



Mobility Insights #1

Lokala och regionala beslutsfattare om framtidens mobilitet



Ett redaktionellt samarbete mellan Dagens Industri,
Dagens Samhälle och Aktuell Hållbarhet

Fördjupande journalistik om framtidens hållbara mobilitet

Spelplanen för transporter ritas om i snabbt tempo. Klimatmålen driver fram en utveckling mot ny teknik, innovativa tjänster och beteendeförändringar. Det är en omdanande samhällsförändring som utmanar etablerade synsätt kring hur samhällen ska utformas för att klara av att ställa om till framtidens mobilitet.

Mitt i denna omdanande förändring står Sveriges kommuner och regioner. Hur ser de på denna förändringen? Vilka utmaningar står de inför? Och vad hindrar dem från att ta nästa steg?

I den första upplagan av Di Mobilitets rapport Mobility Insights som du nu har framför dig ger vi svar på just dessa frågor.

Mobility Insights, som kommer två gånger per år, har som mål att kartlägga, identifiera och analysera trender och utveckling inom mobiliteten. Rapporten är ett samarbete mellan Dagens Industri, Dagens Samhälle och Aktuell Hållbarhet.

Rapporten har producerats av Tobias Persson, frilansjournalist och reporter på Aktuell Hållbarhet.

Di Mobilitet är en redaktionell satsning från Dagens Industri med fokus på att informera, vägleda och guida under framväxten av det nya mobilitetssystemet. Med vår fördjupande journalistik, våra undersökningar, rapporter och möten vänder vi oss främst till dig som är beslutsfattare eller nyckelperson i näringslivet.

Satsningen sker med hjälp av finansiering från våra partners, men den journalistisk produktionen är helt oberoende från deras inflytande.



Dagens Samhälle



Aktuell Hållbarhet

Partners



Innehåll





Foto: TT/Magnus Andersson

Framtidens mobilitet tar form i Sveriges kommuner och regioner

De flesta kommuner och regioner har en plan. Men tre hinder bromsar utvecklingen: brist på pengar, invanda beteenden och otillräckligt samarbete. Det visar Mobility Insights enkät där vi tar tempen på hur lokala och regionala makthavare ser på framtidens mobilitet.

Andelen resor med cykel, gång och annan mikromobilitet samt kollektivtrafik behöver öka, men det betyder inte att bilen har spelat ut sin roll. Det gäller framför allt i glesbygda kommuner och regioner där det sägs vara särskilt stor brist på finansiering för att ställa om till hållbara transporter. Den främsta utmaningen i omställningsarbetet är brist på finansiering, följt av svårigheter att få till beteende-

förändringar och en samverkan mellan kommuner och regioner.

Det är några av slutsatserna från en enkät som Dagens Industri, Dagens Samhälle och Aktuell Hållbarhet har skickat ut till kommunstyrelseordföranden (KSO) och regionstyrelseordföranden (RSO) runtom i landet. Slutsatserna presenteras närmare under fyra avsnitt i rapporten.

Sveriges kommuner och regioner

58 %



...av kommunerna har tagit fram en plan med syfte att ställa om resande och transporter inom kommunen mot hållbarhet.

92 %



...av regionerna har tagit fram en plan med syfte att ställa om resande och transporter inom regionen mot hållbarhet.

har en viktig roll i omställningen till framtidens mobilitet. Enkäten har riktats till KSO:er och RSO:er för att få en bild av hur lokala och regionala beslutsfattare ser på utvecklingen och utmaningarna för att ställa om till framtidens hållbara mobilitet. I den här rapporten lyfter vi fram perspektiv kring hur beslutsfattare i kommuner och regioner vill forma framtidens mobilitet samt deras syn på utmaningar och investeringsbehov.

Med mobilitet syftar vi på arbetet med att ställa om och anpassa transportsystemet så att personer och varor kan transporteras på ett hållbart sätt. Mobiliteten kan exempelvis stärkas genom stadsplanering, styrmedel och infrastrukturinvesteringar med hänsyn till miljömål samt behovet av fungerande kommunikationer.

Flera olika drivkrafter för mobilitet

Drivkrafterna till arbetet med hållbar mobilitet kan vara flera och skilja sig mellan olika typer av orter. I städer kan effektiv ytanvändning vara en viktig drivkraft, medan det i glesare bygder kan vara en fråga om ökad tillgänglighet för invånarna. En drivkraft som städer och glesare orter delar är behovet av att minska koldioxidutsläppen. 2030 ska utsläppen från inrikes transporter, utom inrikes

flyg, på nationell nivå ha minskat med 70 procent jämfört med 2010 års nivå, vilket är fastslaget i målet om fossiloberoende fordonsflotta och en del av det klimatpolitiska ramverket.

Enkäten visar att det på de allra flesta håll i landet finns fastslagna planer och strategier för att ställa om resande och transporter mot ökad hållbarhet. Elva av tolv RSO:er (92 procent) som har svarat på enkäten säger att det finns någon form av mobilitetsplan eller trafikstrategi med detta syfte i regionen. Den tolfte svarar att arbete pågår.

Bland kommunerna svarar 58 procent av KSO:erna att det finns en plan eller strategi på plats. Andelen är något lägre i kommuner med mindre städer och landsbygdskommuner, medan andelen är som högst i storstäder och storstadsnära kommuner. Bland de kommuner som inte har tagit fram en mobilitetsplan eller trafikstrategi svarar många KSO:er att det finns planer på att ta fram en sådan, alternativt att strategier har arbetats in i andra styrdokument.

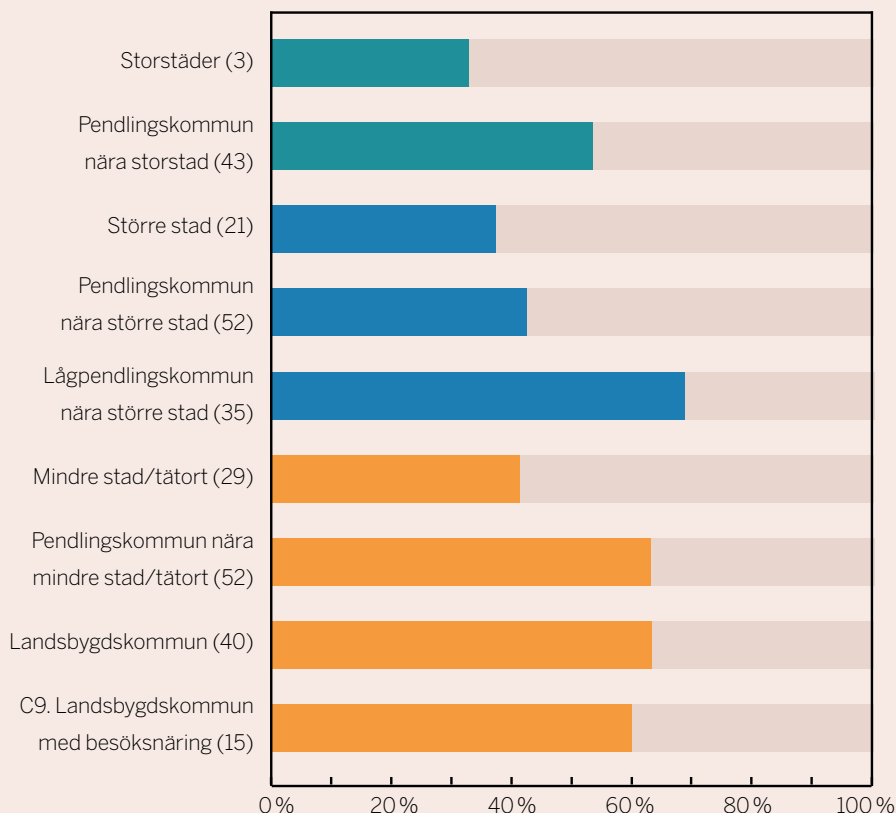
Metod och bortfall i enkäten

Enkäten skickades ut till alla landets KSO:er och RSO:er i slutet av juni och den har varit öppen fram till mitten av augusti. Vi har fått in svar från



Andel svar från olika kommungrupper

Kommunerna har delats upp enligt Sveriges Kommuner och Regioners kommungruppsindelning. Antal kommuner i varje grupp visas inom parentes. Färgerna markerar huvudgrupperna: storstäder och storstadsnära kommuner (turkos), större städer och kommuner nära större stad (blå), mindre städer/tätorter och landsbygd (gul)



157 KSO:er och 12 RSO:er, vilket ger en svarsandel på 54 procent respektive 57 procent. Svarsfrekvensen ligger strax under de 60 procent som krävs för att kunna generalisera resultatet. Å andra sidan var ett bortfall att räkna med eftersom enkäten skickades ut i samband med semesterperioden. Med det sagt ser vi att det ändå finns trender bland svaren som är intressanta att lyfta fram.

Det är också viktigt att påpeka att svaren nödvändigtvis inte är representativa för hela kommun- och regionstyrelsens inriktning. Enkäten har riktats till KSO:er och RSO:er för att skapa en bild av hur representanter

för den politiska majoriteten i kommunernas och regionernas verkställande organ ser på utvecklingen kring hållbar mobilitet.

