även begreppet utifrån mer svårsmåttade aspekter såsom funktioner i ett område. Två kommuner sade att begreppet var relativt, antingen till den enskilda ortens storlek eller till den befintliga bebyggelsen i området, vilket motiverades av en vilja att bibehålla områdets befintliga karaktär.

Målbekrivning

En skånsk kommun (som saknade en definition) uppgav att man arbetar med typområden och exploateringsstal, även om det inte finns strikta dokument som reglerar vad som anses vara tätt. I en annan skånsk kommun var begreppet flytande beroende på stadens olika bebyggelsekaraktärer, där intentionen när ny bebyggelse planeras var att markera torg eller mötesplatser genom högre bebyggelse (och därmed en lokalt hög täthet).

Begreppet täthet användes i en kommun för att minska behovet av att ta jordbruksmark i anspråk när centralorten växer. En annan respondent svarade att man använde det i planeringen av kollektivtrafiklinjer, där en viss täthet innebar ett tröskelvärde för viss busstrafik.

Två mindre kommuner (C7-kommuner) meddelade att man inte anser det vara aktuellt att arbeta med begreppet på grund av kommunernas storlek.

2.2.2. Kollektivtrafiknära läge

Personer med kompetens inom fysisk planering eller trafikplanering fick svara på frågan om kommunen hade en definition av kollektivtrafiknära läge som används i planeringssammanhang. Detta var betydligt vanligare än vad gäller täthet och 39 % uppgav att det fanns en sådan definition. 46 % svarade att en definition saknas. Även här var osäkerheten stor och 15 % svarade att man inte visste om en definition fanns eller ej. 191 kommuner besvarade frågan, vilket innebar en svarsfrekvens på 66 %. Se figur 6.



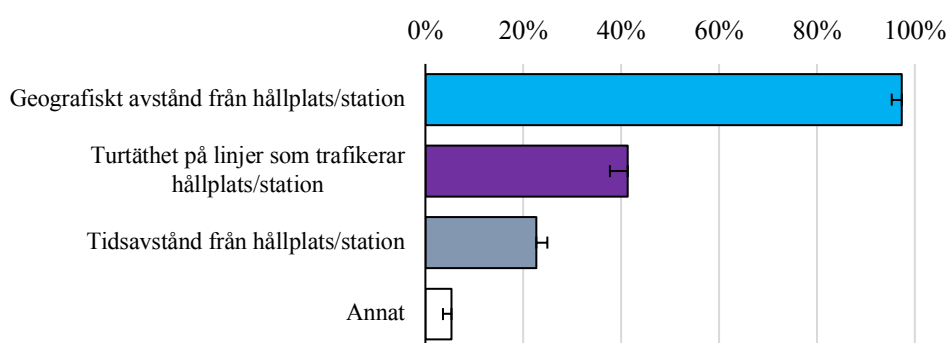
Figur 6. Andel med definition av kollektivtrafiknära läge

Svar på fråga om kommunen har beskrivit vad som avses med "kollektivtrafiknära läge". 15 % uppgav att man inte visste svaret. Svarsfrekvens: 66 %

⁸ Bebyggd yta/markyta

Utgångspunkt för definition av kollektivtrafikhärläge

Totalt svarade 77 respondenter att det finns en definition av kollektivtrafikhärläge i kommunen. Utgångspunkten i definitionen var i så gott som alla fall geografisk. Definitionen kompletterades i vissa fall med turtäthet eller med tidsavstånd till hållplats. 41 % av de svarande uppgav att kommunen utgår ifrån turtäthet och drygt en femtedel svarade att man utgår ifrån tidsavstånd. Se figur 7. Elva av kommunerna (14 %) sade att man använder alla tre måtten. Andra utgångspunkter som kommit fram genom enkäten inbegriper en kommun i Dalarna som uppgav att alla dess stationssamhällen var kollektivtrafikhärläge, samt en kommun som sade att alla tätorter med tillgång till kollektivtrafik (dvs. tåg eller expressbussar) var kollektivtrafikhärläge. En kommun i Uppsala län ansåg att områden kring transportnoder (knutpunkter) bedöms vara kollektivtrafikhärläge.



Figur 7. Utgångspunkt för kollektivtrafikhärläge

Svar på fråga om vad kommunens definition av kollektivtrafikhärläge utgår ifrån. Ingen uppgav att man inte visste svaret. Svarsfrekvens: 26 %

Målbekrivning

Flera kommuner uppgav att definitionen kunde variera beroende på om man applicerar begreppet på landsbygd eller tätort, vilken ålder befolkningen i ett område hade (för äldre fanns ibland högre krav på tillgänglighet) och vilket trafikslag som åsyftades (järnvägsstationer ansågs ha större upptagningsområden). Några kommuner skilde på cykel- och gångavstånd (där cykelavstånd användes om cykelvägar finns).

Det vanligaste geografiska avstånd som nämndes bland svaren var 400 m, men svaren varierade. Den kommun som hade störst avstånd som fortfarande ansågs vara kollektivtrafikhärläge fanns i Örebro län där 5 km räknades som kollektivtrafikhärläge. En svarande i Södermanland svarade att man brukar gradera avståndet utifrån *mycket bra, acceptabelt och dåligt*. En annan uppgav att man infört en möjlighet att sänka parkeringsnormen vid ny- eller ombyggnation förutsatt att det finns en hållplats med viss turtäthet inom 300 m från området.

Planering i kollektivtrafikhärläge

En majoritet av de som hade en definition uppgav att minst tre fjärdedelar av den planerade bebyggelsen i kommunen lokaliseras i ett kollektivtrafikhärläge. De som besvarade enkäten svarade både på hur stor andel av planerade bostäder och målpunkter

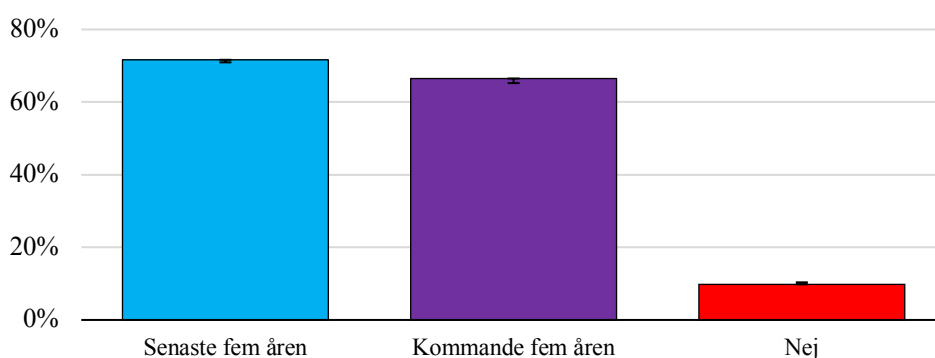
såsom arbetsplatser, service, handel och skolor som lokaliseras i kollektivtrafiknära läge. Det går inte att dra några slutsatser kring om det var vanligare att kommuner planerar bostäder eller målpunkter i vad som räknas som kollektivtrafiknära lägen. Svaren belyste dock att det ofta fanns det en skillnad mellan hur stor del av planerade målpunkter respektive bostäder som lokaliseras i ett kollektivtrafiknära läge. Den mest extrema kommunen planerar 80 % av tillkommande bostäder men endast 35 % av tillkommande målpunkter i kollektivtrafiknära lägen.

2.3. Åtgärder för ökad kollektivtrafik och minskad biltrafik

2.3.1. Främja kollektivtrafik

I enkäten skulle svarande med kompetens inom fysisk planering och trafikplanering uppge om det hade genomförts eller planerades åtgärder för att främja kollektivtrafikens framkomlighet och attraktivitet i kommunen inom en tidsram av 10 år. 72 % av de svarande uppgav att man gjort detta de senaste fem åren medan 66 % sade att det ska göras de kommande fem åren. En tiondel av de svarande uppgav att man inte utför denna typ av åtgärder.

En knapp femtedel av de som svarat uppgav enbart att man gjort åtgärder de senaste fem åren medan 14 % bara sade att man ska genomföra åtgärder de kommande fem åren. Drygt hälften av kommunerna har dock ett kontinuerligt arbete och uppger både att man har genomfört åtgärder och planerar att göra så under de kommande åren. Totalt har 193 kommuner besvarat denna fråga, vilket utgör en svarsfrekvens på 67 %, se figur 8.



Figur 8. Andel som genomför åtgärder för att öka kollektivtrafikresande

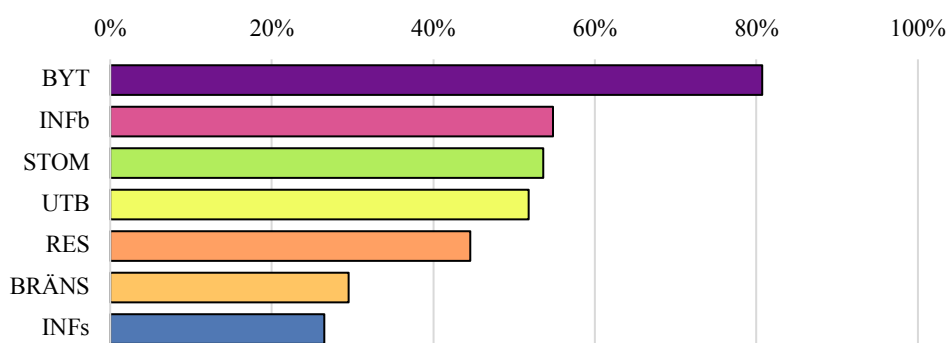
Svar på fråga om kommunen har genomfört eller planerar att genomföra kollektivtrafikfrämjande åtgärder. 4 % uppgav att man inte visste svaret. Svarsfrekvens: 67 %

Typ av åtgärder

De som svarat att man arbetar eller arbetat med åtgärder för att förbättra för kollektivtrafiken (166 respondenter) fick sedan svara på vilken typ av åtgärder man fokuserar på i kommunen. Svaren visar att det är vanligast att kommuner arbetar med att förbättra bytespunkter för kollektivtrafik, följt av att förbättra infrastrukturen för busstrafik; se till att kollektivtrafiken utgår från ett stornät och ett ökat utbud inom

kollektivtrafiken. Det är något ovanligare att kommuner reserverar ytor för kollektivtrafik i den översiktliga planeringen. Denna åtgärd stack dock ut genom att den hade störst skillnad mellan hur många som utfört åtgärden och hur många som planerar att utföra den (dubbelt så många planerade att utföra den jämfört med hur många som redan gör det). Ovanligast var att kommunen skapar eller förbättrar infrastrukturen för spårbunden kollektivtrafik, se figur 9.

Alla åtgärder planeras ske i en högre utsträckning än tidigare (dvs. det är vanligare att åtgärden planeras än att den har genomförts), undantaget att förbättra bytespunkter (vilket förväntas minska med fem procentenheter) och bränslebyte (marginell minskning).



Figur 9. Åtgärder för att främja kollektivtrafik

Användning av åtgärder för att främja kollektivtrafikens tillgänglighet och attraktivitet.

Förkortningar: **BYT**: förbättrade/uppgraderade bytespunkter, **INFb**: ny eller förbättrad infrastruktur för busstrafik, **STOM**: kollektivtrafiken utgår från ett stornät, **UTB**: ökat utbud, **RES**: reserverade ytor för kollektivtrafikens framtida behov finns i översiktsplan, **BRÄNS**: byte av bränsle inom kollektivtrafiken, **INFs**: ny eller förbättrad infrastruktur för spårburen kollektivtrafik. Svarefrekvens: 57 %

Kommentarer

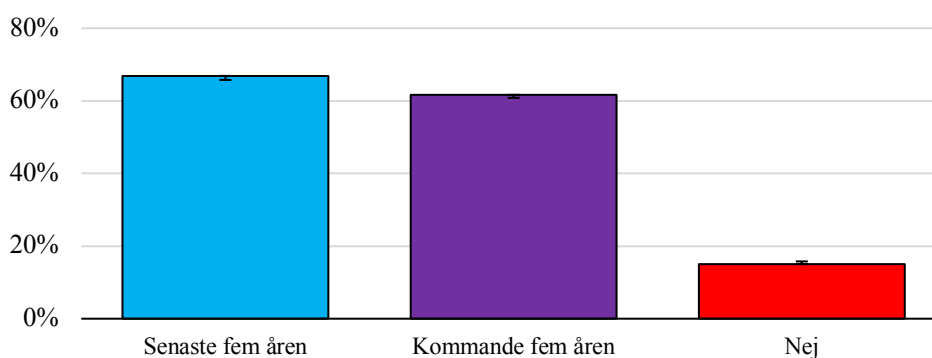
En av de svarande från Västra Götaland poängterade att trots att kommunen ofta kan ha synpunkter på kollektivtrafikens utveckling är det den regionala kollektivtrafikmyndigheten som fattar besluten. Kommunerna måste alltså ofta förhålla sig till vad regionala beslutsfattare bestämt. Ett exempel där detta fungerat bra är i Dalarna där det genomförts en justering av kollektivtrafiken för att främja pendlingsmönster. Genom denna justering reviderades parallella buss-, och tåglinjer, så att dessa inte konkurrerade med varandra. En svarande från en kommun i Södermanland uppgav att översiktsplanen visserligen saknar reserverade ytor, men att man istället ansvarade för att kollektivtrafiken inte förbises i framtagandet av detaljplaner.

Flera kommuner beskrev sitt arbete med att utveckla huvudstråk för kollektivtrafik. En av de skånska respondenterna sade att man ämnar ta fram en transportplan som pekar ut huvudstråk för trafik och koppla stråken till mål om standarder. Några kommuner sade att planeringen av staden i större utsträckning än tidigare skall att utgå från huvudstråk med god service. Även fysiska åtgärder, såsom att bygga cykelgarage vid tätortens resecentrum lyftes fram som ett sätt att främja kollektivtrafiken.

2.3.2. Minska biltrafik

Personer med kompetens inom trafikplanering eller fysisk planering fick också svara på om kommunen genomfört eller planerar åtgärder för att minska bilars hastighet, framkomlighet eller tillgänglighet i trafiken. 65 % uppgav att man genomfört denna typ av åtgärder medan 61 % sade att man planerar detta. Samtidigt fanns det 16 % som sade att man inte alls arbetar med denna typ av åtgärder. Se figur 10.