För analysen av KSO:ernas svar har vi använt oss av Sveriges Kommuner och Regioners kommungruppsindelning. Indelningen består av nio grupper fördelade på tre huvudgrupper, där kommunerna grupperats utifrån vissa kriterier som tätortsstorlek, närhet till större tätort och pendlingsmönster. Procentuellt sett ser vi att bortfallet är störst inom kommungruppen storstäder, där de tre storstäderna ingår, samt inom gruppen större stad och mindre stad. ■

Nuläge

Långt kvar till 2030-målet trots att utsläppen minskar: "Bränslebyte har drivit utvecklingen"

Utvecklingen mot en fossiloberoende fordonsflotta går åt rätt håll. Men takten för utsläppsminskningarna behöver öka för att målet om 70 procent minskade utsläpp till 2030, jämfört med 2010, ska nås. Det säger Per Östborn som är projektledare för 2030-sekretariatets och Gröna Bilisters indikatorer som följer utvecklingen mot 2030-målet.

Bilden av att utvecklingen går för långsamt delas av flera bedömare, däribland Klimatpolitiska rådet som menar att befintliga åtgärder och politiska beslut inte räcker för att nå 2030-målet.

Mer än 90 procent av utsläppen inom transportsektorn kommer från vägtrafiken. Den enskilt största utsläppskällan är personbilar men även godstransporter på väg som genererar stora utsläpp.

2030-sekretariatets och Gröna Bilisters indikatorer visar att det på nationell nivå framför allt går åt rätt håll vad gäller bränslebyte, med en accelererande försäljning av elbilar och laddhybrider samt ökad användning av biodrivmedel. Ökningen av biodrivmedel börjar emellertid avta och en del experter säger att det kan stagnera på grund av ökad konkurrens om hållbara biodrivmedel.

– Bränslebyte har drivit utvecklingen mot lägre koldioxidutsläpp under flera år men man kan befara att det stannar av, säger Per Östborn.

Inom området energieffektivisering finns en negativ trend kring nybilsförsäljningen, där

koldioxidutsläppen från nya bilar har ökat sedan 2016. Förklaringen ligger i en ökad aptit för SUV:ar.

Det område där det sker minst utveckling är beteendeförändringar.

– Andelen färdsträcka med gång, cykel eller kollektivtrafik är endast 20 procent, och ökar bara med myrsteg. Detta speglas i körsträckorna i bil per capita. De har stagnerat och legat stilla under flera år. På landsbygden finns till och med en ökande trend i körsträckor, medan det har minskat något i storstäderna.

Det finns ändå positiva tecken i att resandet med kollektivtrafik har ökat 7 procent sedan 2010. Bussåkandet har stått relativt still och ökningen drivs i synnerhet av lokal och regional spårbunden trafik.

– Det är ett tydligt resultat av politiska satsningar. Framför allt i Skåne har Öresundståget varit en succé. Även Mälardalen och Västtrafik har kommit med satsningar. En del säger att satsningarna är dyra men de har gett utväxling i resandet, säger Per Östborn.



Per Östborn, projektledare på 2030-sekretariatet och Gröna Bilister.

I slutet av 2019 gjorde

Gröna Bilister en djupanalys av kommunernas utveckling. En slutsats var att det finns väldigt stora skillnader mellan kommuner som är väldigt lika varandra.

Den största skillnaden i utfall fann Gröna Bilister i grupperna mellanstora städer och pendlings-

kommuner. Nästan hälften av bilkörandet i landet sker i dessa grupper, och därför skulle det ha en betydande påverkan om resmönstren förändras i de kommunerna. Som exempel lyfter Per Östborn fram pendlingskommunerna Forshaga och Lessebo, där den senare har betydligt mindre bilåkande.

– I Lessebo finns fungerande järnväg men i Forshaga är tåget nedlagt och folk blir mer eller mindre tvingade att köra bil. Infrastrukturen är väldigt viktig för att möjliggöra för oss medborgare att resa hållbart.

Infrastrukturen är väldigt viktig för att möjliggöra för oss medborgare att resa hållbart.

En annan trend som Gröna Bilister lyfter fram är att glesbygden i norra Sverige ligger efter vad gäller användning av förnybara bränslen och försäljning av bilar med lägre utsläpp.

– Det tycker vi är onödigt. Är det något sätt som norra Sverige och glesbygden kan bidra till målet är det att byta drivmedel. Där behöver man lägga manken till och ordna mer laddinfrastruktur. En annan lämplig åtgärd är att konvertera gamla bilar så att de kan gå på biodrivmedel.

Per Östborns budskap till kommunerna är att de ska integrera mobilitetsarbetet i hela kommunens arbete och ta hjälp av kommunsamarbeten. Han menar också att klyftan mellan stad och land behöver slutas.

– Man kan inte ställa samma krav på alla landsändar. I synnerhet glesbygdskommuner behöver särskilt stöd från statligt håll.



Foto: Susan Yin/Unsplash

Fler behöver cykla och gå – men bilen är skyddad

En klar majoritet av KSO:erna och RSO:erna instämmer i att resande med gång, cykel och kollektivtrafik behöver öka inom kommunen och regionen. Men det är inte lika självklart att bilåkandet ska minska.

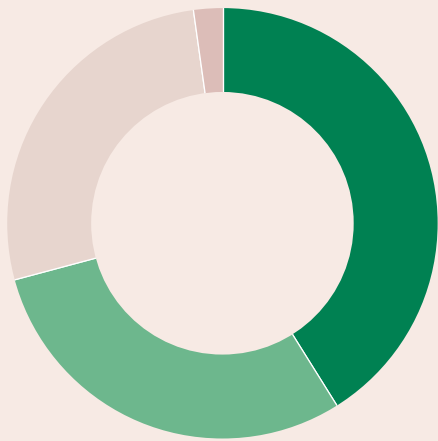
Resandet med gång, cykel och annan mikromobilitet behöver öka som andel av de totala transporterna i kommunen. Det anser sju av tio KSO:er. Det finns emellertid en märkbar skillnad beroende på om kommunen har tagit fram någon form av mobilitets- eller trafikstrategi med syfte att ställa om till mer hållbara transporter i kommunen. Bland de kommuner som har tagit fram en strategi instämmer

84 procent av KSO:erna helt eller till stor del i att cykel, gång och mikromobilitet behöver öka, medan andelen ligger på 57 procent bland KSO:er i kommuner som ännu inte har tagit fram en sådan strategi.

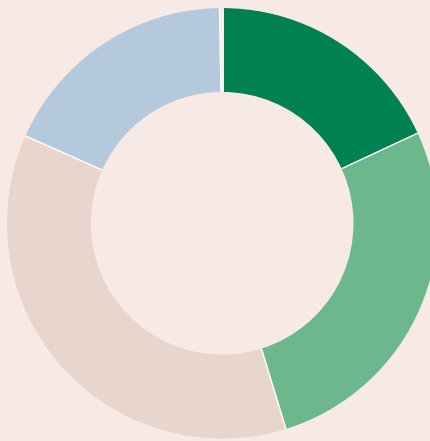
Det visar sig också att viljan att öka resandet med gång, cykel och mikromobilitet inte bara är en storstadsfråga. Andelen KSO:er som instämmer till stor del eller helt ligger

Resande med cykel, gång och annan mikromobilitet behöver öka som andel av de totala transporterna inom kommunen/regionen.

Kommuner. Hela urvalet.



Regioner. Hela urvalet.



Instämmer...

- helt
- till stor del
- delvis
- inte alls
- vet ej

i spannet 62-73 procent i de tre huvudgrupperna för olika kommuntyper.

Flera KSO:er uttrycker i enkäten att det finns problem med bristfälliga cykelvägar i kommunen. Stina Munters (C), KSO i landsbygds-kommunen Vansbro, önskar mer mikromobilitet men påpekar att utbyggnaden av cykelvägar i princip är obefintlig och att cyklister får cykla längs landsvägen med ”med livet som insats”. Hon menar att det finns en brist på flexibilitet hos Trafikverket när det kommer till utbyggnad av cykelvägar.

”När något skall göras enligt Trafikverkets riktlinjer så ska cykelvägar ha samma standard i Solna stad och pyttelilla Vansbro. I Solna bor det lika många människor på en gata som det gör i hela Vansbro kommun, det måste finnas alternativ kring hur man kan bygga, olika standard för att möta olika behov”, skriver hon i enkäten.

Johan Andersson (S), KSO i pendlingskommunen Eslöv påpekar att staten behöver ta ett större ansvar för kostnaden att bygga ut cykelvägar.

”Trafikverket behöver ta ett större ansvar för cykelbanor längs deras vägar, skall kommunerna klara av att ställa om i detaljplanerat område måste staten ta denna kostnad”, skriver han.

På regionnivå visar det sig att knappt varannan RSO vill se mer gång, cykel och mikromobilitet. En förklaring till den lägre andelen kan vara att frågor som rör gång, cykel och mikromobilitet främst ligger på kommunen och staten.

Mer kollektivtrafik efterfrågas

Det finns en samstämmighet bland RSO:er att resandet med kollektivtransporter behöver öka som andel av de totala transporterna. 50 procent instämmer helt i påståendet och ytterligare 40 procent instämmer till stor del. Irene Svenonius (M), RSO i Region Stockholm, instämmer i behovet av ökad kollektivtrafik och drar kopplingen till behovet av att kommunerna satsar på cykel, gång och annan mikromobilitet.