Drygt hälften av de som besvarat frågan sade att man både genomfört och planerar denna typ av åtgärder. 16 % uppgav att man genomfört sådana åtgärder tidigare, medan en tiondel uppgav att man planerar att börja göra det inom de närmsta fem åren. Totalt har 192 kommuner besvarat denna fråga, vilket innebär en svarsfrekvens på 66 %.



Figur 10. Andel som genomför åtgärder för att minska bilresande

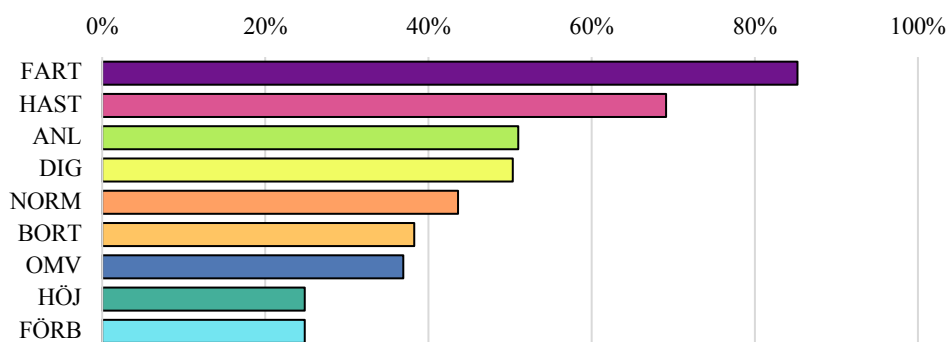
Svar på fråga om kommunen har genomfört eller planerar att genomföra åtgärder för att minska bilars hastighet, framkomlighet eller tillgänglighet. 8 % uppgav att man inte visste svaret. Svarsfrekvens: 66 %

Typ av åtgärder

De 149 kommuner som svarat att man genomfört eller kommer att genomföra åtgärder för minskat bilresande ombads att svara på vilka åtgärder som är aktuella i kommunen. De två vanligaste åtgärderna visade sig vara att sätta upp farthinder och att sänka hastigheten på vägar. Åtgärder som innebär att minska utrymmet för bilar var ovanligare, såsom anläggande av buss- eller cykelkörfält i befintlig körbana; omvandling av bilväg till gågata och förbud mot biltrafik på vissa sträckor. Även åtgärder som relaterar till parkeringsbestämmelser var relativt ovanliga, exempelvis ändrade parkeringsnormer; borttagning av parkeringsplatser och höjning av parkeringsavgifter, se figur 11.

Nästan hälften av åtgärderna hade en minskande trend i användning.⁹ Störst relativ ökning hade åtgärden att anlägga buss- eller cykelkörfält i befintlig vägbana och att förbjuda biltrafik på vissa sträckor (vilka hade en ökning på 62 respektive 54 %).

⁹ Uppsättande av farthinder, hastighetssänkning, digitala hastighetsskyltar och höjning av parkeringsavgift



Figur 11. Åtgärder för att minska biltrafik

Användning av åtgärder för att minska bilars hastighet, framkomlighet eller tillgänglighet.

Förkortningar: **FART**: uppsättande av farthinder, **HAST**: hastighetssänkning, **DIG**: digitala hastighetsskyltar som visar bilistens fart, **ANL**: anläggande av buss- eller cykelkörfält i befintlig vägbana, **NORM**: ändrade parkeringsnormer, **OMV**: omvandling av bilväg till gågata eller gångfartsområde, **BORT**: borttagning av parkeringsplatser, **HÖJ**: höjning av parkeringsavgift, **FÖRB**: förbud mot biltrafik på vissa sträckor. Svarsfrekvens: 51 %

Kommentarer

I de svarandes kommentarer blev det tydligt att viljan att minska biltrafiken var tätt sammankopplad med arbetet att främja andra transportsätt. En svarande från Skåne sade exempelvis att man utgår ifrån att goda parkeringsmöjligheter för bil- och cykelpendlande vid järnvägsstationen skapar förbättrade möjligheter till samåkning. Samma kommun hade tagit fram en handlingsplan för att utveckla gång- och cykelnätet inom tätorter, vilket antogs leda till ett minskat bilberoende.

Bland andra saker som kommuner gör för att minska biltrafiken i kommunen svarade en respondent att man har en bilväg som under sommarmånaderna omvandlas till gågata. En annan kommun har skapat infartsparkeringar till staden, som sommartid betjänas av en parkeringsbuss (för besökare) som ofta går in till centrum. Denna kommun arbetade också med varierande parkeringsavgifter beroende på hur högt trafiktrycket är under olika delar av året.

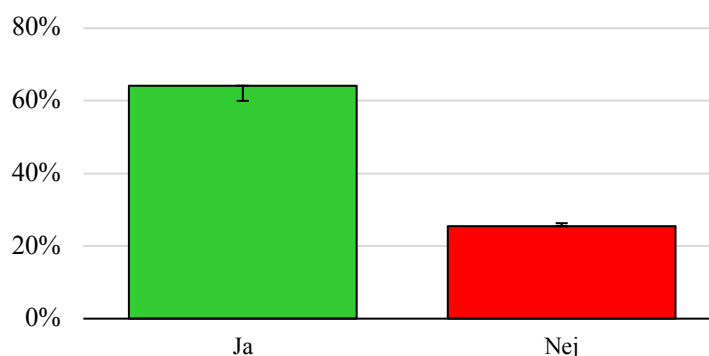
Flera av de svarande lyfte att man ofta är styrd av politiken och mer övergripande bestämmelser. Till exempel sade en av personerna att man har diskuterat nya parkeringsnormer i kommunen, men att de inte kan införas utan stöd från översiktliga mål för kommunens transportsystem. Någon uppgav att det var svårt att få acceptans för att ta utrymme från biltrafik och ge till cyklar i sin kommun medan en annan lyfte det faktum att kommunens inriktning i transportprioriteringsfrågor kan komma att ändras i samband med valet i september, om den politiska styrningen skulle komma att förändras.

2.4. Resepolicys och beteendepåverkan

Personer med kompetens inom kommunens arbete med mobility management fick även frågor om resepolisy och attitydförändringar. Något över hälften av de som besvarat enkäten hade denna kompetens, vilket lett till att svarsfrekvensen på frågorna om strategiska åtgärder är märkbart lägre än för andra frågor i enkäten.

2.4.1. Intern resepolicy

106 personer svarade på om deras kommun har en intern resepolicy som prioriterar kollektivtrafik före bil och det visade sig att majoriteten av kommunerna hade detta. 65 % av de tillfrågade uppgav att så är fallet (60 % om viktning sker utefter DEGURBA) medan en fjärdedel sade att man inte hade det. Se figur 12.



Figur 12 Andel med intern resepolicy

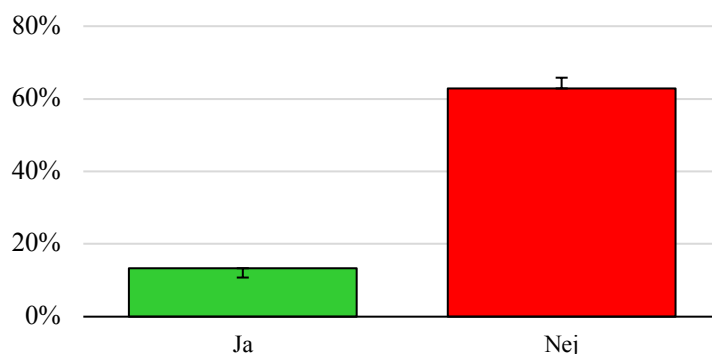
Svar på fråga om kommunen har en intern resepolicy som prioriterar kollektivtrafik före bil. 10 % uppgav att man inte visste svaret. Svarsfrekvens: 37 %

Kommentarer

Vissa kommuner hade en vag rekommendation eller riktlinje, medan det i andra kommuner fanns en väldigt tydlig prioriteringsordning kopplad till långtgående klimatmål för kommunens verksamhet. Möjligheten att uppfylla ambitiösa utsläppsmål varierar dock över landet. Till exempel finns det kommuner där resor med kollektivtrafik prioriteras för tjänsteresor, men då kollektivtrafikutbudet i kommunen är begränsat minskar det möjligheten att följa policyns huvudalternativ. Några kommuner hade olika policys beroende på resans längd, där resor inom kommunen skulle göras med kommunens miljövänliga fordon (ofta elbil eller cykel), medan längre resor skulle göras med kollektivtrafik. En svarande uppgav att man lyft frågan i samband med kommunens miljömålsarbete, men att intresset för att införa en sådan policy har visat sig vara svalt.

2.4.2. Andra aktörers resepolicy

Svarande med mobility management-kompetens fick även en fråga om huruvida kommunen arbetade för att andra aktörer ska ha en resepolicy som prioriterar kollektivtrafik före bil. 104 svar kom in på denna fråga. Detta arbete visade sig vara ganska ovanligt, då endast 13 % sade sig utföra det medan 63 % uppgav att man inte bedrev denna typ av arbete. En fjärdedel sade att man inte visste svaret. Se figur 13.



Figur 13. Andel med arbete för andras resepolicy

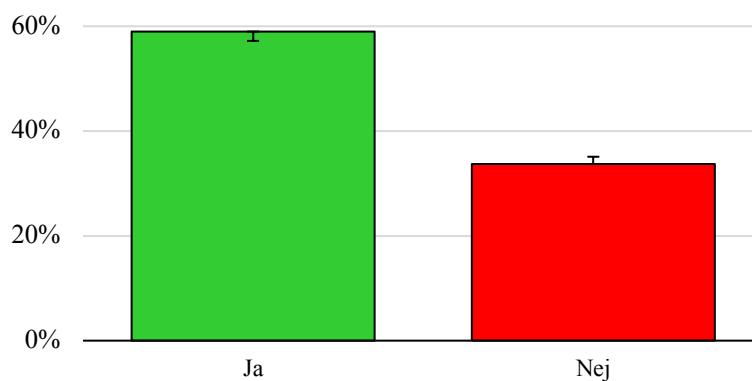
Svar på fråga om kommunen arbetar för att andra aktörer ska ha en resepolicy som prioriterar kollektivtrafik framför bil. 24 % uppgav att man inte visste svaret. Svarsfrekvens: 36 %

Kommentarer

Det arbete som bedrivs för att påverka andras resepolicyer skedde enligt de svarande kommunerna ofta genom specifika projekt eller kampanjer. En av de svarande sade exempelvis att man är del i ett EU-finansierat projekt som skall främja just resepolicyer hos företag i kommunen.

2.5. Attitydförändring

Svaranden som uppgett att man har kompetens inom trafikplanering eller mobility management blev tillfrågade om kommunen arbetar för en ökad användning av kollektivtrafik genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Totalt inkom svar från 179 kommuner på denna fråga. 59 % sade att man gör detta, medan en dryg tredjedel svarade att man inte gör det. Se figur 14.

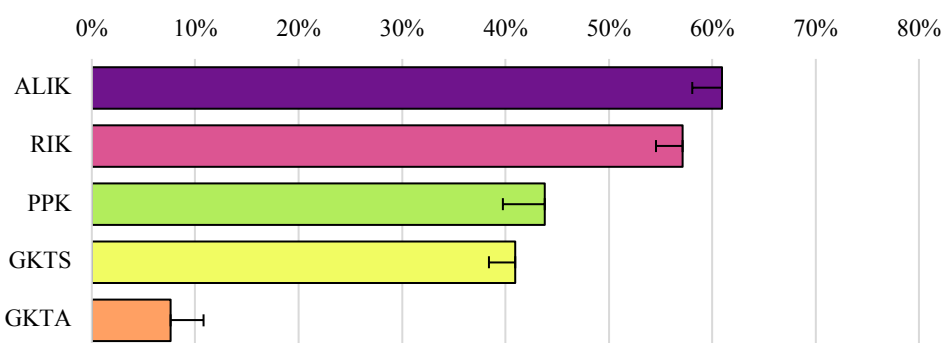


Figur 14. Kommuner som arbetar med attitydförändring

Svar på fråga om kommunen arbetar för att öka resandet med kollektivtrafik genom att påverka attityder och beteende. 7 % uppgav att man inte visste svaret. Svarsfrekvens: 62 %

Typ av åtgärder

De som svarat att man har en plan för att förändra attityder fick uppge vilka metoder som används för att göra detta. Utifrån de 104 svar som lämnades är det vanligast att man genomför allmänna eller riktade informationskampanjer, följt av prova på-kampanjer. Drygt 40 % av de svarande kommunerna uppgav att man erbjuder gratis kollektivtrafik för specifika grupper (flera kommuner hade infört gratis resande inom kollektivtrafiken för äldre). Elva kommuner sade att man har avgiftsfri kollektivtrafik för alla. Av dessa har det kunnat bekräftas genom andra källor att nio erbjuder någon form av gratis kollektivtrafik¹⁰, vilket motsvarar 8 % av de svarande på frågan. Se figur 15.



Figur 15. Åtgärder för att påverka attityder

Kommunala åtgärder för att påverka allmänhetens attityd gentemot kollektivtrafik. Förkortningar: **ALIK**: allmänna informationskampanjer, **RIK**: riktade informationskampanjer, **PPK**: prova på-kampanjer, **GKTS**: gratis kollektivtrafik för specifika målgrupper, **GKTA**: gratis kollektivtrafik för alla. Svarsfrekvens: 36 %

Kommentarer

Kommuner pekade även ut subventionering av kollektivtrafik, antingen generell eller för utpekade grupper, som ett sätt att påverka resandet i kommunen. En av de svarande lyfte att man genomfört kampanjer för att motivera resenärer att cykla till sin närmsta hållplats/station innan man åker vidare med kollektivtrafiken. Någon uppgav att man i kommunen försöker marknadsföra ny teknik, bilpooler och samåkningssystem för att på så sätt påverka resandet.

¹⁰ I detta ingick bland annat en kommun som hade fritt resande med kollektivtrafiken under tre dagar per år och en kommun som på somrarna ordnar en linje som är gratis att åka med.

3. Jämförelse mellan kommuner

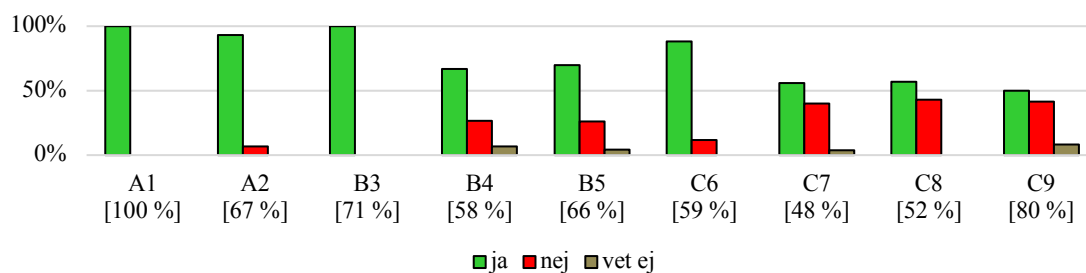
I detta kapitel görs en jämförelse av enkätsvaren mellan olika typer av kommuner i landet baserat på de kommunkategorier som introducerades i avsnitt 1.3.4. Den mest detaljerade jämförelsen görs utifrån SKL:s kategorisering av nio kommungrupper. Jämförelser görs även utifrån DEGURBAs kommuntyper, befolkningstillväxt, befolkningstäthet (inv/km), folkmängd, samt geografiskt utifrån län. Slutligen görs en jämförelse mellan de kommuner som har ingått stadsmiljöavtal och en referensgrupp av kommuner som inte deltar i detta program. På grund av den låga svars-frekvensen på frågan om utgångspunkter i täthetsbegreppet (till följd av att få kommuner hade en sådan definition) är det inte motiverat att redovisa dessa svar i kommunjämförelserna (undantaget för SKL-grupperna).

3.1. SKL

I detta avsnitt presenteras och jämförs vad kommuner från respektive SKL-grupp har svarat på enkätens frågor. SKL innehåller nio kommungrupper som är indelade i tre större grupper: A Storstäder och storstadsnära kommuner (två grupper), B Större städer och kommuner nära större stad (tre grupper) och C Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner (fyra grupper). Under respektive SKL-grupp i diagrammen ses gruppens svarsfrekvens inom hakparentes. En övergripande iakttagelse är att centralkommunerna i respektive klass (A1, B3, C6) oftare arbetat med den typ av frågor som enkäten undersökt (undantaget grupp A1 i frågan om attitydpåverkan).

3.1.1. Kollektivtrafikmål, åtgärder och definitioner av begrepp

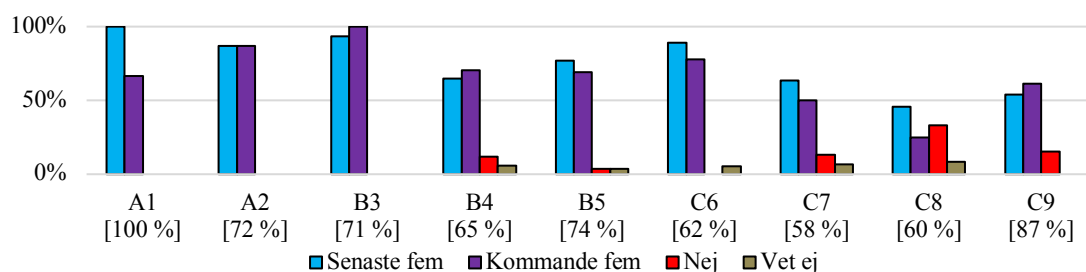
Det är vanligast att de kommuner som av SKL klassas som centralorter (A1, B3, C6) tillsammans med kommuner i grupp A2 (Pendlingskommun nära storstad) har mål för ökad kollektivtrafik, och i dessa kommuner svarade mellan 90-100% ja på denna fråga. Även i pendlingskommuner till större städer (B4, B5) har en klar majoritet (67 resp. 70%) kollektivtrafikmål. Målsättningar av denna typ är ovanligare bland pendlingskommuner till mindre städer (C7) och landsbygdskommuner (C8, C9), men ändå finns mål i hälften av alla kommuner i den lägsta kategorin (C9), se figur 16.



Figur 16 Kollektivtrafikmål i olika SKL-grupper

Svar på om kommunen har ett mål om ökat resande med kollektivtrafik. Siffror i hakparentes visar svarsfrekvens

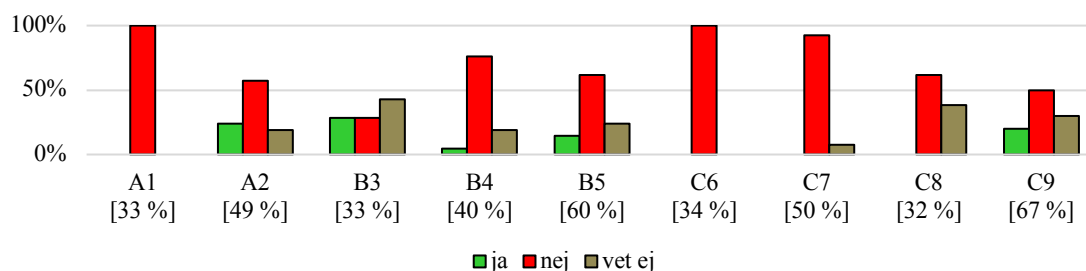
Centralorter i respektive kommunklass satsar även mest på att genomföra kollektivtrafikfrämjande åtgärder. Sådana åtgärder var ovanligast i grupp C8, se figur 17. Störst bredd i vilka åtgärder som genomförs fanns i grupperna A1 och B3, i övrigt gick det inte att identifiera något tydligt samband mellan kommungrupper och åtgärdstyp.



Figur 17. Kollektivtrafikfrämjande åtgärder i olika SKL-grupper

Svar på om kommunen har genomfört eller planerar att genomföra åtgärder för att främja kollektivtrafiken. Siffror i hakparentes visar svarsfrekvens

I avsnitt 2.2.1 blev det tydligt att det var få kommuner som hade en definition av *täthet*. Det går inte att identifiera en SKL-grupp där det skulle vara vanligare att man beskrivit begreppet, bland annat för att flera av de svarande inte visste om detta gjorts i kommunen. Svarsfrekvensen på denna fråga var dessutom under 40 % i många grupper. Se figur 18.

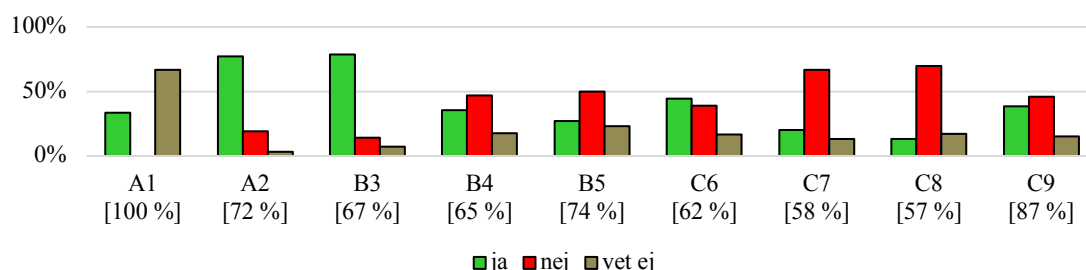


Figur 18. Definition av täthet i olika SKL-grupper

Svar på om kommunen har en enhetlig definition av begreppet *täthet*. Siffror i hakparentes visar svarsfrekvens

Fler kommuner svarade på om det fanns en definition av kollektivtrafiknära läge än om det fanns en definition för täthet. Utifrån svaren går det att säga att en beskrivning av kollektivtrafiknära läge var vanligast i grupperna A2 (pendlingskommun nära storstad) och B3 (större stad) där det förekom i 77 resp. 79% av kommunerna. Särskilt intressant,

om än inte förvånande, är att se att pendlingskommuner till storstäderna har en tydlig definition av kollektivtrafiknära läge som används i planeringen. Begreppet var dock mer sällan beskrivet i C-klassen och i B-klassens pendlingskommuner (13-38%). Detta tyder på att i pendlingskommuner utanför de tre storstäderna finns det potential att utveckla och tydliggöra användningen av begreppet kollektivtrafiknära läge i planeringssammanhang (se figur 19).

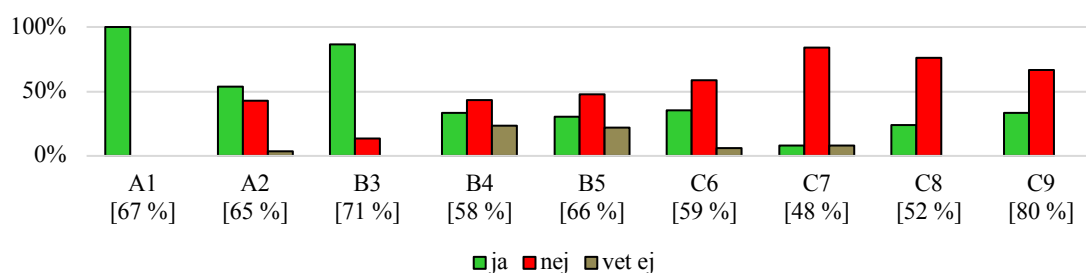


Figur 19. Definition av kollektivtrafiknära läge i olika SKL-grupper

Svar på om kommunen har en enhetlig definition av begreppet *kollektivtrafiknära läge*. Siffror i hakparentes visar svarsfrekvens

3.1.2. Mål och åtgärder för minskad biltrafik

Vad gäller mål om minskad biltrafik fanns det stora skillnader mellan kommunerna. Samtliga tre storstäder (A1) och en stor andel (87%) av de större städerna (B3) hade mål om minskad biltrafik, medan pendlingskommunerna till storstäder och större städer (A2, B4, B5) hade mål i betydligt lägre utsträckning (54%, 33%, 30%). Även mindre städer (C6) och landsbygdskommuner (C8, C9) hade i låg utsträckning sådana mål (mellan 24 och 35%). Speciellt ovanligt med denna måltyp var det i C7-kommuner (*pendlingskommun nära mindre stad/tätort*) där endast 8% hade ett sådant mål. Se figur 20.

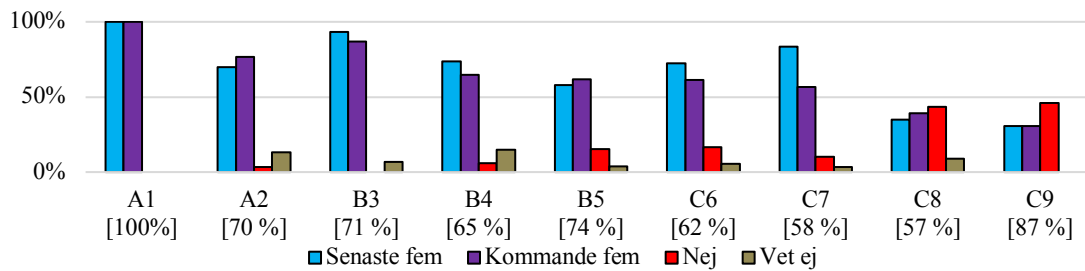


Figur 20. Biltrafikmål i olika SKL-grupper

Svar på om kommunen har ett mål om minskat resande med bil. Siffror i hakparentes visar svarsfrekvens

Åtgärder för att minska biltrafiken är vanligast i storstäder och större städer där nästan alla genomför sådana åtgärder. Även i mindre städer (C6) och i samtliga pendlarorter (A2, B4, B5, C7) var åtgärder vanliga (mellan 62 och 83%). Landsbygdskommunerna (C8, C9) sticker ut som de kommuner där minst åtgärder görs, och nästan hälften av de svarande uppger att de inte genomför några åtgärder alls, se figur 21. Utifrån svaren var det tydligt att kommuner i gruppen A1 utför flest olika typer av åtgärder, medan åtgärdsval i de andra kommungrupperna i stort följer den generella fördelning som ses i 2.3.2 (dvs. att hastighetssänkande åtgärder dominerade medan det var ovanligare att jobba

med parkeringsfrågor och att begränsa utrymmet för bilar). Undantaget för denna generalisering handlar om parkeringsåtgärder, vilka var vanliga i grupperna A1 och B3.

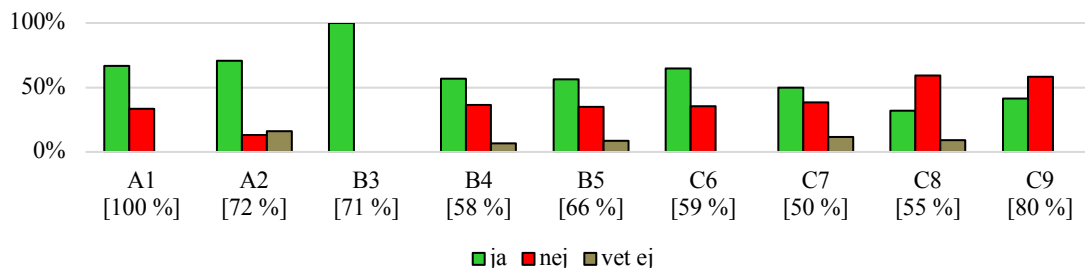


Figur 21 Biltrafikminskande åtgärder i olika SKL-grupper

Svar på om kommunen har genomfört eller planerar att genomföra åtgärder för att minska biltrafiken. Siffror i hakparentes visar svarsfrekvens

Attityd- och beteendepåverkan

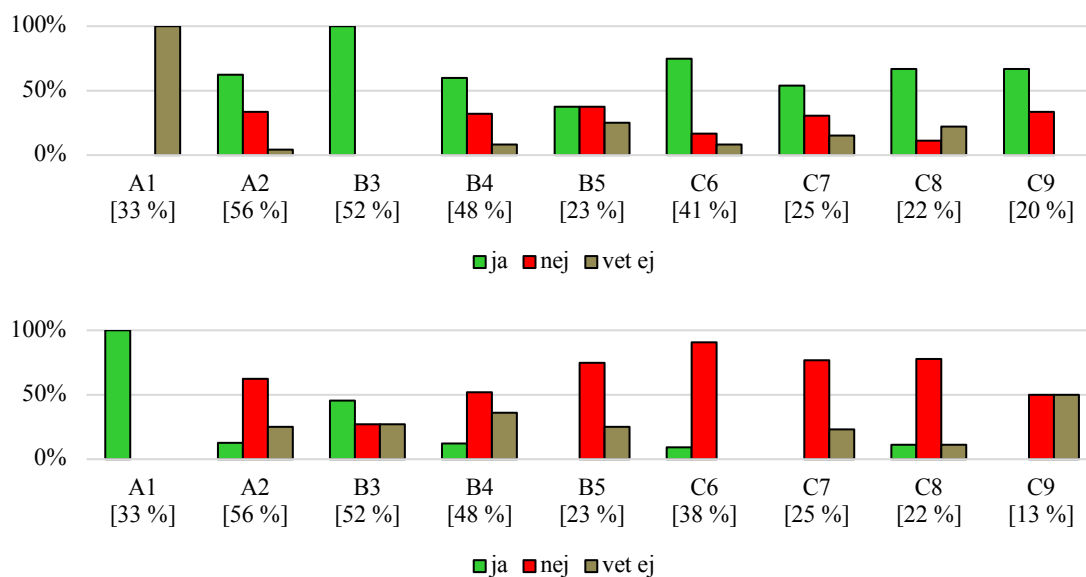
Vad gäller attityd- och beteendepåverkan sticker gruppen större städer (B3) tydligt ut där samtliga svarande uppger att man arbetar med denna typ av åtgärder. I övriga kommungrupper är dessa åtgärder ganska vanliga och svaren varierar mellan 50% och 71%. Undantaget är landsbygdskommunerna (C8, C9) där en majoritet av kommunerna uppgav att man inte arbetade med detta. Se figur 22.