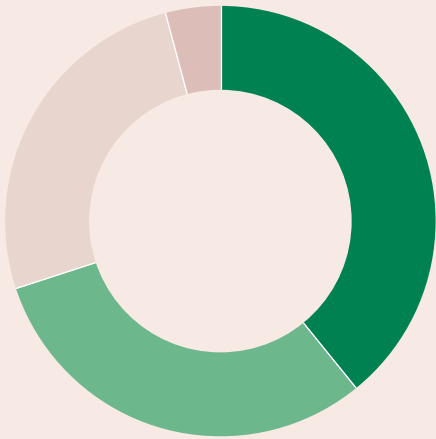
”Ökade kommunala investeringar i gång, cykel och annan mikromobili-

”
Trafikverket
behöver ta ett
större ansvar
för cykelbanor
längs deras
vägar.

Johan Andersson
(S), KSO i Eslöv.

Resande med kollektiva transportmedel behöver öka som andel av de totala transporterna inom kommunen/regionen.

Kommuner. Hela urvalet.



Regioner. Hela urvalet.



Instämmer...

- helt
- till stor del
- delvis
- inte alls

tet bidrar även till ökad framkomlighet för kollektivtrafik varför det vore önskvärt”, skriver hon.

KSO:er menar också i stor utsträckning att resandet med kollektiva transporter behöver öka. Även här finns en koppling till ifall kommunen har tagit fram en mobilitets- eller trafikstrategi för ökat hållbart resande, där KSO:er i kommuner med en framtagen strategi i högre utsträckning ser ett behov av att öka andelen kollektivtransporter. Viljan att öka andelen resor med kollektivtrafik syns i såväl storstäder som mindre städer och glesbygd.

Bilen är inte utspelad

Även om ökat resande med gång, cykel och kollektivtrafik önskas betyder det inte att bilen har spelat ut sin roll. 36 procent av RSO:erna och en av tio KSO:er instämmer inte alls i att minskad biltrafik är en förutsättning för att minska koldioxidutsläppen i linje med de nationella miljömålen.

Det är framför allt RSO:er i regioner med en lägre befolkningsmängd som inte ser att biltrafiken behöver

minska. Lennarth Förberg (M), RSO i Blekinge, menar att det inte är bilen som är problemet utan att det som behövs är en övergång till förnybara bränslen.

”Med moderna, förnyelsebara bränslen och säkerställd tillgång till el kan alla transportslag vara miljövänliga. Människor skulle välja miljövänligt bränsle om det fanns tillgängligt och till ett rimligt pris”, skriver Lennarth Förberg.

På kommunsidan sticker emellertid storstäder och storstadsnära kommuner ut, där en av fem KSO:er inte anser att biltrafiken behöver minska. Samtidigt är det många mer glesbefolkade kommuner som påpekar att det inte går att klara sig utan bilen, vilket vi går in på mer i nästa avsnitt.

Ett sätt att fortsätta använda bilen men minska på körsträckorna är att stimulera mer samåkning vilket Ann-Katrin Järåsen (S), KSO i Torsby kommun, efterfrågar.

”Särskilda skattelättnader vid samåkning till arbete skulle göra stor nytta”, skriver hon.

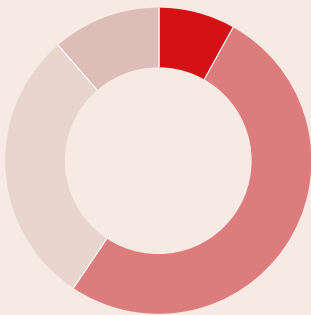
36%

av RSO:erna håller inte alls med om att minskad biltrafik inom regionen är en förutsättning för att minska koldioxidutsläppen från transporter i linje med nationella miljömål.

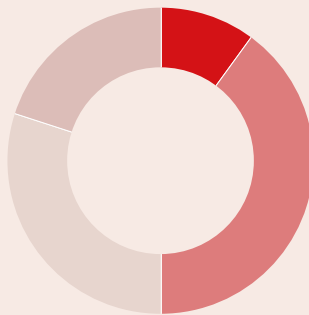
Minskad biltrafik inom kommunen är en förutsättning för att minska koldioxidutsläppen från transporter i linje med nationella miljömålen.

Instämmer... ● inte alls ● delvis ● till stor del ● helt

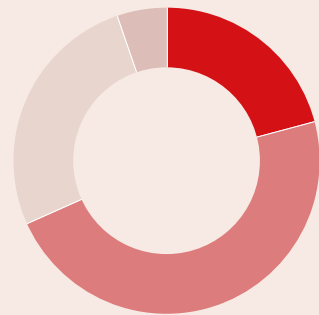
Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner



Större städer och kommuner nära större stad

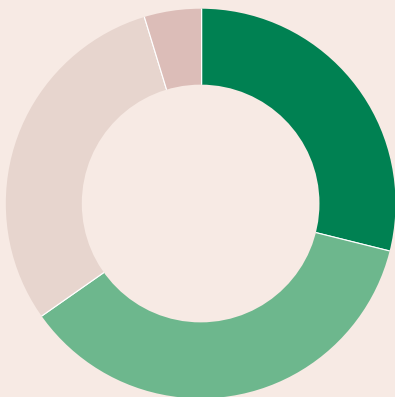


Storstäder och storstads-nära kommuner

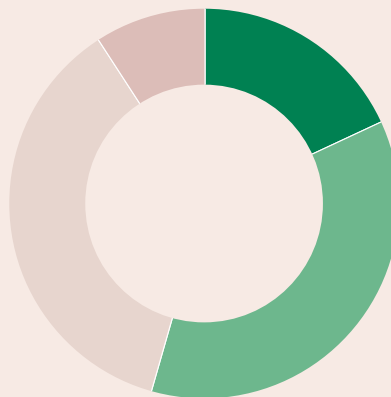


En av de största utmaningarna med att få till en hållbar mobilitet i kommunen/regionen är beteendeförändringar; att få människor att välja mer miljövänliga transportslag.

Kommuner. Hela urvalet.



Regioner. Hela urvalet.



Instämmer...

● helt
● till stor del
● delvis
● inte alls

Beteendeförändringar en utmaning

En utmaning med att ställa om till en mer hållbar mobilitet genom att få fler att välja mikromobilitet och kollektivtrafik är att få till beteendeförändringar. 65 procent av KSO:erna och 55 procent av RSO:erna anser att beteendeförändringar är en av de största utmaningarna för att ställa om till hållbara transporter.

”Vi har mycket begränsad kollek-

tivtrafik vilken vi vill utöka men det är såklart kostsamt. Vi utökade en sträcka under två år. Det tar tid med beteendeförändringar och resultatet blev en nedlagd busslinje på grund av för höga kostnader per trafikant”, skriver Lena Lovén Rolén (S), KSO i Skinnskatteberg kommun.

När det gäller kollektivtrafik finns också farhågor att coronapandemin

”
Det tar tid
med beteende-
förändringar.

Lena Lovén
Rolén (S), KSO
i Skinnskatteberg.

Yteffektivitet i urban miljö

Malmö skrotar p-hus – satsar på mobilitetshus

I Malmö stads trafik- och mobilitetsplan som antogs 2016 har kommunen satt ett mål om att biltrafiken ska minska som andel av de totala resorna fram till 2030. Målet gäller både för invånarna som blir fler och resenärer som pendlar till staden. Kommunen vill istället att fler resor ska ske med yteffektiva färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik.

– Yta är det stora problemet eftersom den begränsar oss. Det är både den mest värdefulla resursen, men också den mest ändliga. Den tvingar fram nya mobilitetslösningar, säger Andréas Schönström (S), tekniska nämndens ordförande i Malmö stad.

Under hösten väntas kommunen ta beslut om en ny parkeringspolicy och parkeringsnorm. En förändring är att nya bostäder som byggs längs kollektivtrafiktäta stråk i stan ska få lov att bygga med nära noll parkeringsplatser, vilket bidrar till att hålla bostads-



Andréas Schönström (S), tekniska nämndens ordförande i Malmö stad.

priserna nere. Ett annat förslag som är på gång är att det kommunalt ägda parkeringsbolaget ska få en ny inriktning.

– Parkering Malmö ska ändra inriktning från att förvalta parkeringshus till att förvalta mobilitetshus. Mobilitetshusen ska ge utrymme till alla olika delbara transportsätt såsom elbilar, el-scootrar och elscyklar.

Parkeringsplatser som tidigare har hyrts ut till privatpersoner, företag eller byggherrar som saknar parkeringsutrymme skärs bort. Istället ska Parkering Malmö erbjuda ett samlat abonnemang för delningstjänster som finns i mobilitetshusen i kombination med kollektivtrafiken. Delningstjänsterna ska erbjudas av privata bolag men kommunen faciliterar utvecklingen av tjänsten. Utvecklingen av Parkering Malmös nya affärsmodell sker i höst. Målet är att komma igång med skarpa försök i början av 2021.

– Vi måste se delningstjänsterna som en del av stadens infrastruktur. Det innebär att vi måste ge den bästa platsen utifrån geografiskt hänseende och att de ligger jämt fördelade över stan och nära kollektivtrafiken. Då ger man inte bara tillgång till parkeringsplatser utan även fordonet. Det är en helt ny inriktning för Malmö stad.

”Yta är det stora problemet eftersom den begränsar oss.”