Figur 22. Attitydpåverkan i olika SKL-grupper

Svar på om kommunen arbetar för att öka resandet med kollektivtrafik genom att påverka attityder och beteenden. Siffror i hakparentes visar svarsfrekvens

Även på frågan om en intern resepolicy stack kommunerna i B3-gruppen ut då alla kommuner i denna grupp svarade att man hade en policy i kommunen. Frågan om kommunerna genomförde någon form av arbete för att andra aktörer ska införa en resepolicy hade ganska låg svarsfrekvens, men svaren tyder på att detta var ganska ovanligt, speciellt i pendlings- och C-kommuner. Se figur 23.



Figur 23. Resepolicyarbete i olika SKL-grupper

Övre bild: svar på om kommunen har en intern resepolicy som prioriterar kollektivtrafik framför bil. Nedre bild: svar på om kommunen arbetar för att andra ska ha en resepolicy som prioriterar kollektivtrafik framför bil. Siffror i hakparentes visar svarsfrekvens

3.2. DEGURBA

EUs statistikmyndighet Eurostat kategoriserar kommuner efter urbaniseringsgrad i vad som kallas DEGURBA. Det finns tre olika grupper (cities, towns and suburbs, rural areas) och genom att relatera till DEGURBA visas att urbaniseringsgraden är relaterad till sannolikheten att kommunen genomför den typ av arbete som enkäten behandlar. För samtliga frågor var det vanligast att kommuner i grupp 1 (cities) svarade att man genomförde den typ av arbete som frågan behandlade, följt av grupp 2 (towns and suburbs) och sedan grupp 3 (rural areas).

3.2.1. Kollektivtrafik och definitioner

Samtliga kommuner i grupp 1 hade ett mål om ökad kollektivtrafik, medan motsvarande siffra för grupp tre var 60 %. Andelen kommuner i respektive grupp som genomfört åtgärder för att främja kollektivtrafiken i kommunen visade sig också vara relaterad till urbaniseringsgraden. För de möjliga åtgärder som kommuner kan göra fanns samma tendens att de mest urbaniserade kommunerna även var de som till störst grad genomförde varje åtgärd. Detta gällde för alla åtgärder förutom möjligheten att öka utbudet i kollektivtrafiken, då denna åtgärd istället var vanligast hos kommunerna i grupp 2. Det var tre gånger så vanligt att infrastruktursatsningar för att främja busstrafik genomfördes och att ytor för kollektivtrafik reserverades i översiktsplaneringen i grupp 1 jämfört med grupp 3, vilket var den största skillnaden för åtgärder.

På frågorna om definitioner var det dubbelt så vanligt att kommuner i grupp 1 hade beskrivit täthetsbegreppet jämfört med grupp 3.¹¹ Det var 40 procentenheter vanligare att kommuner i grupp 1 hade beskrivit kollektivtrafiknära läge jämfört med grupp 3.¹²

3.2.2. Biltrafik

Det fanns även en stor skillnad mellan grupperna på frågan om det i kommunen fanns ett mål om minskad biltrafik, där 65 % av kommunerna i grupp 1 svarade att man hade ett sådant mål, medan bara 24 % av grupp 3-kommunerna hade detta. Åtgärder som skall minska bilens attraktivitet relaterar också till kommuners urbaniseringsgrad – det är nästan dubbelt så vanligt att grupp 1-kommuner arbetar med frågan som att grupp 3-kommuner gör det. Den åtgärd som skiljer sig mest i användningsgrad mellan urbaniseringsgrupperna är att höja parkeringsavgiften, vilket är sex gånger så vanligt i grupp 1 jämfört med grupp 3.

3.2.3. Attityd och policys

Enkätens svar visar även att det är betydligt vanligare att urbaniserade kommuner arbetar med attitydförändringar. I grupp 1 säger drygt 80 % att man gör detta, jämfört med 50 % i grupp 3. Antalet grupp 3-kommuner som genomför åtgärder var för litet för att dra några slutsatser kring vilka metoder som kommuner i denna grupp genomför. DEGURBA-grupp 1 använder i första hand riktade informationskampanjer, medan grupp 2-kommuner främst arbetar med allmänna informationskampanjer. Kategori 2-kommuner var även den grupp där kommuner till störst utsträckning genomför prova på-kampanjer och har någon form av gratis kollektivtrafik.

Det är även tydligt att andelen kommuner som har en intern resepolicy är större i mer urbaniserade kommuner än i glesare kommuner. Svarsfrekvensen och andelen som inte visste om kommunen arbetar mot en extern part för att påverka dennes resepolicy gör det omotiverat att beskriva hur vanligt det är att kommuner i olika kategorier arbetar med frågan.

3.3. Befolkningstillväxt

Kommunerna delades även upp efter hur mycket deras invånarantal förändrats sedan 2007. Förhållandet mellan kategoriernas svarsfördelning stämmer i stort överens med hur svaren från DEGURBA-kategorierna fördelade sig, det vill säga att de mest expanderande kommunerna även satsar mest på kollektivtrafikfrågor. Resultaten från enkäten indikerar dock att även krympande kommuner i ungefär hälften av fallen genomför någon typ av kollektivtrafikfrämjande åtgärd, och att i 40 % av de krympande kommunerna genomförs åtgärder för att minska bilanvändandet. Störst skillnad mellan tillväxtkategoriernas åtgärder för att minska biltrafiken fanns för åtgärden att höja parkeringsavgiften då ingen av de krympande kommunerna genomför detta medan 40 % av superkommunerna (kommuner vars invånarantal relativt sett har ökat mer än Sveriges totala befolkning

¹¹ Grupp 1: 20 %, grupp 3: 10 %

¹² Grupp 1: 70 %, grupp 3: 30 %

under de senaste 10 åren) reglerar detta för att minska bilens attraktionskraft. Det fanns även en stor skillnad mellan i vilken utsträckning superkommuner och krympande kommuner tar bort parkeringsplatser i kommunen.¹³

3.4. Län

Nedan följer en redogörelse för resultaten när de grupperas utefter län. Svansfrekvens presenteras om den understigit 50 %. På grund av att länen är en geografisk kategorisering presenteras resultaten utefter frågornas fokus, snarare än enligt en inbördes ordning mellan grupperna (vilket skett i 3.1– 3.4). De län för vilken svansfrekvensen på en fråga understigit 40 % presenteras inte i denna sammanställning. På frågorna om det fanns en definition av täthet och om kommunerna på något sätt arbetar med resepolitices översteg svansfrekvensen denna tröskel i enbart ett fåtal fall, varför dessa resultat inte presenteras. Störst förbättringspotential i de frågor som enkäten behandlat finns i Dalarnas län. Kommuner i Stockholms län arbetade oftast med de frågor som enkäten hanterat.

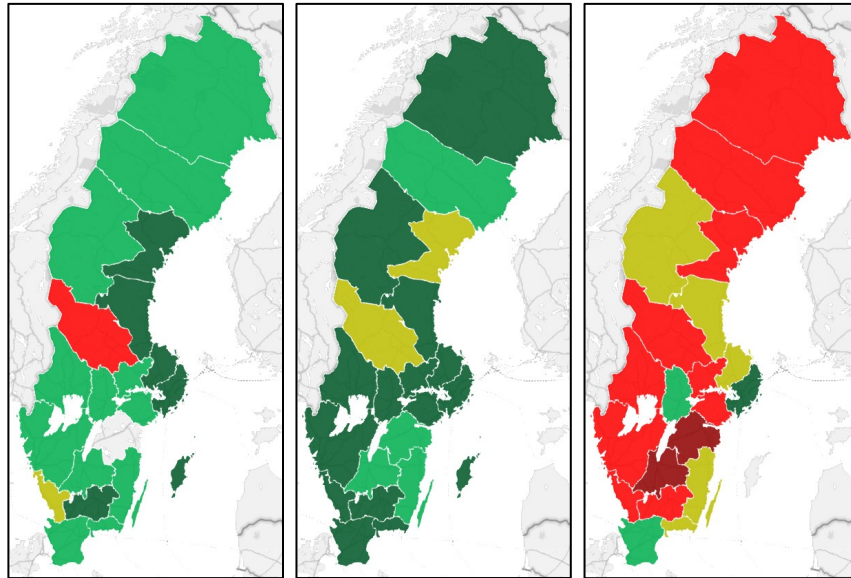
3.4.1. Kollektivtrafik

I Stockholms och Uppsala län uppgav störst andel av kommunerna att det fanns ett mål om ökat resande med kollektivtrafik i kommunen.¹⁴ Denna typ av mål var ovanligast i Dalarna, där det bara fanns hos en tredjedel av kommunerna. Undersöks vilka län det är där kommunerna satsat mest på kollektivtrafikfrämjande åtgärder sticker Blekinge och Örebro län ut, då samtliga kommuner under de senaste fem åren genomfört åtgärder för att gynna kollektivtrafik. Det var även mycket vanligt i Värmlands län. Lägst andel kommuner som genomfört kollektivtrafikfrämjande åtgärder fanns i Dalarnas län. När siffrorna istället undersöks för vilka län som kommer att ha mest aktiva kommuner de kommande fem åren framträder en något förändrad bild. Samtliga svarande kommuner ifrån Gotlands, Hallands och Uppsala län planerar att genomföra denna typ av åtgärder, medan det kommer att vara ganska ovanligt i Dalarna och Västernorrlands län. Se figur 24. I Örebro och Värmlands län kommer de kollektivtrafikfrämjande insatserna att minska mest. I Dalarna, Uppsala och Gotland planeras däremot åtgärder för att främja kollektivtrafik i större utsträckning än vad som tidigare skett.

Det var vanligast att kommuner i Stockholms och Skåne län hade definierat vad som ansågs vara kollektivtrafiknära lägen. Detta var ovanligast i Östergötlands län. Se figur 24.

¹³ Detta är fem gånger vanligare i superkommuner.

¹⁴ Svaren från Gotlands län är inte med i redogörelsen i kapitel 3.4 eftersom länet består av en kommun.



Figur 24. Kollektivtrafikrelaterade svar fördelade på län

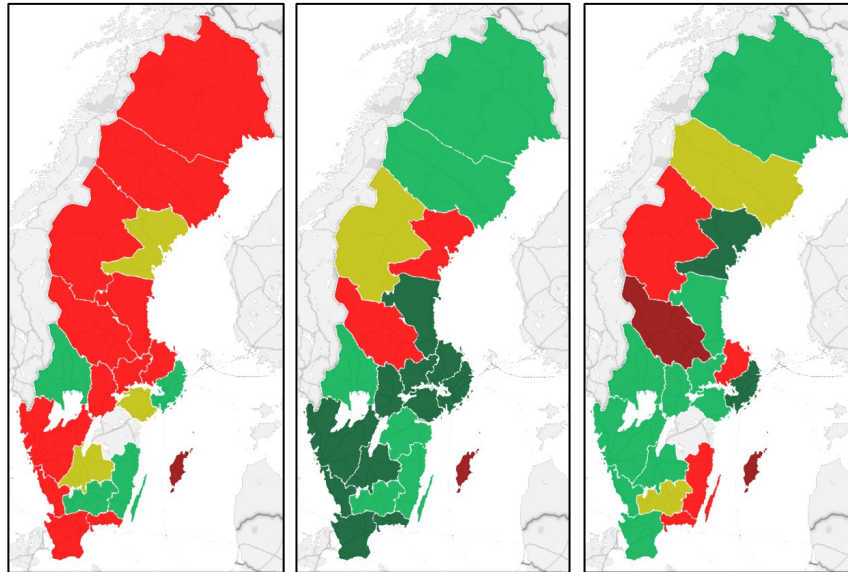
Grön färgton indikerar att majoriteten av svarande kommuner bekräftat påståendet. Röd färgton indikerar det motsatta. Gul färgton innebär att lika många bekräftat som motstritt påståendet. Intensitet hos färg visar hur vanligt svaret var – ju mörkare, dess vanligare. **T.V:** andel kommuner som har mål om ökat kollektivtrafikresande. **I mitten:** andel kommuner som genomfört eller planerar åtgärder för att främja kollektivtrafiken **T.H:** andel kommuner med en definition av kollektivtrafiknära läge.

3.4.2. Biltrafik och attityd

Det var vanligast att kommuner i Kalmar och Stockholms län svarade att man hade mål för att minska bilanvändningen i kommunen (svarsfrekvensen i Kalmar län var dock bara 42 %). Jämtlands län hade lägst andel bland kommunerna som sade att man hade ett sådant mål. Under de senaste fem åren har störst andel kommuner i Blekinge och Uppsala län genomfört åtgärder för att minska biltrafiken. Lägst andel fanns i Jämtlands län. Även fortsättningsvis är det kommuner i Blekinge län som planerar att genomföra åtgärder för att minska biltrafiken i högst grad. Detta är även vanligt i Uppsala och Gävleborgs län. Länen med lägst andel kommuner som planerar sådana åtgärder är Dalarnas, Gotlands och Västernorrlands län. Se figur 25.

Störst skillnad inom respektive län mellan att ha genomfört åtgärder för att minska biltrafiken och planer för att göra detta finns i Jämtlands och Värmlands län. Jämtland kommer att öka insatserna mest, medan de kommer att minska mest i Värmland.

Kommunerna har även uppgett om de genomför någon form av arbete med syfte att förändra resenärers beteende och attityd gentemot kollektivtrafiken. Detta är vanligast i Stockholms och Västernorrlands län. Denna typ av påverkansarbete var ovanligast hos kommuner i Dalarnas län. Se figur 25.



Figur 25. Svar som relaterar till biltrafik eller attitydpåverkan fördelade på län

Grön färgton indikerar att majoriteten av svarande kommuner bekräftat påståendet. Röd färgton indikerar det motsatta. Gul färgton innebär att lika många bekräftat och motträtt påståendet. Intensitet hos färg visar hur vanligt svaret var. **T.V.:** andel kommuner som har mål om minskad biltrafik. **I mitten:** andel kommuner som genomfört eller planerar åtgärder för att minska biltrafik. **T.H.:** andel kommuner som arbetar för att förändra attityder gentemot kollektivtrafiken

3.5. Stadsmiljöavtal

Det är möjligt för kommuner att söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Stödet skall leda till att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik eller cykel. För att få stödet krävs även att kommunen ska genomföra motprestationer i form av ytterligare åtgärder som bidrar till en ökad andel hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande. På så sätt skulle ett deltagande i stadsmiljöavtalet även kunna ge andra effekter i kommunens arbete med hållbara transporter, vilket skulle kunna ge utslag i en enkät av den typ som genomförts för denna rapport.

Deltagande kommuner som även fått stöd enligt förordning 2015:579 har identifierats och jämförts med en referensgrupp bestående av kommuner med liknande egenskaper. Referensgruppen har bildats med utgångspunkt i SKL- och DEGURBA-grupperingen och består av 29 kommuner. Av de 34 kommuner som beviljats bidrag i den fjärde ansökningsomgången för stadsmiljöavtal svarade 25 stycken (eller 74 %) på enkäten. Referensgruppen är alltså något större, för att på så sätt skapa bättre genomsnittsvärden att jämföra med. Stockholm, Malmö och Göteborg har alla fått bidrag genom stadsmiljöavtal, vilket gör att det inte går att skapa en referensgrupp med liknande städer som inte deltagit i programmet. Därför är dessa kommuners svar inte inkluderade i gruppen kommuner som har ett stadsmiljöavtal nedan, men de är däremot med i den generella siffra som presenteras för alla svar som inkommit till enkäten.

3.5.1. Mål

Kommuner med stadsmiljöavtal har i 80 % av fallen uppgett att man har ett mål om ökat resande med kollektivtrafik. Detta bör jämföras med att andelen i referensgruppen var 89 %, medan genomsnittet för alla kommuner som besvarat enkäten var 73 %.

På frågan om mål för minskad bilanvändning svarade 35 % av kommunerna med stadsmiljöavtalen att detta fanns. Motsvarande andel i referensgruppen var 57 %, och av alla svar i undersökningen sade 37 % att detta fanns.

3.5.2. Definitioner

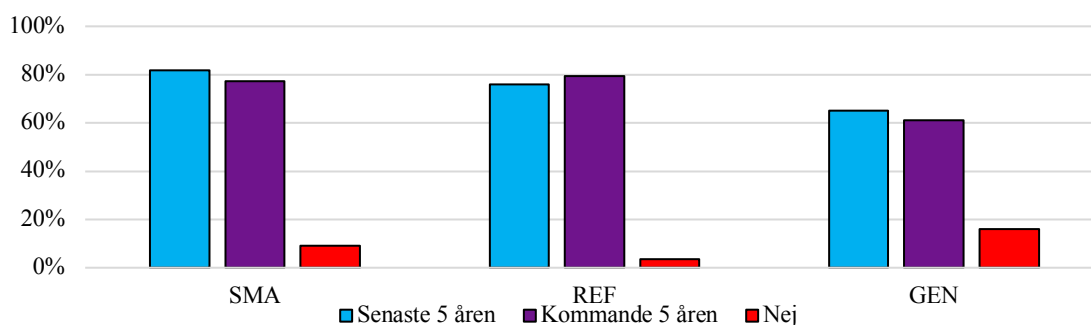
Andelen kommuner som sade sig ha en enhetlig beskrivning av vad de anser att täthet innebär var bland de inkomna svaren 10 %. Av de kommuner som har ett stadsmiljöavtal hade 8 % en sådan definition, medan det i referensgruppen fanns 16 % som uppgav att detta fanns.

Det var vanligare att kommuner som besvarat enkäten hade definierat vad man anser vara ett kollektivtrafiknära läge. Av alla svar sade 40 % att detta fanns, motsvarande siffra hos referensgruppen var 68 %. Av kommunerna som deltagit i projektet med stadsmiljöavtal fanns en sådan definition i 55 % av kommunerna.

3.5.3. Fysiska åtgärder

Enkäten frågade även om åtgärder som genomförts eller planeras inom kommunen för att öka kollektivtrafikens framkomlighet och attraktivitet. Här hade kommunerna med stadsmiljöavtal högst andel som svarade att man antingen genomfört (86 %) eller planerar (91 %) att genomföra en sådan åtgärd. Motsvarande andelar i referensgruppen var 83 respektive 79 %, och genomsnittet av alla svar var lägre än så – 72 och 66 %. Ingen i gruppen kommuner med stadsmiljöavtal svarade nej på frågan.

På frågan om kommunen genomfört åtgärder för att minska bilars förutsättningar att ta sig fram i kommunen var det lite oklarare om kommunerna med stadsmiljöavtal var bättre än kontrollgruppen – de hade en högre andel som genomfört satsningar, men även en högre andel som sade att man inte genomfört några satsningar av denna typ. Gällande planerade satsningar var referensgruppen bättre. Både referensgruppen och kommunerna med stadsmiljöavtal var bättre än genomsnittet. Se figur 26.



Figur 26. Åtgärder för att minska biltrafik

Svar på fråga om ifall åtgärder för att minska bilars hastighet, framkomlighet eller tillgänglighet har genomförts, eller planeras genomföras inom en femårsperiod. SMA: kommuner med stadsmiljöavtal, REF: referensgrupp, GEN: svar från alla kommuner

3.5.4. Resepolicys och beteendepåverkan

På frågan om kommunen har en intern resepolicy svarade kommuner med stadsmiljöavtal i mycket högre utsträckning än genomsnittet att så var fallet – 88 % av kommuner med stadsmiljöavtal har även en sådan policy. Motsvarande siffra i referensgruppen var 79 %, medan endast 65 % av alla kommuner som besvarat enkäten sade sig ha detta.

Kommunerna uppgav även om man agerade för att påverka andra att införa en resepolicy. Kommuner med stadsmiljöavtal har i 24 % av fallen ett sådant arbete, medan samma svar gavs av 32 % av kommunerna i referensgruppen. När alla kommuners svar räknas in blir siffran lägre – då bedrev bara 13 % denna typ av arbete.

I enkäten fanns också en fråga om ifall kommunen arbetar med att öka kollektivtrafikresandet genom åtgärder som förändrar resenärers attityder och beteenden. På denna fråga var svarsandelen som uppgav att man gjorde detta samstämmig mellan kontrollgruppen och gruppen med stadsmiljöavtal – ungefär 75 % av kommunerna. Av alla svar som kom in till enkäten var det 59 % som utförde denna typ av arbete.

4. Analys av samband mellan frågorna

I detta kapitel görs en analys av hur svaren från enkätens olika frågor relaterar till varandra. På så sätt blir det möjligt att finna eventuella samband mellan exempelvis kommuner med mål om ökad användning av kollektivtrafik och kommuner som definierat kollektivtrafiknära läge. När resultaten jämförs har de som svarat ”vet ej” räknats bort från genomsnittet. Enbart svar från respondenter som fått båda frågorna jämförs i analysen.

4.1. Kollektivtrafikmål och biltrafikmål

En jämförelse mellan svaren på frågorna om kollektivtrafik- och biltrafikmål tyder på att kommuner med mål om ökad kollektivtrafik är mer benägna att också ha ett mål om minskad biltrafik. Om de som svarat *vet ej* tas bort från svaren uppgav 75 % av enkätens svarande att det fanns ett mål om ökat resande med kollektivtrafik, medan 41 % hade ett mål för minskad biltrafik (jämför med 2.1).

Nästan alla kommuner med mål om minskad biltrafik hade också mål om ökad kollektivtrafik. Av kommunerna som saknade mål om minskad biltrafik hade 58 % ett mål om ökad kollektivtrafik.

Drygt hälften av kommunerna med mål om ökad kollektivtrafik hade även mål om minskad bilanvändning, medan bara 5 % av kommunerna som saknade mål om ökad kollektivtrafik hade mål om minskad biltrafik. Därmed går det att säga att det finns ett samband mellan dessa två mål och att kommuner som har ett mål om ökad kollektivtrafik är mer benägna att besluta om mål om minskad biltrafik. En möjlig tolkning av sambandet är att målet om ökad kollektivtrafik kommer först i de flesta kommuner och när man jobbar mer fördjupat med hållbara transporter antar man även mål om minskad biltrafik.

4.2. Kollektivtrafikmål och definition av kollektivtrafiknära läge

Enkätstudien visar, som förväntat, att det är vanligast att en definition av kollektivtrafiknära läge finns i kommunerna med mål om ökad kollektivtrafik, även om det finns ett antal kommuner som har definierat kollektivtrafiknära läge utan att ha något mål. En definition fanns i 46 % av alla kommuner som besvarat enkäten (jämför 2.2.2), medan det fanns i 59 % av kommunerna med mål. Det är alltså något vanligare än genomsnittet. Av de kommuner som saknar mål har 22 % beskrivit vad man anser vara kollektivtrafiknära. Sammanfattningsvis är det troligt att det finns en koppling mellan att ha mål om ökad kollektivtrafik och behovet av att definiera vad som anses vara ett kollektivtrafiknära läge.

4.3. Mål om och åtgärder för att främja kollektivtrafik

En jämförelse av svaren på frågan om kollektivtrafikmål och frågan om kollektivtrafikfrämjande åtgärder indikerar att det finns ett samband mellan mål och åtgärder. Så gott som alla kommuner med ett mål om ökat kollektivtrafikresande har också genomfört åtgärder för att främja detta. I jämförelse har i genomsnitt 90 % av alla kommuner som besvarat enkäten genomfört, eller planerar att genomföra, sådana åtgärder. Bland kommuner som saknade ett kollektivtrafikmål svarade en lägre andel, 69 %, att man planerar eller har genomfört kollektivtrafikfrämjande åtgärder.

När svaren grupperas i kommuner som utför och de som inte utför åtgärder för att främja kollektivtrafiken blir det tydligt att denna typ av åtgärder främst sker i kommuner med ett mål om ökad kollektivtrafik – 84 % av kommuner som utför åtgärder har också ett mål om att öka kollektivtrafikresandet.

4.4. Mål om och åtgärder för att minska bilanvändning

På motsvarande sätt som i 4.3 har en jämförelse gjorts mellan svaren på frågorna om det finns mål om minskad biltrafik och åtgärder för att minska bilens attraktivitet. Jämförelsen mellan mål och åtgärder visar att även om det är vanligare att åtgärder genomförs när mål finns är det också vanligt att åtgärder genomförs när mål saknas (det sker i 95 % av kommunerna med mål, i 76 % av kommunerna utan mål och i genomsnitt i 84 % av kommunerna som svarat). Resultatet kan tolkas som att kommuners arbete för att påverka biltrafiken är mindre beroende av ett mål än arbetet för att främja resandet med kollektivtrafiken.

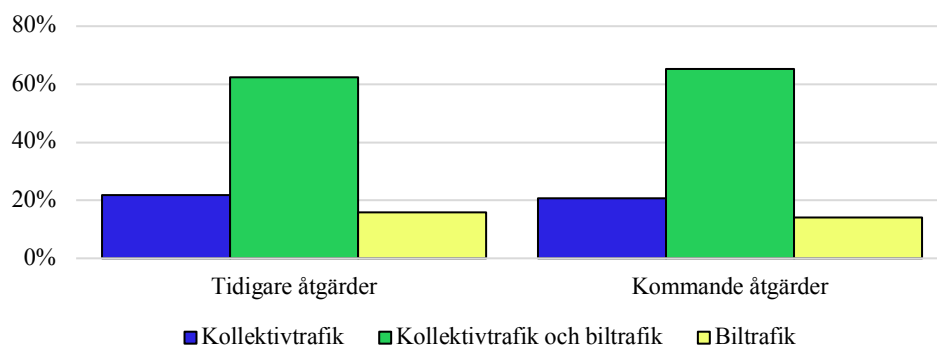
4.5. Åtgärder för att öka kollektivtrafik och för att minska biltrafik

4.5.1. Tidigare åtgärder

De inkomna svaren visar att bland de svarande kommuner som utfört en fysisk åtgärd som enkäten frågat om har drygt 60 % utfört åtgärder för att både främja kollektivtrafik och för att minska biltrafik. Det är något vanligare att kommuner enbart utfört kollektivtrafikfrämjande åtgärder (22 %) än att de enbart utfört åtgärder med syfte att minska biltrafiken (16 %). Se figur 27.

4.5.2. Planerade åtgärder

Även bland de svarande kommuner som planerar att genomföra åtgärder för att främja kollektivtrafik eller minska biltrafiken svarar ungefär 60 % att man genomför åtgärder inom båda områden. 14 % av de som besvarat frågorna uppger att man planerar denna typ av åtgärder för biltrafik men inte för kollektivtrafik, medan 21 % säger det motsatta. Se figur 27.



Figur 27. Tidigare och planerade åtgärder

Förhållande mellan åtgärdstyper som svarande kommuner har genomfört och planerar att genomföra.