Delningstjänsterna kommer bara ha reserverade platser inne i parkeringshusen eftersom lagstiftning hindrar möjligheten att öronmärka parkeringsplatser för delningstjänster på allmänna gator. På andra sidan sundet ser det annorlunda ut, där privata delningsföretag betalar schablonavgifter för reserverade parkeringsplatser till Köpenhamns kommun. Andréas Schönström vill se nationell lagstiftning som ger svenska kommuner samma möjlighet.

– Vi blir väldigt låsta till att jobba med parkeringshusen istället för att kunna använda gatorna. Vi skulle vilja styra våra allmänna ytor på ett annat sätt än vi gör idag.

leder till minskat resande. 26 procent av KSO:erna och 30 procent av RSO:erna tror att corona kommer få långsiktiga negativa konsekvenser för möjligheten att ställa om mot mer kollektivtrafik.

”Vill och vågar människor åka i kollektivtrafiken igen, med den trängsel som fanns före coronapandemin?”, skriver Mats Gerdau (M), KSO i Nacka kommun.

Samtidigt har corona lett till att andelen cyklister och gående ökat i många delar av landet, vilket flera kommuner har tagit vara på. 14 procent av KSO:erna svarar att kommunen har genomfört långsiktiga åtgärder eller investeringar för att ge mer plats för cykel och gång. Ytterligare 2 procent har genomfört tillfälliga åtgärder för att underlätta för cyklister och gående. ■

14%

av KSO:erna säger att kommunen har genomfört långsiktiga åtgärder för att förbättra rörligheten för cyklister och gående, som en konsekvens av coronapandemin.



Foto: Mostphotos/Roland Magnusson

Glesbygdens utmaning: En fungerande kollektivtrafik

Glesbygden dras med särskilda mobilitetsutmaningar. Det gäller inte minst svårigheterna att få till en kollektivtrafik som klarar av att vara ett alternativ till bilen.

Mer glesbefolkade orter utanför de större städerna dras med särskilda utmaningar i omställningen till hållbar mobilitet. På ett övergripande plan är det ingen signifikant skillnad i hur KSO:er i mindre kommuner ser på behovet av att öka resandet med gång, cykel och kollektivtrafik jämfört med KSO:er i kommuner med större städer och storstäder. De sticker inte heller märkbart ut vad gäller synen på behovet att minska

bilresandet för att de nationella miljömålen ska nås. Däremot ser vi i många kommentarer att mer glesbefolkade kommuner har stora utmaningar i att minska behovet av bilen.

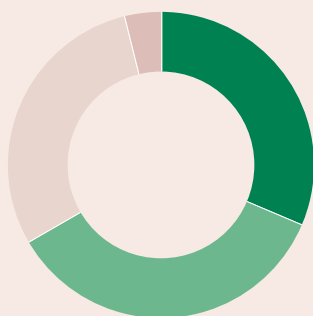
”I en glesbygdskommun måste vi ha biltrafik men frågan är väl snarare hur bilen drivs”, skriver Håkan Englund (S), KSO i Ovanåker kommun.

Uppfattningen delas av Harry Bouveng (M), KSO i pendlingskommunen Nynäshamn.

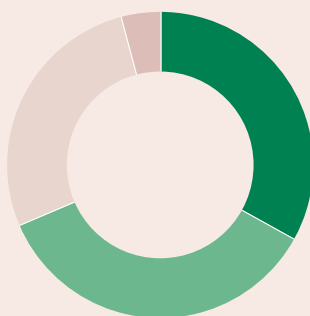
Svar från gruppen mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner.

Instämmer... ● helt ● till stor del ● delvis ● inte alls

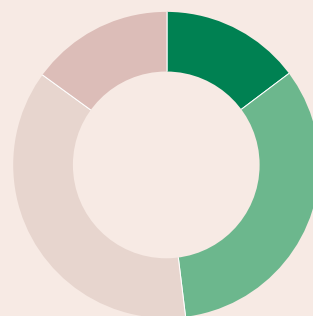
Resande med kollektiva transportmedel behöver öka som andel av de totala transporterna.



Cykel, gång och annan mikromobilitet behöver öka som andel av de totala transporterna.



Beteendeförändringar är en av de största utmaningarna i omställningen till hållbara transporter.



”Det är inte bilarna utan drivmedlet som är huvudproblemet. I en landsbygdskommun med stora avstånd räcker inte cykeln”, skriver Harry Bouveng.

Svårt med fungerande kollektivtrafik

Många KSO:er lyfter särskilt fram utmaningarna med att få till en fungerande kollektivtrafik som kan vara ett alternativ till bilen.

”När man ser över kollektivtrafiken så drar man alltid in den på landsbygden, vilket bara ökar behovet av bil som redan finns”, skriver Johan Niklasson (C), KSO i Lekeberg.

Morgan E Andersson (C), KSO i Mellerud kommun, påpekar att det behövs satsningar på kollektivtrafiken om biltrafiken ska kunna minska.

”En förutsättning för minskad biltrafik i vår kommun med stor andel landsbygd, är en kraftigt utvecklad kollektivtrafik”, skriver Morgan E Andersson.

De långa avstånden skapar särskilda utmaningar att få till en fungerande kollektivtrafik.

”Glesbefolkad och stor kommun till ytan gör det svår att få kostnads-

effektiv kollektivtrafik”, skriver Tommy Nilsson (S), KSO i Kalix.

Christina Lidström (M), KSO i Bjurholm kommun, är inne på samma spår.

”Sedan har vi långa avstånd med få invånare vilket gör att det inte är lönsamt med kollektivtrafik i många delar av kommunen även om ett samarbete med kranskommuner görs”, skriver hon.

Kristine Hästmark (M), KSO i pendlingskommunen Gnosjö, påpekar att satsningar i kollektivtrafiken bör styras för att främja mer arbetspendling.

”Vi är en landsbygdskommun med begränsad kollektivtrafik. Störst vikt bör läggas på arbetspendling för att nå största möjliga effekt på miljön”.

Anna Frej (S), KSO i pendlingskommunen Vännäs, skriver att kommunen gör satsningar för att invånarna ska ställa bilen vid tågstationen.

”Vi är en landsbygdskommun med många byar som helt saknar kollektivtrafik, så vi satsar på parkeringar och elbilsuttag vid de två tågstationerna”, skriver hon. ■

”
Det är inte bilarna utan drivmedlet som är huvudproblemet.

Harry Bouveng (M),
KSO i Nynäshamn.

Bilens framtida roll

”Biltrafiken kommer troligtvis behöva minska – frågan är hur mycket och av vilken anledning”

En betydande del av enkätens respondenter anser inte att minskad biltrafik är nödvändigt för att få ner transporternas koldioxidutsläpp i linje med miljömålen. Detta trots att en majoritet vill se en ökande andel cykling och kollektivtrafik av de totala resorna. Matematiken kring summan av transportslagen tycks inte gå ihop.

– Man har en känsla av att det är så. Även hos många KSO:er och RSO:er verkar det vara svårt att förstå att cykeln inte kan betyda ett smack för klimatutsläppen om det inte sker på bekostnad av biltrafiken, säger Karin Brundell-Freij, senior transportexpert på WSP och adjungerad professor vid Lunds universitet.

Hon menar ändå att bilen kommer fortsätta spela en viktig roll i framtiden

– Det är ingen som tror att vi kan bara kan vara mer transport-snåla och köra mer kollektivtrafik om vi ska minska utsläppen tillräckligt.

Eftersom bilen kommer fortsätta spela en viktig roll i samhället säger Karin Brundell-Freij att avfossiliseringen av biltrafiken en väldigt viktig fråga.

– Ska vi nå de här målen måste det gå snabbt med bilens avfossilisering. Så är det.

Därmed inte sagt att bilåkandet kan fortsätta så som det ser ut idag. Karin Brundell-Freij påpekar att även de mer teknioptimistiska scenarierna från Trafikverket förutspår att bensinpriserna kommer

att behöva höjas om klimatmålet skall kunna nås. Flera andra scenarier från Trafikverket förutsätter 10-20 procent minskade körsträckor i bil för att målet ska kunna nås.

I teorin kan en kraftigt ökad användning av biodrivmedel och eldrivna fordon möjliggöra en utveckling där körsträckorna inte behöver minska. Men Karin Brundell-Freij säger att det finns flera utmaningar. Dels kommer det dröja många år med dyra subventioner för att nuvarande fordonsflotta ska bytas ut till eldrivna fordon. Samtidigt ökar konkurrensen om biodrivmedel vilket driver upp priserna.

– Jag tror att biltrafiken kommer behöva minska. Sen är frågan hur mycket och om det sker genom att bilkörandet blir naturligt dyrare när de styrs mot mer hållbara alternativ eller om det sker genom ekonomiska styrmedel, säger Karin Brundell-Freij.

En annan aspekt att ta hänsyn till är livscykelutsläppen från

elbilar och biobränsle. Målet om en fossiloberoende fordonsflotta tar inte hänsyn till detta, men det kan vara värt att beakta i kontexten av global rättvisa.

– Är det rimligt att vi lägger oss på nivåer som innebär att vi blir nettoimportörer av biobränsle? Det beror på vad vi menar med att vi vill vara ett

föregångsland. Om vi vill visa att Sverige kan gå en väg som andra kan följa är det inte rimligt.