5. Diskussion

Syftet med denna rapport är att ge en bild av hur Sveriges kommuner arbetar med att främja kollektivtrafiken. Resultaten från enkäten, som baseras på svar från 194 av landets 290 kommuner, visar både på likheter och skillnader mellan kommunerna avseende målsättningar, definitioner av begrepp och vilken typ av åtgärder och arbetsätt som förekommer. Ett generellt och förväntat mönster är att befolkningsmässigt större och täta kommuner jobbar mer med frågor kring kollektivtrafik, medan frågorna har mindre fokus i mindre och glesare kommuner. Samma, förväntade mönster gäller avseende målbilder och åtgärder för minskad biltrafik; det är vanligare att frågorna är i fokus i mer urbana områden.

Främst arbetade centralkommuner med de frågor som enkäten behandlat. Om SKL-klasser jämförs hade ofta A-klassen en större andel kommuner som arbetade med de frågor som enkäten handlade om, följt av B- och slutligen C-klassen (se 3.1.).

Enkätsvaren belyser att stadsmiljöavtalen leder till att åtgärder för att främja kollektivtrafiken genomförs i större utsträckning än i såväl jämförbara kommuner som genomsnittet. Det är även vanligare att kommuner med stadsmiljöavtal har en intern resepolicy. I inga andra av enkätens frågor sticker de kommuner som ingått stadsmiljöavtal ut som mer progressiva än en referensgrupp.

Nedan summeras rapportens huvudsakliga slutsatser utifrån de olika frågorna i enkäten.

5.1. Mål om ökad kollektivtrafik och minskad biltrafik

Rapporten visar att en majoritet av kommunerna som besvarat enkäten (73 %) har mål om ökat resande med kollektivtrafik, medan det är betydligt mindre vanligt att kommunerna har mål för att minska bilanvändningen (37 %). Detta resultat pekar på att landets kommuner har antagit utmaningen om att öka kollektivtrafikresandet och att detta inkorporerats i de kommunala målen. Dock kopplas inte detta, i ett stort antal kommuner, till motsvarande mål om minskad bilanvändning. Detta är viktigt då forskning visar att en ökning av kollektivtrafikresandet måste bottna i ett minskat bilanvändande för att någon reell energieffektivisering av transportsystemet ska ha ägt rum (Banister 2008, Owens 1995, Marshall et al. 2000, Nash et al. 2016).

I denna fråga finns det dock betydande skillnader mellan landets kommuner. För de tre storstäderna och större städer svarade alla att man har mål om ökad kollektivtrafik och en mycket stor andel att man har mål om minskad bilanvändning (100% resp. 87 %).

För pendlarkommunerna till det tre storstäderna var det mycket vanligt med mål om kollektivtrafik (93 %) men endast lite fler än hälften (54 %) hade mål om minskad biltrafik. Denna relation var ännu tydligare för pendlarkommuner till större städer där runt 70 % hade mål om ökad kollektivtrafik men endast en tredjedel mål om minskad

biltrafik. Rapporten identifierar sålunda pendlarkommuner som en viktig grupp att jobba vidare med.

Vad gäller kommuner i mindre städer (C6) så är det vanligt med mål om ökad kollektivtrafik (88 %) men mindre vanligt med mål om minskad biltrafik (35 %). Pendlingskommuner till mindre städer och landsbygdskommuner har i låg utsträckning mål om både kollektivtrafik (runt 50 %) och minskad biltrafik (8-33 %)

Analysen av enkätsvaren tyder på att kommuners arbete för att genomföra åtgärder som ska minska biltrafiken inte är lika sammankopplat till ett mål om minskad biltrafik som kollektivtrafikmål verkar vara kopplat till åtgärder för ökad kollektivtrafik. Många kommuner genomförde kollektivtrafikfrämjande åtgärder, men det var ännu vanligare att man gjorde detta i kommuner med mål om ökat kollektivtrafikresande.

Det finns ett visst belägg för att påstå att kommuner med kollektivtrafikmål även anammar biltrafikmål. Sambandet mellan mål om ökad kollektivtrafik och minskad bilanvändning syntes tydligast i de fria svaren på frågan om biltrafikmål. Exempelvis sade två kommuner att målet för begränsad bilanvändning är beroende av att kollektivtrafiken ökar. Andra som svarade ansåg att mål om ökat resande med hållbara transportmedel de facto gjorde att kommunen även hade mål om minskad bilanvändning. Se 2.1.2.

5.2. Definitioner av kollektivtrafikhärläge och täthet

Ett tydligt resultat är att begreppet täthet sällan är enhetligt beskrivet i landets kommuner. I många fall är det säkert motiverat, exempelvis i små kommuner där befolkningen minskar, eller endast växer långsamt. Avsaknaden av tydliga definitioner av begreppet täthet är dock värt att poängtera. Framförallt när det gäller kommuner som expanderar eftersom en tät stad skiljer sig från en gles stad gällande alltifrån behov av samhällsservice till underlag för kollektivtrafik. Baserat på forskning om samband mellan energiförbrukning för transporter och täthet (ex. Anderson, 1996; Stead et al. 2000; Dieleman et al. 2003; Naess et al 2013) kan man hävda att en definition av täthet bör utgå från ortsnivå. Bland de svarande kommunerna fanns det några exempel på just den typen av definitioner. Det fanns även exempel på när täthet definierades på ett sätt som direkt kopplade till kollektivtrafikplanering, exempelvis genom att ett specifikt områdes täthet ligger till underlag för beslut om kollektivtrafikutbud. Denna typ av arbetsätt som förekommer i några kommuner bör kunna fungera som förlaga för andra kommuner.

Många kommuner hade en definition av kollektivtrafikhärläge. Svaren från enkäten visar att begreppet kollektivtrafikhärläge är viktigt i planeringen, men att innebörden kan variera betydligt mellan kommuner. Definitionerna av begreppet varierar både utifrån hur långt ifrån en station eller hållplats ett läge räknas som kollektivtrafikhärläge, om det tas hänsyn till utbudet av kollektivtrafik och om riktlinjerna gäller för bostäder, eller även för målpunkter såsom arbetsplatser, service och handel. Exakt hur långt avståndet är till närmaste hållplats eller station kan variera beroende på kommun men är ofta ca 400 m. Dock fanns det även kommuner där definitionen omfattade områden inom 5000 m från en station eller hållplats. Vad som räknas som kollektivtrafikhärläge beror ibland också på

om man diskuterar landsbygdsförhållanden, trafikslag (d.v.s. tåg eller buss) och boendes behov.

En fråga som väcks av analysen av enkätsvaren är om det skulle vara möjligt att utarbeta mer strikta definitioner av kollektivtrafikhärläge utifrån olika förutsättningar i olika kategorier av kommuner enligt SKLs klassificering. Om begreppet kollektivtrafikhärläge ska påverka utvecklingen av kommunernas bebyggelsestruktur förefaller det vara angeläget att de definitioner som används tydliggörs, vidareutvecklas och anpassas efter olika typer av lokala förhållanden. Med tanke på det stora behovet av nya bostäder i många av landets kommuner kommer det troligtvis att ske avsevärda förändringar av bebyggelsestrukturer i många av landets kommuner. Detta är förstås ett viktigt tillfälle att ta till vara och se till att tillkommande bebyggelse bidrar till att stärka underlaget för kollektivtrafiken.

5.3. Åtgärder för att främja kollektivtrafik och begränsa biltrafik

Enkätsvaren visar att kommunerna jobbar med många andra typer av åtgärder förutom bebyggelseplanering för att främja kollektivtrafiken. Den vanligaste åtgärden är att förbättra befintliga bytespunkter, men andra åtgärder som är vanliga är att förbättra framkomligheten genom exempelvis signalprioritering, kollektivtrafikkörfält, nya gena linjedragningar, eller mer strategiska åtgärder såsom reserverade ytor för framtida kollektivtrafik i översiktsplaner, eller helt ny infrastruktur för spår- och/eller busstrafik. Det finns förstås andra viktiga åtgärder som kan främja kollektivtrafikens attraktivitet som kommuner oftast inte har direkt rådighet över, såsom att påverka utbud och linjedragningar, vilket ingår i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas uppdrag. Men enkätsvaren belyser att det genomförs en ganska bred repertoar av åtgärder bland de svarande kommunerna.

Som påvisats av exempelvis Dickinson och Wretstrand (2015) är det dock viktigt att samtidigt jobba med restriktiva åtgärder för biltrafiken för att förutsättningarna för ökat kollektivtrafikresande ska vara goda. Enkätsvaren indikerar att det är något ovanligare att kommuner genomför åtgärder för att minska bilresandet jämfört med åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken. Svaren bör dock tolkas med stor försiktighet eftersom de baseras på individuella tjänstepersoners uppfattningar om vad som genomförts och vad som planeras när det gäller olika typer av åtgärder. Enkätsvaren belyser dock att det är vanligare att genomföra åtgärder som syftar till att sänka hastigheten för bilister, än att genomföra åtgärder som begränsar och fördyrar parkering. Detta speglar förstås att åtgärder som påverkar möjligheter och kostnader för parkering är kontroversiella.

5.4. Åtgärder för beteendepåverkan

En majoritet av kommunerna (ca 60 %) som svarat har en intern resepolicy, men denna kan variera i strikthet från att vara en rekommendation till att väldigt tydligt beskriva vilken prioriteringsordning som skall följas när tjänstepersoner ska resa. Det är dock ovanligt att kommunerna jobbar för att andra aktörer ska införa en resepolicy och endast

13 % av kommunerna svarade att man gör detta. Här kan finnas en potential för kommuner att utöka sin aktivitet då forskning visar att gröna resplaner kan minska bilanvändningen för arbetsresor med mellan 15 och 20 % (Dickinson och Wretstrand, 2015).

Däremot är det relativt vanligt att kommunerna genomför andra åtgärder för att ändra människors attityder gentemot kollektivtrafik och ca 60 % svarade att man jobbar med dessa frågor. De vanligaste typerna av åtgärder var allmänna och riktade informationskampanjer samt prova på kampanjer. Ca 40 % av de svarande kommunerna arbetar med gratis kollektivtrafik för specifika målgrupper (t.ex. äldre) och ett mindre antal kommuner (8 identifierade kommuner) anger att man har gratis kollektivtrafik för alla resenärer.

6. Slutsatser

Analysen av enkätsvaren belyser att många av Sveriges kommuner arbetar med att förbättra kollektivtrafikens attraktivitet. Många av landets kommuner, framförallt de befolkningsmässigt tätare och av mer urban karaktär har målsättningar om att öka kollektivtrafiken. Hur man definierar målen varierar dock. Kommunerna jobbar med en bred palett av åtgärder för att främja kollektivtrafiken såsom uppgradering av bytespunkter, ny eller förbättrad infrastruktur för buss- och spårtrafik, reservation av mark för framtida behov och byte av bränsle. Analysen tyder på att det finns ett samband mellan att ha ett mål om ökad kollektivtrafik och att genomföra åtgärder.

Det är mer ovanligt att kommuner har mål om minskad biltrafik, det är betydligt vanligare i landets storstäder och större städer, än i pendlingskommuner, mindre städer och i landsbygdskommuner. Det finns dock inget tydligt samband mellan att ha ett mål om minskning av biltrafiken och att genomföra åtgärder för att minska biltrafiken. Det är vanligare att kommuner genomför åtgärder för att sänka hastigheten än åtgärder såsom att minska antalet parkeringsplatser, eller höjda parkeringsavgifter.

Förekomsten av tydliga definitioner av begrepp såsom kollektivtrafiknära läge och täthet i de kommuner som besvarat enkäten varierar. Många kommuner har en definition av kollektivtrafiknära läge (vars innebörd dock kan variera betydligt), medan definitioner av begreppet täthet är betydligt ovanligare. Resultaten från enkätstudien indikerar att här finns potential för vidareutveckling av metoder och arbetssätt kopplade till definitionerna av begreppen. Vissa kommuners arbetssätt borde också kunna ligga till grund för kunskapsöverföring mellan kommuner.

När det gäller attityd- och beteendepåverkan är det relativt vanligt med vissa typer av åtgärder, såsom kommuninterna resepolitier som prioriterar kollektivtrafik före bil, informationskampanjer och ”prova på” kampanjer. Det är mer ovanligt att man jobbar för att andra aktörer ska införa resepolitier. Även här finns det en potential för utveckling och kunskapsöverföring mellan kommuner.

7. Referenser

- Andersson W.P., Pavlos S., and Miller E.J., (1996). Urban form and the environment: A review of issues, evidence and policy. *Urban Studies* 1996 33:7
- Banister, D. (2008) The sustainable mobility paradigm, in *Transport Policy* 15, 2, 73 – 80
- Cervero, R. (1998) *The Transit Metropolis: A Global Inquiry*. Washington, D.C.: Island Press.
- Curtis, C., Renne, J. L. & Bertolini, L. (2009) *Transit Oriented Development. Making it Happen*. Ashgate.
- Dagens Samhälle (2013). *Sveriges 54 superkommuner*. [online] Tillgänglig på: <https://www.dagensamhalle.se/nyhet/sveriges-54-superkommuner-6115> [23/5 2018].
- Dickinson, J. & Wretstrand, A. (2015) *Att styra mot ökad kollektivtrafikandel*, K2 Research 2015:2, K2, Lund.
- Dieleman, Dijst och Burghouwt (2003). Urban form and travel behaviour: Micro-economic household attributes and residential context. *Urban Studies* 2002: 39, 507
- Eurostat (2015). *Glossary: Degree of urbanisation*. [online] Tillgänglig på: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:Degree_of_urbanisation [2/5 2018].
- Holmberg, B. (2013) Ökad andel kollektivtrafik – hur? En kunskapssammanställning, Bulletin 286 Trafik och Väg, Institutionen för Teknik och Samhälle, Lunds Tekniska Högskola.
- Isaksson, K, Ewald, G., Hrelja, R., Grönlund, A., Hägglund, E., Pettersson, F., Dickinson, J. & Albertsdóttir, E. (2015), *Hållbar stadsutveckling i praktiken – färdplan för kollektivtrafik i samhällsplanering*. Forum för Innovation i transport sektorn, Stockholm.
- Marshall, S. & Banister, D. 2000. Travel reduction strategies. Intentions and outcomes. *Transportation Research Part A* 34: 321–338.
- Nash, C, & Whitelegg, J. 2016. Key research themes on regulation, pricing, and sustainable urban mobility. *International Journal of Sustainable Transportation* 10 (1): 33–39.
- Næss, P., Hansson, L., Richardson, T., & Tennøy, A. (2013). Knowledge-based land use and transport planning? Consistency and gap between ‘state-of-the-art’ knowledge and knowledge claims in planning documents in three Scandinavian city regions. *Planning Theory & Practice*, 14(4), 470–491.
- Owens, S. 1995. From ‘predict and provide’ to ‘predict and prevent’? Pricing and planning in transport policy. *Transport Policy* 2 (1): 43–49.
- Stead D., Williams J., Titheridge H. (2000). Land use, transport and people: identifying the connections. In *Achieving Sustainable urban Form*, E&F Spon, London
- SCB (2015). *Regionala indelningar i Sverige den 1 januari 2015*. MIS 2015:1. [online] Tillgänglig på: https://www.scb.se/Statistik/_Publikationer/OV9999_2015A01_BR_X20BR1501.pdf [2/5 2018].