Så vad betyder det här för mer glesbefolkade orter i Sverige? Karin Brundell-Freij säger att korta och medellånga resor som startar i någon av storstadsregionerna inte utgör mer än drygt 10 procent av all biltrafik i landet. Knappt två tredjedelar av personbilstrafiken handlar om långa resor över tre mil.

– Med tanke på hur mycket biltrafik som sker utanför storstäderna är det inte möjligt att säga att

”ni som har bra kollektivtrafiken får åka mindre bil”. Jag tror många tänker sig att det här handlar om att vi inte ska få köra bil längre, men det handlar om att vi ska köra lite mindre bil. Det finns bilresor som kan påverkas även på landsbygden.

Ska vi nå de här målen måste det gå snabbt med bilens avfossilisering.

Hon konstaterar att satsningar på kollektivtrafiken kan vara dyra och ineffektiva i glesbygden, men då kan exempelvis åtgärder för ökat distansarbete och stöd till lokala lantbutiker bidra till förändrade resvanor. Samtidigt menar hon att man behöver vara öppen för att utsläppen inte kommer minska lika mycket i alla delar av Sverige till 2030, och att det behövs ökad tydlighet från staten om hur målet om en fossiloberoende fordonsflotta ska nås.

– Det som framför allt hade varit önskvärt är om det tydliga politiska målet hade gått vidare mot ett beslut eller en inriktning kring hur vi ska nå dit.



Karin Brundell-Freij, senior expert inom transportanalys på WSP.

Mobilitet i glesbygd

Landsbygden i politikernas sikte: "Digital teknik möjliggör samordning av transporter"

I början av mars släppte riksdagens trafikutskott rapporten Mobilitet på landsbygder, som är en forskningsöversikt och nulägesbeskrivning kring åtgärder för att öka tillgängligheten på landsbygden. Rapporten är framtagen av trafikutskottets arbetsgrupp för forskning- och framtidsfrågor som 2019 fick i uppdrag i att fördjupa sig i området.

– Utgångspunkten är att det finns en gemensam politisk ambition i riksdagen att mobilitet på landsbygden måste öka. Det grundar sig i att under förra mandatperioden beslutade riksdagen att det ska vara ett fördubblingsmål i kollektivtrafiken, säger Teres Lindberg (S), ledamot i trafikutskottet.

Hon påpekar att det är praktiskt omöjligt att fördubblingen bara ska ske i storstäderna och att det därför finns ett behov av att även se till att det finns fungerande mobilitetslösningar utöver bilen på landsbygden. Att förbättra mobiliteten på glesbygden handlar inte bara om miljö utan

det är i grunden även en fråga om valfrihet, säger Teres Lindberg.

– I de här frågorna finns det väl inte några direkta konflikter. Om vi pratar om höjd bensinskatt uppstår en konflikt, men behovet av valfrihet ser nog alla. Kan man underlätta för den gruppen finns många vinster, inte bara för miljön utan även fördelningsmässigt.

Rapporten presenterar många olika typer av mobilitetslösningar för glesbygd samt exempel från kommuner och regioner. Teres Lindberg menar att rapporten är särskilt intressant eftersom den tittar brett på frågan om mobilitet i glesbygd. Ett exempel som Teres

Lindberg lyfter fram är att transporter skulle kunna samordnas i större utsträckning med hjälp av digital teknik.

– Man kan fråga sig hur effektivt det är när det i glesbygd går flera olika former av samhälls- och affärsmässiga transporter på samma

slinga varje dag, exempelvis hemtjänst, pakethantering och brevbäring. Det finns mängder av den här typen av transporter, och även persontransporter, som skulle kunna samordnas med hjälp av digital teknik. Det är sånt som inte görs idag.

Några konkreta åtgärder eller förslag i trafikutskottet har ännu inte skett till följd av rapporten. Förklaringen ligger i coronapandemin som har tvingat fram ändrade prioriteringar. Men Teres Lindberg ser framför sig att trafikutskottet kommer arbeta vidare med frågorna om mobilitet på landsbygd. Hon säger också att rapporten är viktig för politisk idéutveckling.

– Snart börjar den allmänna motionstiden och jag tror att bara det faktum att vi producerat rapporten bidrar till att ledamöterna använder många av de tankar och idéer som finns i rapporten för att lyfta de här politiska frågorna. Jag ser fram emot att vi kommer arbeta med mobilitet i högre utsträckning i de betänkande vi ska behandla under riksdagsåret.



Teres Lindberg (S), ledamot i trafikutskottet.

Dalatrafik samordnar serviceresor för att fylla platserna

Ett av många exempel som lyfts fram i trafikutskottets rapport kommer från Skattungbyn i Orsa kommun. Dalatrafik har tillsammans med Skattungbyns utvecklingsförening, IVL Svenska Miljöinstitutet och företaget Freelway utvecklat en digital tjänst för samordning av transporter. Tjänsten kan dels användas för

samåkning, där privatpersoner kan lägga upp och boka resor i en app. Men den digitala tjänsten används även av Dalatrafik som lägger upp lediga platser i särskilda persontransporter, till exempel serviceresor, som passerar Skattungbyn.

– När Dalatrafik får in en bokning för exempelvis en sjuk-

transport eller färdtjänst som passerar Skattungbyn så synliggörs den direkt i Freelway-appen. Då blir resan tillgänglig för bokning för de som bor i Skattungbyn, och om någon bokar in sig så går informationen om bokningen direkt till Dalatrafik, säger Tobias Forngren, vd för Freelway som står för utvecklingen av appen.



Foto: Unsplash/Daniel Moqvist

Det största hindret: Brist på finansiering

Den största utmaningen för omställningen mot hållbara transporter är brist på finansiering, säger såväl KSO:er som RSO:er. Många säger också att staten behöver ta ett större ansvar i finansieringsfrågan.

Brist på finansiering för nödvändiga infrastrukturinvesteringar kopplade till hållbara transporter är en av de största utmaningarna i omställningsarbetet. Det säger drygt tre av fyra KSO:er och 82 procent av RSO:erna i enkäten. Utmaningen rankas med god marginal högre än frågor som beteendeförändringar, lagstiftning och brist på teknik.

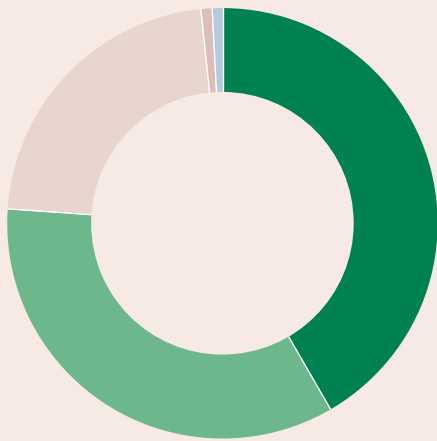
”Infrastrukturen i Kalmar län är

eftersatt generellt. Vi behöver därför alla transportslag och ökade investeringar för att överhuvudtaget överleva som län. Däremot vill vi kraftfullt styra över resor och pendlande till gröna alternativ och främja miljövänliga och klimatneutrala drivmedel”, skriver Angelica Katsanidou (S), RSO i Region Kalmar.

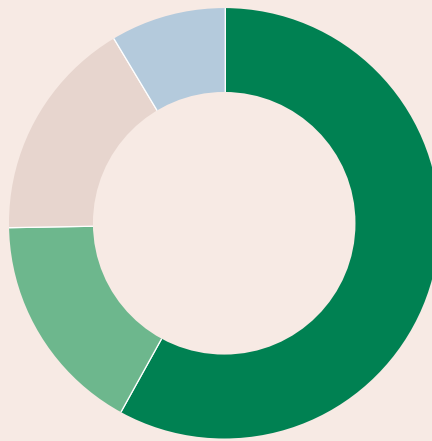
För många kommuner och regioner förstärks också utmaningen

En av de största utmaningarna med att få till en hållbar mobilitet i kommunen/regionen är att få loss finansiering för nödvändiga infrastrukturinvesteringar kopplade till hållbara transporter.

Kommuner. Hela urvalet.



Regioner. Hela urvalet.



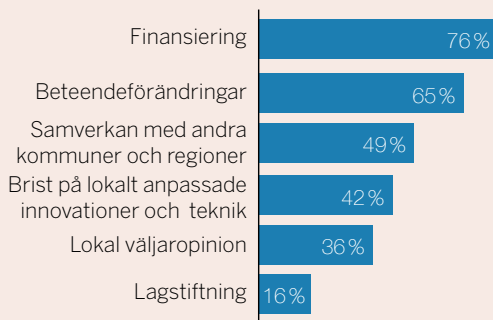
Instämmer...

- helt
- till stor del
- delvis
- inte alls
- vet ej

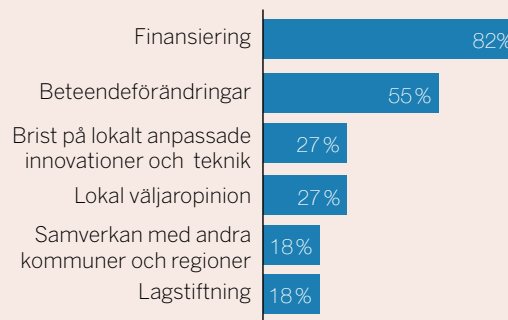
Jämförelse mot andra utmaningar som har presenterats i enkäten.