SCB (2018). *Län och kommuner i kodnummerordning*. [online] Tillgänglig på: <http://www.scb.se/hitta-statistik/regional-statistik-och-kartor/regionala-indelningar/lan-och-kommuner/lan-och-kommuner-i-kodnummerordning/> [2/5 2018].

SOU (Statens offentliga utredningar) 2013:84 (2013) Fossilfrihet på väg. Del 1. Betänkande av Utredningen om fossilfri fordonstrafik. Stockholm: Fritzes offentliga publikationer.

Trafikverket (2014) Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan, Rapport 2014:137, Trafikverket, Borlänge.

WSP (2016) *Fördubblad marknadsandel för kollektivtrafik till 2030*, WSP, Stockholm.

Bilaga I – enkätens frågor

1. Vilken kommun avser dina svar?

Kommunnamn

Kommentar:

Eventuell kommentar

2. Vilken typ av frågor kan du besvara utifrån din yrkesroll? (Flera val är möjliga)

Fysisk planering (kommunens mål och arbete med planering av bostäder, arbetslokaler, handel, service m.m.)

Trafikplanering (kommunens mål och arbete med planering och genomförande av åtgärder i transportsystemet)

Mobility Management (kommunens mål och arbete med att påverka efterfrågan på transporter)

Vet ej

Kommentar:

Eventuell kommentar

3.

a) Finns det i kommunen mål om ett ökat resande med kollektivtrafik?

Ja

Nej

Vet ej

b) Vad är i så fall utgångspunkten i kommunens mål om ökat resande med kollektivtrafik? (Flera val är möjliga)

Antalet resor med kollektivtrafiken ska öka

Kollektivtrafikens andel av det totala resandet ska öka

Vet ej

Annat, nämligen:

Eventuell annan utgångspunkt

c) Hur lyder kommunens mål om ökat resande med kollektivtrafik?

Beskrivning av målet

4.

a) Finns det i kommunen mål om minskad bilanvändning?

- Ja
- Nej
- Vet ej

b) Vad är i så fall utgångspunkten i kommunens mål om minskad bilanvändning? (Flera val är möjliga)

- Antalet bilresor ska minska
- Bilresornas andel av det totala resandet ska minska
- Vet ej
- Eget svar:

Eventuell annan utgångspunkt

Kommentar

Eventuell kommentar

c) Hur lyder kommunens mål om minskad bilanvändning?

Beskrivning av målet

5.

a) Har kommunen beskrivit en enhetlig definition av begreppet "täthet" som används i planeringssammanhang?

- Ja
- Nej
- Vet ej

b) Vad är utgångspunkten i kommunens definition av begreppet "täthet"? (Flera val möjliga)

- Antalet bilresor ska minska
- Bilresornas andel av det totala resandet ska minska
- Vet ej
- Eget svar:

Eventuell annan utgångspunkt

c) Hur lyder kommunens definition/-er av "täthet"?

Beskrivning av täthet

6.

a) Finns det i kommunen en definition av kollektivtrafiknära läge som används i planeringssammanhang?

- Ja
- Nej
- Vet ej

b) Vad är utgångspunkten i kommunens definition av "kollektivtrafiknära läge"? (Flera val möjliga)

- Geografiskt avstånd från hållplats/station
- Tidsavstånd från hållplats/station
- Turtäthet på linjer som trafikerar hållplats/station
- Vet ej
- Eget svar:

Eventuell annan utgångspunkt

c) Hur är ett kollektivtrafiknära läge definierat i kommunen?

Beskrivning av kollektivtrafiknära läge

d) Hur stor andel (0-100 %) av kommunens planerade bebyggelse av bostäder lokaliseras i kollektivtrafiknära lägen? (Uppskattningsvis)

XX %

Kommentar:

Eventuell kommentar

e) Hur stor andel (0-100 %) av kommunens planerade målpunkter (arbetsplatser, service, handel, skolor, m.m.) lokaliseras i kollektivtrafiknära lägen? (Uppskattningsvis)

XX %

Kommentar:

Eventuell kommentar

7.

a) Sett till de senaste och kommande fem åren - har det genomförts eller planeras det åtgärder som ökar kollektivtrafikens framkomlighet och attraktivitet i kommunen? (Flera val är möjliga)

- Ja, de senaste fem åren
- Ja, de kommande fem åren
- Nej

Vet ej

b) Sett till de senaste och kommande fem åren - vilken typ av åtgärder har genomförts eller planeras öka kollektivtrafikens framkomlighet och attraktivitet i trafiken och i kommunen? (Flera val är möjliga)

	De senaste fem åren	De kommande fem åren	Kommunen gör inte detta	Vet ej
Förbättrade/uppgraderade bytestpunkter (ex. väderskydd, information, tillgänglighet för gående och cyklister m.m.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ny eller förbättrad infrastruktur för busstrafik (ex. separata körfält, trafikljusprioritering, ombyggnad av korsningar/cirkulationsplatser m.m.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ny eller förbättrad infrastruktur för spårburen kollektivtrafik (ex. nya eller upprustade spår, planskilda korsningar, m.m.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Byte av bränsle inom kollektivtrafiken (ex. till el eller biodrivmedel)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reserverade ytor för kollektivtrafikens framtida behov finns i översiktsplan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kollektivtrafiken utgår från ett stomnät (utvalda kollektivtrafikstråk som ska ge underlag för tät kollektivtrafik och god framkomlighet)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ökat utbud (ex. turtäthet, öppettider m.m.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Kommentar:

Eventuell kommentar

8.

a) Sett till de senaste och kommande fem åren - planeras, eller har det genomförts, åtgärder som minskar bilars hastighet, framkomlighet eller tillgänglighet i trafiken och i kommunen?

Ja, de senaste fem åren

Ja, de kommande fem åren

Nej

Vet ej

b) Sett till de senaste och kommande fem åren - vilken typ av åtgärder har genomförts eller planeras för att minska bilars hastighet, framkomlighet eller tillgänglighet i kommunen?

	De senaste fem åren	De kommande fem åren	Kommunen gör inte detta	Vet ej
Höjning av parkeringsavgift	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Borttagning av parkeringsplatser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ändrade parkeringsnormer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Omvandling av bilväg till gågata/gångfartsområde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anläggande av buss- eller cykelkörfält i befintlig vägbanan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Förbud mot biltrafik på vissa sträckor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hastighetssänkning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Uppsättning av hastighetsdämpande åtgärder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Digitala hastighetsskyltar som visar bilistens fart	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Kommentar:

Eventuell kommentar

9.

a) Arbetar kommunen med att öka kollektivtrafikresandet genom åtgärder som förändrar resenärers attityder och beteenden?

- Ja
 Nej
 Vet ej

b) Vilken typ av åtgärder arbetar kommunen med för att öka kollektivtrafikresandet genom att förändra resenärers attityder och beteenden? (Flera val är möjliga)

- Allmänna informationskampanjer (via reklamkampanjer i media, på internet och det offentliga rummet)
 Riktade informationskampanjer (mot specifika målgrupper)
 "Prova på"-kampanjer (ex. tidsbegränsad fri tillgång till kollektivtrafik för nyinflyttade eller bilister)
 Gratis kollektivtrafik för specifika målgrupper (ex. ungdomar eller pensionärer)
 Gratis kollektivtrafik för alla

Vet ej

Valfritt svar, specificera:

Eventuell annan åtgärd

Kommentar:

Eventuell kommentar

10. Har kommunen en intern resepolicy som prioriterar kollektivtrafik före bil?

Ja

Nej

Vet ej

Kommentar:

Eventuell kommentar

11. Arbetar kommunen för att andra aktörer (företag och organisationer) ska ha en resepolicy som prioriterar kollektivtrafik framför bil?

Ja

Nej

Vet ej

Kommentar:

Eventuell kommentar

12. Hur ser färdmedelsfördelningen ut i kommunen idag (uppskattningsvis)? (Mätt i antal resor)

	0 %	10 %	20 %	30 %	40 %	50 %	60 %	70 %	80 %	90 %	100 %	Vet ej
Bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kollektivtrafik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gång	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Om annat, ange:

Annat färdmedel

13. Eventuella kommentarer till enkäten:

Eventuell kommentar

Bilaga II – indelning i kommuntyper

SKL-kategorisering

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) grupperar kommuner i nio kategorier utifrån bl.a. invånarantal och pendlingsmönster. Definitionen för grupperna är (SKL 2015):

A. Storstäder och storstadsnära kommuner

A1. Storstäder - kommuner med minst 200 000 invånare varav minst 200 000 invånare i den största tätorten.

A2. Pendlingskommun nära storstad - kommuner där minst 40 procent av nattbefolkningen pendlar till arbete i en storstad eller storstadsnära kommun.

B. Större städer och kommuner nära större stad

B3. Större stad - kommuner med minst 50 000 invånare varav minst 40 000 invånare i den största tätorten.

B4. Pendlingskommun nära större stad - kommuner där minst 40 procent av nattbefolkningen pendlar till arbete i en större stad.

B5. Lågpendlingskommun nära större stad - kommuner där mindre än 40 procent av nattbefolkningen pendlar till arbete i en större stad.

C. Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner

C6. Mindre stad/tätort - kommuner med minst 15 000 men mindre än 40 000 invånare i den största tätorten.

C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort - kommuner där minst 30 procent av nattbefolkningen pendlar till arbete i annan mindre ort och/eller där minst 30 procent av den sysselsatta dagbefolkningen bor i annan kommun.

C8. Landsbygdskommun - kommuner med mindre än 15 000 invånare i den största tätorten, lågt pendlingsmönster (mindre än 30 procent).

C9. Landsbygdskommun med besöksnäring - landsbygdskommun med minst två kriterier för besöksnäring, dvs. antal gästnätter, omsättning inom detaljhandel/ hotell/ restaurang i förhållande till invånarantalet.

DEGURBA

Eurostat har ett sätt att kategorisera kommuner som utgår ifrån befolkningstäthet, där tre kategorier ingår. Kategori 1 (*Cities*) innebär att minst 50 % av befolkningen bor i vad Eurostat definierat som *Urban Center*. Kategori 2 består av *Towns* och *Suburbs*, vilka har beskrivits som att mindre än hälften av befolkningen bor i ett *Urban Center* samtidigt som mer än hälften bor i ett *Urban Cluster*. Kommuner som platsat i kategori 3 (*Rural Areas*) innebär att mindre än hälften av befolkningen bor i ett *Urban Cluster* (Eurostat 2015). Data för kommunindelningen kommer från SCB (2015).

Befolkningstillväxt

Kategoriseringen som har sin grund i befolkningstillväxten utgår ifrån den procentuella ökningen av kommunens invånarantal mellan 2007 och 2017. Tre grupper finns. Kommuner i grupp A har haft en större procentuell befolkningstillväxt än landet. Grupp B-kommuner har haft en positiv befolkningstillväxt som dock varit lägre än hur befolkningen ändrats i Sverige. I grupp C finns de kommuner som har minskat i befolkning under de senaste tio åren.

Län

Indelningen av kommuner utifrån län följer SCB:s definition (SCB 2018).