Nedan presenteras andel av respondenterna som instämmer helt eller till stor del i att respektive område är en av de största utmaningarna i omställningsarbetet.

Kommuner. Hela urvalet.



Regioner. Hela urvalet.



på grund av den pågående coronapandemin.

”Frågan är vad man vill och vad det finns utrymme för nu när coronapandemin gör att skatteintäkterna störtdyker”, skriver Mats Gerdau (M), KSO i Nacka kommun.

Finansieringsfrågan anses vara särskilt problematisk inom kommungruppen mindre städer och landsbygdskommuner, där 83 pro-

cent av KSO:erna instämmer helt eller till stor del i påståendet att brist på finansiering är en av de största utmaningarna för att ställa om till hållbara transporter.

Mer spårbunden trafik efterfrågas

Runtom i landet finns en stor efterfrågan på investeringar i spårbunden trafik. På frågan hur investeringar i regionen ska prioriteras de kom-

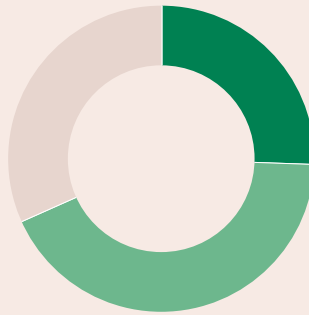
En av de största utmaningarna med att få till en hållbar mobilitet i kommunen är att få loss finansiering för nödvändiga infrastrukturinvesteringar kopplade till hållbara transporter.

Instämmer... ● helt ● till stor del ● delvis ● inte alls

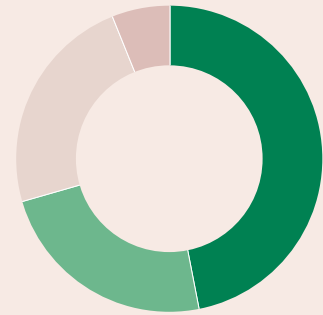
Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner



Större städer och kommuner nära större stad



Storstäder och storstads-nära kommuner



mande tio åren svarar drygt åtta av tio RSO:er att det behövs ökade investeringar i spårbunden trafik. Samtidigt vill 59 procent av KSO:erna se ökade investeringar i spårbunden trafik i kommunen, med reservation för att det finns ett bortfall av respondenter som svarar att de idag inte har spårbunden trafik. Återgien sticker de mindre kommunerna ut med en hög andel KSO:er som ser ett behov av ökade investeringar.

”Vårt dilemma är inte biltrafiken inom kommunen, det är vägburna transporter till och igenom kommunen, inklusive turisttrafik. Det vi behöver är en rejäl satsning på Inlandsbanan, så att vi får en miljömässigt bättre godstransport”, skriver Lars Gunnar Nordlander (S), vice KSO i Härjedalen kommun.

Investeringsbehoven finns även i västra Sverige.

”Vi måste få två nya dubbelspår på Västra Stambanan mellan Alingsås och Göteborg för att öka kapaciteten på hela banan både för gods och persontransporter”, skriver Bengt Sjöberg (M), KSO i Töreboda kommun.

Pengar till cykel och vägtransporter

Högt upp på önskelistan över områden att investera i står även infrastruktur för gång, cykel och annan mikromobilitet. 60 procent av KSO:erna och 46 procent av RSO:erna svarar att de vill se ökade investeringar på området.

”E70 går förbi byar och genom tätorter där säkra gång och cykelvägar saknas för orsbor och skolelever. Kommunen kommuniserar problemen med Region Dalarna och försöker leta medel för finansiering av förbättringar”, skriver Kjell Tenn (C), KSO i Älvdalen kommun.

Detsamma gäller infrastruktur för vägtransporter där 64 procent av KSO:erna och 73 procent av RSO:erna vill att investeringarna ökar.

Samtidigt menar en stor del av RSO:erna, 40 procent, att investeringar i mikromobilitet och kollektivtrafik inte ska öka på bekostnad av investeringar i biltrafiken.

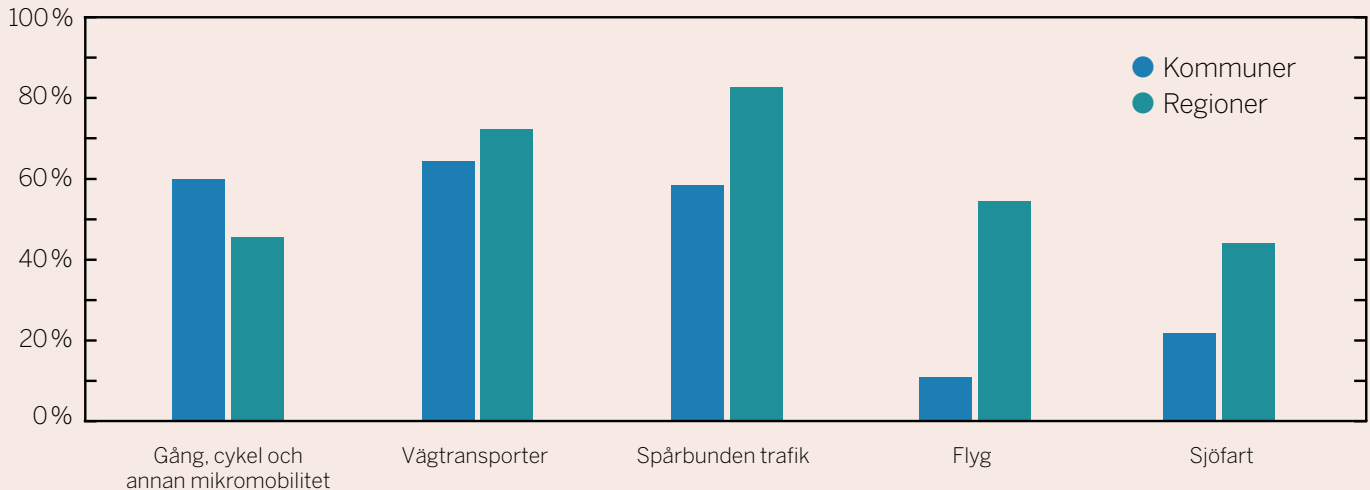
”Infrastrukturinvesteringar behöver öka i kollektivtrafik men inte nödvändigtvis på bekostnad av investeringar i biltrafik och väg-

”
Infrastrukturinvesteringar behöver öka i kollektivtrafik men inte nödvändigtvis på bekostnad av investeringar i biltrafik.

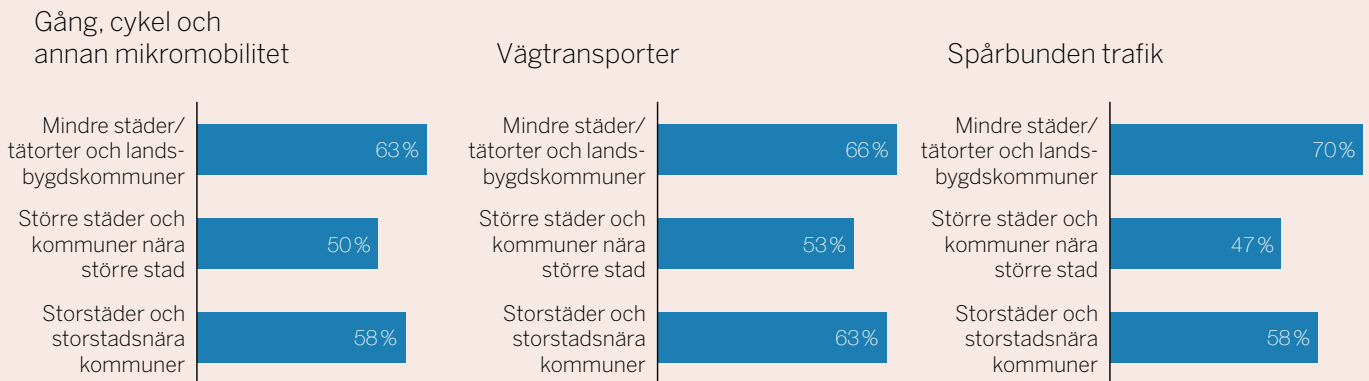
Irene Svenonius (M), RSO i Region Stockholm

Hur vill du att investeringarna i din kommun kopplade till olika transportslag ska prioriteras de kommande tio åren?

Andel som vill se ökade investeringar inom olika transportslag. Hela urvalet.



Andel inom olika kommungrupper som vill se ökade investeringar inom respektive transportslag. Kommuner uppdelat efter de tre huvudgrupperna.



transporter. Östlig förbindelse och Förbifart Stockholm är exempel på kritiska objekt som ökar kollektivtrafikens resande”, skriver Irene Svenonius (M), RSO i Region Stockholm.

Även KSO:erna är i stor utsträckning tveksamma till om investeringar i biltrafik ska flyttas över till mikromobilitet och kollektivtrafik.

”Vi behöver investeringar både för cykel och tunnelbana men också

vägar där både bussar och bilar kan åka”, skriver Mats Gerdau (M), KSO i Nacka kommun.