Kommun	SKL Kommun-grupp	Urbaniserings-grad (DEGURBA)	Folkmängd 2017 [tusental personer]	Befolknings-täthet [Invånare/km ²]	Befolknings-tillväxt
Göteborg	A1	1	>500	>1000	B
Malmö	A1	1	200-500	>1000	A
Stockholm	A1	1	>500	>1000	A
Ale	A2	3	25-50	50-100	B
Alingsås	A2	2	25-50	50-100	B
Bollebygd	A2	3	<10	25-50	B
Botkyrka	A2	1	50-100	250-500	A
Burlöv	A2	2	10-25	500-1000	B
Danderyd	A2	1	25-50	>1000	B
Ekerö	A2	3	25-50	100-250	B
Haninge	A2	1	50-100	100-250	A
Huddinge	A2	1	100-200	500-1000	A
Håbo	A2	2	10-25	100-250	B
Härryda	A2	3	25-50	100-250	B
Järfälla	A2	1	50-100	>1000	A
Kungsbacka	A2	3	50-100	100-250	B
Kungälv	A2	2	25-50	100-250	B
Kävlinge	A2	3	25-50	100-250	B
Lerum	A2	2	25-50	100-250	B
Lidingö	A2	1	25-50	>1000	B
Lilla Edet	A2	3	10-25	25-50	B
Lomma	A2	3	10-25	250-500	A
Mölnadal	A2	2	50-100	250-500	B
Nacka	A2	1	100-200	>1000	A
Nynäshamn	A2	3	25-50	50-100	B
Partille	A2	2	25-50	500-1000	B
Salem	A2	2	10-25	250-500	B
Sigtuna	A2	2	25-50	100-250	A
Skurup	A2	3	10-25	50-100	B
Sollentuna	A2	1	50-100	>1000	A
Solna	A2	1	50-100	>1000	A
Staffanstorps	A2	2	10-25	100-250	B
Stenungsund	A2	3	25-50	100-250	B
Sundbyberg	A2	1	25-50	>1000	A
Svedala	A2	2	10-25	50-100	B
Trelleborg	A2	2	25-50	100-250	B
Tyresö	A2	1	25-50	500-1000	B
Täby	A2	2	50-100	>1000	B
Upplands Väsby	A2	2	25-50	500-1000	A
Upplands-Bro	A2	3	25-50	100-250	A
Vallentuna	A2	2	25-50	50-100	A

Kommun	SKL Kommun- grupp	Urbaniserings- grad (DEGURBA)	Folkmängd 2017 [tusental personer]	Befolknings- täthet [Invånare/km2]	Befolknings- tillväxt
Vaxholm	A2	3	10-25	100-250	B
Vellinge	A2	3	25-50	250-500	B
Värmdö	A2	3	25-50	50-100	A
Öckerö	A2	2	10-25	500-1000	B
Österåker	A2	2	25-50	100-250	A
Borlänge	B3	2	50-100	50-100	B
Borås	B3	1	100-200	100-250	B
Eskilstuna	B3	2	100-200	50-100	B
Gävle	B3	2	100-200	50-100	B
Halmstad	B3	2	50-100	50-100	B
Helsingborg	B3	1	100-200	250-500	B
Jönköping	B3	1	100-200	50-100	B
Karlstad	B3	2	50-100	50-100	B
Linköping	B3	1	100-200	100-250	B
Luleå	B3	2	50-100	25-50	B
Lund	B3	1	100-200	250-500	A
Norrköping	B3	1	100-200	50-100	B
Sundsvall	B3	2	50-100	25-50	B
Södertälje	B3	2	50-100	100-250	B
Trollhättan	B3	2	50-100	100-250	B
Umeå	B3	1	100-200	50-100	B
Uppsala	B3	1	200-500	100-250	A
Västerås	B3	1	100-200	100-250	B
Växjö	B3	2	50-100	50-100	B
Örebro	B3	1	100-200	100-250	A
Östersund	B3	2	50-100	25-50	B
Alvesta	B4	3	10-25	10-25	B
Aneby	B4	3	<10	10-25	B
Bjurholm	B4	3	<10	<10	C
Bjuv	B4	3	10-25	100-250	B
Eslöv	B4	2	25-50	50-100	B
Forshaga	B4	3	10-25	25-50	B
Färgelanda	B4	3	<10	10-25	C
Gagnef	B4	3	10-25	10-25	B
Gnesta	B4	3	10-25	10-25	B
Grums	B4	3	<10	10-25	C
Grästorp	B4	3	<10	10-25	C
Habo	B4	2	10-25	25-50	B
Hallsberg	B4	3	10-25	25-50	B
Hallstahammar	B4	2	10-25	50-100	B
Hammarö	B4	2	10-25	250-500	B
Heby	B4	3	10-25	10-25	B
Höganäs	B4	3	25-50	100-250	B
Hörby	B4	3	10-25	25-50	B
Höör	B4	3	10-25	50-100	B
Kil	B4	2	10-25	25-50	B
Klippan	B4	3	10-25	25-50	B
Knivsta	B4	2	10-25	50-100	A
Krokom	B4	3	10-25	<10	B
Kumla	B4	2	10-25	100-250	B
Laholm	B4	3	25-50	25-50	B
Landskrona	B4	2	25-50	250-500	B
Lekeberg	B4	3	<10	10-25	B
Lessebo	B4	3	<10	10-25	B

Kommun	SKL Kommun- grupp	Urbaniserings- grad (DEGURBA)	Folkmängd 2017 [tusental personer]	Befolknings- täthet [Invånare/km2]	Befolknings- tillväxt
Mark	B4	3	25-50	25-50	B
Mjölby	B4	3	25-50	25-50	B
Mullsjö	B4	3	<10	25-50	B
Nora	B4	3	10-25	10-25	B
Nordmaling	B4	3	<10	<10	C
Nykvarn	B4	2	10-25	50-100	A
Perstorp	B4	3	<10	25-50	B
Sjöbo	B4	3	10-25	25-50	B
Strängnäs	B4	3	25-50	25-50	B
Surahammar	B4	2	10-25	25-50	C
Svalöv	B4	3	10-25	25-50	B
Svenljunga	B4	3	10-25	10-25	B
Säter	B4	3	10-25	10-25	B
Söderköping	B4	3	10-25	10-25	B
Tierp	B4	3	10-25	10-25	B
Timrå	B4	2	10-25	10-25	B
Trosa	B4	3	10-25	50-100	A
Vänersborg	B4	2	25-50	50-100	B
Vännäs	B4	3	<10	10-25	B
Åstorp	B4	2	10-25	100-250	B
Åtvidaberg	B4	2	10-25	10-25	C
Älvkarleby	B4	3	<10	25-50	B
Ängelholm	B4	2	25-50	100-250	B
Örkelljunga	B4	3	10-25	25-50	B
Askersund	B5	3	10-25	10-25	C
Berg	B5	3	<10	<10	C
Boden	B5	2	25-50	<10	B
Bräcke	B5	3	<10	<10	C
Enköping	B5	2	25-50	25-50	B
Finspång	B5	2	10-25	10-25	B
Flen	B5	3	10-25	10-25	B
Herrljunga	B5	3	<10	10-25	B
Hofors	B5	2	<10	10-25	C
Hylte	B5	3	10-25	10-25	B
Kinda	B5	3	<10	<10	C
Kristinehamn	B5	2	10-25	25-50	B
Köping	B5	2	25-50	25-50	B
Laxå	B5	3	<10	<10	C
Lindesberg	B5	3	10-25	10-25	B
Lysekil	B5	3	10-25	50-100	C
Motala	B5	2	25-50	25-50	B
Munkfors	B5	3	<10	25-50	C
Nässjö	B5	2	25-50	25-50	B
Ockelbo	B5	3	<10	<10	C
Robertsfors	B5	3	<10	<10	C
Sala	B5	2	10-25	10-25	B
Sandviken	B5	2	25-50	25-50	B
Säffle	B5	3	10-25	10-25	C
Tingsryd	B5	3	10-25	10-25	C
Tranemo	B5	3	10-25	10-25	B
Tranås	B5	2	10-25	25-50	B
Uddevalla	B5	2	50-100	50-100	B
Ulricehamn	B5	3	10-25	10-25	B
Uppvidinge	B5	3	<10	<10	B

Kommun	SKL Kommun- grupp	Urbaniserings- grad (DEGURBA)	Folkmängd 2017 [tusental personer]	Befolknings- täthet [Invånare/km2]	Befolknings- tillväxt
Vaggeryd	B5	3	10-25	10-25	B
Valdemarsvik	B5	3	<10	10-25	C
Vindeln	B5	3	<10	<10	C
Älvsbyn	B5	3	<10	<10	C
Östhammar	B5	3	10-25	10-25	B
Avesta	C6	2	10-25	25-50	B
Falkenberg	C6	3	25-50	25-50	B
Falköping	C6	3	25-50	25-50	B
Falun	C6	2	50-100	25-50	B
Gotland	C6	3	50-100	10-25	B
Hudiksvall	C6	3	25-50	10-25	B
Härnösand	C6	2	25-50	10-25	B
Hässleholm	C6	3	50-100	25-50	B
Kalmar	C6	2	50-100	50-100	B
Karlshamn	C6	2	25-50	50-100	B
Karlskoga	C6	2	25-50	50-100	B
Karlskrona	C6	3	50-100	50-100	B
Katrineholm	C6	2	25-50	25-50	B
Kiruna	C6	2	10-25	<10	C
Kristianstad	C6	3	50-100	50-100	B
Lidköping	C6	2	25-50	50-100	B
Ljungby	C6	3	25-50	10-25	B
Mariestad	C6	2	10-25	25-50	B
Norrhälje	C6	3	50-100	25-50	B
Nyköping	C6	2	50-100	25-50	B
Oskarshamn	C6	2	25-50	25-50	B
Piteå	C6	2	25-50	10-25	B
Skellefteå	C6	3	50-100	10-25	B
Skövde	C6	2	50-100	50-100	B
Varberg	C6	3	50-100	50-100	B
Värnamo	C6	2	25-50	25-50	B
Västervik	C6	2	25-50	10-25	B
Ystad	C6	2	25-50	50-100	B
Örnsköldsvik	C6	3	50-100	<10	B
Arboga	C7	2	10-25	25-50	B
Boxholm	C7	3	<10	10-25	B
Bromölla	C7	3	10-25	50-100	B
Degerfors	C7	2	<10	25-50	C
Eksjö	C7	2	10-25	10-25	B
Emmaboda	C7	3	<10	10-25	C
Essunga	C7	3	<10	10-25	B
Fagersta	C7	2	10-25	50-100	B
Gnosjö	C7	3	<10	10-25	B
Gullspång	C7	3	<10	10-25	C
Götene	C7	3	10-25	25-50	B
Hedemora	C7	3	10-25	10-25	B
Hjo	C7	2	<10	25-50	B
Hultsfred	C7	3	10-25	10-25	B
Högsby	C7	3	<10	<10	B
Karlsborg	C7	3	<10	10-25	B
Kungsör	C7	3	<10	25-50	B
Ljusnarsberg	C7	3	<10	<10	C
Markaryd	C7	3	10-25	10-25	B
Mellerud	C7	3	<10	10-25	C

Kommun	SKL Kommun- grupp	Urbaniserings- grad (DEGURBA)	Folkmängd 2017 [tusental personer]	Befolknings- täthet [Invånare/km2]	Befolknings- tillväxt
Munkedal	C7	3	10-25	10-25	B
Mönsterås	C7	3	10-25	10-25	B
Mörbylånga	C7	3	10-25	10-25	B
Norberg	C7	3	<10	10-25	B
Nordanstig	C7	3	<10	<10	C
Nybro	C7	2	10-25	10-25	B
Olofström	C7	3	10-25	25-50	B
Orust	C7	3	10-25	25-50	C
Osby	C7	3	10-25	10-25	B
Oxelösund	C7	2	10-25	250-500	B
Ronneby	C7	3	25-50	25-50	B
Simrishamn	C7	3	10-25	25-50	B
Skara	C7	2	10-25	25-50	B
Skinnskatteberg	C7	3	<10	<10	C
Smedjebacken	C7	3	10-25	10-25	B
Storfors	C7	3	<10	10-25	C
Sävsjö	C7	3	10-25	10-25	B
Sölvesborg	C7	3	10-25	50-100	B
Tibro	C7	2	10-25	50-100	B
Tidaholm	C7	2	10-25	25-50	B
Tjörn	C7	3	10-25	50-100	B
Tomelilla	C7	3	10-25	25-50	B
Torsås	C7	3	<10	10-25	C
Töreboda	C7	3	<10	10-25	B
Vadstena	C7	3	<10	25-50	C
Vara	C7	3	10-25	10-25	C
Vingåker	C7	3	<10	25-50	B
Vårgårda	C7	3	10-25	25-50	B
Ydre	C7	3	<10	<10	C
Älmhult	C7	3	10-25	10-25	B
Ödeshög	C7	3	<10	10-25	C
Östra Göinge	C7	3	10-25	25-50	B
Arvidsjaur	C8	3	<10	<10	C
Arvika	C8	3	25-50	10-25	C
Bengtstors	C8	3	<10	10-25	C
Bollnäs	C8	3	25-50	10-25	B
Dals-Ed	C8	3	<10	<10	C
Dorotea	C8	3	<10	<10	C
Filipstad	C8	3	10-25	<10	B
Gislaved	C8	3	25-50	25-50	B
Gällivare	C8	2	10-25	<10	C
Hagfors	C8	3	10-25	<10	C
Haparanda	C8	2	<10	10-25	C
Hällefors	C8	3	<10	<10	C
Jokkmokk	C8	3	<10	<10	C
Kalix	C8	3	10-25	<10	C
Kramfors	C8	3	10-25	10-25	C
Ljusdal	C8	3	10-25	<10	C
Ludvika	C8	2	25-50	10-25	B
Lycksele	C8	2	10-25	<10	C
Malå	C8	3	<10	<10	C
Mora	C8	3	10-25	<10	B
Norsjö	C8	3	<10	<10	C
Ovanåker	C8	3	10-25	<10	C

Kommun	SKL Kommun- grupp	Urbaniserings- grad (DEGURBA)	Folkmängd 2017 [tusental personer]	Befolknings- täthet [Invånare/km2]	Befolknings- tillväxt
Pajala	C8	3	<10	<10	C
Ragunda	C8	3	<10	<10	C
Sollefteå	C8	3	10-25	<10	C
Sorsele	C8	3	<10	<10	C
Strömsund	C8	3	10-25	<10	C
Sunne	C8	3	10-25	10-25	C
Söderhamn	C8	3	25-50	10-25	C
Torsby	C8	3	10-25	<10	C
Vansbro	C8	3	<10	<10	C
Vetlanda	C8	3	25-50	10-25	B
Vilhelmina	C8	3	<10	<10	C
Vimmerby	C8	3	10-25	10-25	B
Åmål	C8	2	10-25	25-50	B
Ånge	C8	3	<10	<10	C
Årjäng	C8	3	<10	<10	B
Åsele	C8	3	<10	<10	C
Överkalix	C8	3	<10	<10	C
Övertorneå	C8	3	<10	<10	C
Arjeplog	C9	3	<10	<10	C
Borgholm	C9	3	10-25	10-25	C
Båstad	C9	3	10-25	50-100	B
Eda	C9	3	<10	10-25	C
Härjedalen	C9	3	10-25	<10	C
Leksand	C9	3	10-25	10-25	B
Malung-Sälen	C9	3	10-25	<10	C
Orsa	C9	3	<10	<10	C
Rättvik	C9	3	10-25	<10	C
Sotenäs	C9	3	<10	50-100	C
Storuman	C9	3	<10	<10	C
Strömstad	C9	3	10-25	25-50	B
Tanum	C9	3	10-25	10-25	B
Åre	C9	3	10-25	<10	B
Älvdalen	C9	3	<10	<10	C



K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige.

Vi forskar om hur kollektivtrafiken kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner. Vi utbildar kollektivtrafikens aktörer och sprider kunskap till beslutsfattare så att debatten om kollektivtrafik förs på vetenskaplig grund.

K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö universitet och VTI i samarbete med Stockholms läns landsting, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

www.k2centrum.se