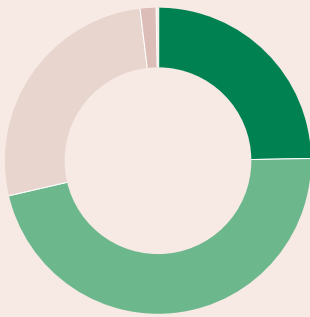
Behov av förnybar laddinfrastruktur

Drygt två tredjedelar av KSO:erna och RSO:erna svarar att utbyggnaden av förnybar laddinfrastruktur, exempelvis laddstolpar och tankstationer för biogas, är av hög prioritet. Behovet är särskilt stort i kommuner med mindre städer och tätorter samt

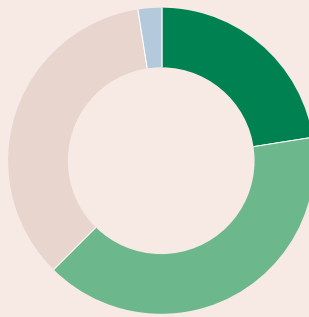
Utbyggnaden av ny laddinfrastruktur för fordon, exempelvis laddstolpar och biogasmackar, är av hög prioritet i min kommun för att nå en mer hållbar mobilitet.

Instämmer... ● helt ● till stor del ● delvis ● inte alls ● vet ej

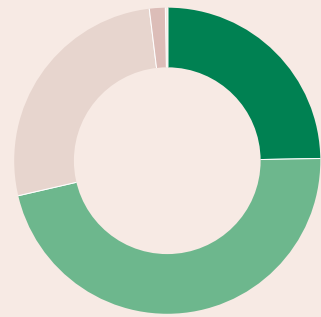
Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner



Större städer och kommuner nära större stad



Storstäder och storstads-nära kommuner



landsbygdskommuner, där det i många fall sägs vara svårt att bryta bilnormen samtidigt som de dras med ekonomiska utmaningar.

Lars Gunnar Nordlander (S), vice KSO i Härjedalens kommun menar att staten behöver ta ett ökat ansvar för utbyggnad av ortssammanbindande bindande nät för laddinfrastruktur där privata aktörer saknar möjlighet att räkna hem investeringen.

”Finansiering av miljövänliga investeringar, till exempel laddinfrastruktur är en mycket svår nöt att knäcka. Kommunen har helt enkelt inte råd. En del av svårigheten med beteendeförändring är kopplat till bristen på laddinfrastruktur och gles kollektivtrafik”, skriver Lars Gunnar Nordlander.

”Staten behöver ta sitt ansvar”

Att staten behöver ta ett ökat ansvar för att finansiera omställningen mot hållbara transporter är en åsikt som återkommer på flera håll.

”Större ekonomiska resurser från staten krävs till infrastruktursatsningar både regionalt och kommu-

nalt”, skriver Kristina Bendz (M), KSO i Ystad kommun.

Ronny Sandberg (S), KSO i Åstorp kommun, skriver att det är viktigt att staten tar sitt ansvar för övergripande infrastruktur och inte tvingar kommunerna att ta över ansvaret. Lars Rosander (C), KSO i Hultsfred kommun, är inne på samma spår.

”Statens ovilja att investera i infrastruktur såsom järnvägar och bredband gör att kommunerna får ta ett betydligt ökat ekonomiskt ansvar”, skriver han.

Samtidigt lyfts kritik om att kommunernas investeringsutrymme påverkas av Trafikverkets överföring av kostnader.

”Trafikverkets ökade överföring av kostnader belastar kommunernas investeringar”, skriver Johan Andersson (S), KSO i Eslöv kommun.

Det finns också ett visst missnöje med att storstäderna sägs vara prioriterade vid statliga investeringar.

”Statliga och regionala investeringar saknas, storstäder prioriteras”, skriver Johan Bolinder (M), KSO i Skurup kommun. ■

”
Större ekonomiska resurser från staten krävs till infrastruktursatsningar både regionalt och kommunalt.

Kristina Bendz (M),
KSO i Ystad.

Ekonomisk utjämning

SKR: "Man kan fundera på om man behöver ge ett högre stöd till mindre kommuner"

Under de närmsta åren väntas gapet mellan kommunernas och regionernas intäkter och kostnader öka. Det ekonomiska utrymmet har i många fall påverkats negativt av coronapandemin, med följdfeffekten att kommunala och regionala satsningar för att ställa om till hållbara transporter riskerar att skjutas upp. Det säger Annika Wallenskog, chefsekonom på Sveriges Kommuner och Regioner.

– Det har blivit ett klart avbräck vill jag säga, inte bara på grund av brist på pengar utan även på grund av att fokus har legat någon annan stans.

Annika Wallenskog säger att det kan finnas ett behov av att stötta framför allt mindre kommuner som har det tufft ekonomiskt, trots utjämningssystemet som redan ger stöd till glesbygdskommuner. Minskade invånarantal innebär att fasta kostnader ska fördelas på färre invånare i många mindre kommuner, samtidigt som de inte har samma möjlighet att sälja av och exploatera mark som större kommuner har.

– Då kan man fundera på om man behöver ge ett högre stöd till mindre kommuner för att de ska klara av detta. Det är ofta där hållbarhetsutmaningar är större, säger Annika Wallenskog.

Kommuner och regioner behöver hjälpas åt säger Annika Wallenskog, men hon menar också att staten måste finnas till hands för att hjälpa kommuner som har svårt att ställa om.



Annika Wallenskog, chefsekonom på SKR.

Hållbarhetssatsningar inom infrastruktur för transporter är också ett område som staten borde se som en bra konjunkturpolitisk satsning påpekar hon.

– Jag tror att det vore en bra satsning nu när vi har en lågkonjunktur. För att komma ur krisen vore det bra att satsa på sånt som kan ge en positiv miljöpåverkan framåt och dessutom ger en hög sysselsättning, säger Annika Wallenskog.

Ett investeringsområde som hon lyfter fram är utbyggnaden av bredband, som ännu ligger efter i delar av landet. Annika Wallenskog konstaterar att coronapandemin har gett positiva sidoeffekter för minskat resande genom att fler tjänster erbjuds digitalt och distansarbetet har ökat, vilket många nu har lärt sig att det faktiskt fungerar.

– Det handlar till stor del om att man jobbar på ett nytt sätt, med mer distansarbete och digitala besök inom många områden vilket bidrar till att få ner resandet. Men för att

det ska fungera måste det finnas bredband och digital infrastruktur som funkar överallt i landet, speciellt där det är långa avstånd, säger Annika Wallenskog.

Ett annat satsningsområde som Annika Wallenskog lyfter fram är kollektivtrafiken, med

hänvisning till fördubblingsmålet som riksdagen beslutade om under förra mandatperioden. I synnerhet menar hon att det behövs mer satsningar på spår-bunden trafik.

– Ska man pendla till och från arbetet och har längre sträckor så gör man inte det om det bara finns buss. Folk vill ha spår-bunden trafik för att vara ska vara beredd att pendla längre sträckor. Där tror jag att man behöver se över vad det finns för möjligheter i större delar av landet, kombinera med att man jobbar hemma

vissa dagar i veckan, säger Annika Wallenskog.

Att stötta regionerna i spår-bunden trafik är viktigt. Man kan se i stora delar av Sverige att det finns spår men de används inte.

Hon påpekar att det i stora delar av landet går att resa norr till söder via kusten men att det är svårare att resa inåt landet. För att möjliggöra pendlande behövs bättre möjligheter att resa inåt landet säger Annika Wallenskog, och lyfter

fram Skånes satsning på Pågatågen som ett gott exempel som har gett resultat för resandet.

– Att stötta regionerna i spår-bunden trafik är viktigt. Man kan se i stora delar av Sverige att det finns spår men de används inte. De håller snarare på att läggas ner. Man kanske skulle kunna använda vissa sträckor? Skåne var väldigt tidigt ute med Pågatågen, och man ser att det blir en helt annan möjlighet att resa när tågen går kors och tvärs mellan olika ställen, säger Annika Wallenskog.

Statens ansvar

Infrastrukturministern: "Utmaningen är också att ställa om med resurser vi redan använder"

Infrastrukturminister Tomas Eneroth säger att staten har skjutit till mer resurser än någonsin för att hjälpa kommuner och regioner, bland annat genom stadsmiljöavtalet, klimatklivet och riktade medel för cykelinsatser. Men han säger också att kommunerna och regionerna måste ta ett eget ansvar för att se till att deras investeringar är hållbara.

– Staten tar ett ökat ansvar för det som kommuner och regioner tidigare gjorde, säger Tomas Eneroth.

Men han säger också att kommunerna och regionerna måste ta ett eget ansvar för att se till att deras investeringar är hållbara.

– Den stora utmaningen är också att göra omställningen med alla de resurser vi redan använder. Att inte bara se nyinvesteringar, utan även använda traditionella medel.

Enkäten visar att utmaningen med brist på finansiering tycks vara särskilt problematisk bland mindre kommuner och landsbygdkommuner. Infrastrukturministern konstaterar att utmaningarna ser annorlunda i glesbygd och att det därför finns behov av särskilt stöd till mindre kommuner i glesbygden.

– Det är ett av skälen att kostnadsutjämnningen är viktig. Klarar vi omställningen i hela landet gynnar det också storstäderna, säger Tomas Eneroth.

Ser du behov av särskilda stöd för glesbygden från statligt håll?

– Ja, framför allt att

ytterligare stötta uppbyggandet av infrastruktur i landsbygd. Det ser jag ett tydligt behov vare sig vi pratar om spår- och vägnätet, där det gäller att ha rätt förutsättningar ur trafiksäkerhetssynpunkt samt för skogs- och besöksnäring. Men även bredbandsutbyggnad, säger Tomas Eneroth.

Samtidigt påpekar infrastrukturministern att omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta, 70 procent minskade koldioxidutsläpp från vägtransporter till 2030 jämfört med 2010, behöver ske i hela landet.

– Ett av skälen till att vi gör åtgärder för bredband och elektrifiering i hela landet är att hela landet ska kunna vara med i omställningen. Men det är klart att resurserna kommer behöva utvecklas och öka, inte minst på grund av coronapandemin som gjort att vi tappat tempo, säger Tomas Eneroth.

Tomas Eneroth är tveksam till bilden som stundtals målas upp om att landsbygden inte vill ställa om till hållbara transporter.

– Jag kommer själv från Kosta mitt i Småland som en utpräglad landsbygd. Jag värjer mig mot bilden av att man i landsbygd är tveksam till omställning. Tvärtom finns ett engagemang på landsbygden. Däremot inser man att det inte är tunnelbana utan andra

insatser som behövs, alltifrån hur kollektivtrafiken kan bli anropsstyrd eller hur fordon kan elektrifieras och gå på biobränsle.

I slutet av juni fick Trafikverket uppdraget att ta fram en inriktning för en ny nationell infrastrukturplan, med särskilt fokus på hur vägar och järnvägar ska utvecklas och förvaltas under de kommande 12 åren. Uppdraget bygger på en överenskommelse med Centerpartiet och Liberalerna, och det innefattar även att Trafik-

verket ska se över möjliga linjesträckningar för nya stambanor och höghastighetståg.

Planen ska ligga till grund för den nya infrastrukturproposition som regeringen planerar att lägga fram i riksdagen nästa år. Tomas Eneroth säger att regeringen är villig att satsa mer pengar

i nästa proposition, jämfört de 700 miljarder som presenterades under förra mandatperioden.

– Nästa gång kommer det säkert bli mer än 700 miljarder, säger han och tillägger att regeringen vill öka satsningarna på den spårbundna trafiken.

Under hösten ska Tomas Eneroth resa runt i Sverige för att träffa näringsliv samt företrädare från kommuner och regioner för att lyssna in behoven på lokal och regional nivå.

– Nu blir det en grön återstart. Vi ser att det finns ett starkt engagemang i kommuner och regioner och att man vill göra mer för att ställa om, säger Tomas Eneroth.

”
Nu blir det en grön återstart. Vi ser att det finns ett starkt engagemang i kommuner och regioner.



Tomas Eneroth, infrastrukturminister.



Foto: Mostphotos/Decha Chaiyarat

Behov av ökad samverkan för gränsöverskridande transportlösningar

Både KSO:er och RSO:er menar att det behövs mer samverkan för att få till gränsöverskridande transportlösningar. Men det är främst KSO:erna som ser att brist på samverkan är en betydande utmaning.

Det behövs mer samverkan mellan olika kommuner och regioner så att varor och personer kan färdas mellan orter genom en kombination av flera olika transportslag. Det anser 70 procent av KSO:erna av RSO:erna.

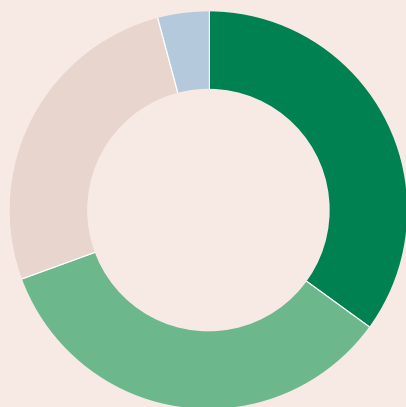
Men det är framför allt KSO:erna som anser att en av de största utmaningarna i omställningen mot hållbara transporter är att få till en samverkan med andra kommuner

och regioner för att få till gränsöverskridande transportlösningar. Bristen på en samordning är en av de utmaningar som hamnar i topp bland de alternativ som har presenterats.

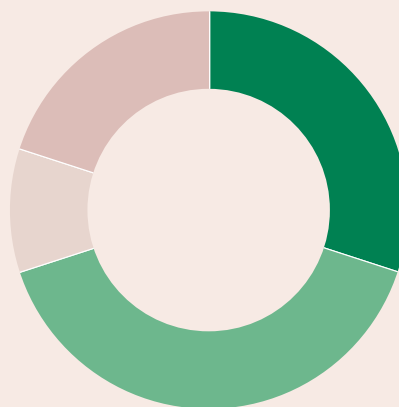
Återigen är KSO:er i kommuner med mindre städer och tätorter samt landsbygdskommuner överrepresenterade, med 76 procent som instämmer helt eller till stor del i att det behövs mer samverkan och 59

Det behövs mer samverkan mellan kommuner och regioner så att varor och personer kan färdas mellan orter genom en kombination av flera olika transportslag.

Kommuner. Hela urvalet.



Regioner. Hela urvalet.

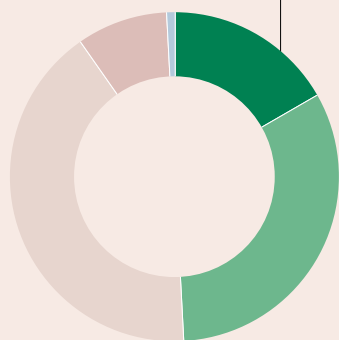


Instämmer...

- helt
- till stor del
- delvis
- inte alls
- vet ej

En av de största utmaningarna med att få till en hållbar mobilitet i kommunen är att få till en samverkan med andra kommuner och regioner för att få till gränsöverskridande hållbara transportlösningar.

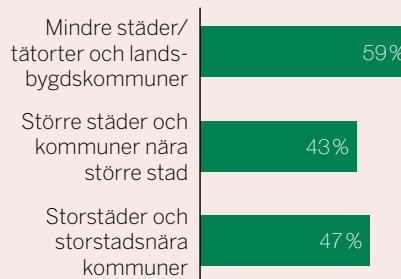
Kommuner. Hela urvalet.



Instämmer...

- helt
- till stor del
- delvis
- inte alls
- vet ej

Instämmer helt och till stor del.



procent som instämmer helt eller till stor del i att bristen på samverkan är en av de största utmaningarna.

Per Svensson (S), KSO i Falkenberg kommun, skriver att bristen på kollektivtrafik över länsgränserna är ett hinder.

”Landsbygdens gleshet är mycket utmanande liksom den bristande kollektivtrafik som finns över länsgränserna”, skriver han.

Samtidigt konstaterar Lenita Eric-

son (S), KSO i Luleå kommun, att det redan idag finns en fungerande samverkan, men att den kan bli bättre.

”Vi har redan idag en god samverkan, men den kan givetvis alltid bli bättre”, skriver hon.

Hubbar för smarta varuleveranser

Ett område som inte har täckts så mycket i den här rapporten är transporter av varor. Enkäten visar emellertid att knappt sju av tio KSO:er

Nya mobilitetslösningar

"Kommunerna har en viktig roll men de måste få till ett samtal på systemnivå med regionen"

Att det framför allt är KSO:erna som ser bristen på samverkan mellan kommuner och regioner som en stor utmaning förvånar inte Magnus Fredricson, strateg för hållbar samhällsutveckling på Skaraborgs kommunalförbund i Västra Götalandsregionen.

– Alla 15 kommuner i Skaraborg upplever att dialogen både med Västtrafik som kollektivtrafikutförare och med Västra Götalandsregionen som kollektivtrafikmyndighet haltar betänkligt. Det är svårt för kommunerna att nå fram.

Han menar att situationen inte är unik för Västra Götaland. Många kommuner uppfattar att det inte går att finna vägar för samverkan med regionen och kollektivtrafikutföraren för att hitta nya mobilitetslösningar i mindre orter.

– KSO:erna ser att det finns stora behov av att skapa nya mobilitets-tjänster. Det är kommunen som får arga samtal

när det sker neddragningar av kollektivtrafiken.

Efter flera år av dialog och kravställande har Skaraborgs kommunalförbund tillsammans med Västra Götalandsregionen fått igång projektet Komiland för att testa kombinerad mobilitet på tre mindre orter. Projektet ägs formellt av regionen och sker i samverkan med Västtrafik, forskningsinstitutet Rise och privata aktörer. De har utvecklat en digital plattform för bokning av olika transporttjänster, alltifrån kollektivtrafik till hyrcyklar, samåkning och bilpooler.



Magnus Fredricson, strateg för hållbar samhällsutveckling på Skaraborgs kommunalförbund.

Projektet var redo att rullas ut i mars men coronapandemin satte stopp. Istället blir det en mindre lansering under september, där samåkningstjänster får stryka på foten tills vidare.

– Det är en tråkig situation för vi vill kunna dra lärdomar vilket är svårare nu.

Huruvida corona får långsiktigt negativa konsekvenser för samåkning och kollektivtrafik är tidigt att säga. Men Magnus Fredricson menar att Komiland har potential att göra skillnad eftersom kommunen och regionen samverkar.

– Komiland är unikt på det sättet att regionen äger projektet. Det är bara kollektivtrafikmyndigheten som kan förändra utförarens uppdrag.

Han menar att kommunerna kan ha en viktig roll genom att vara första kunden av tjänster, men också ställa sina oanvända fordon till förfogande för uthyrning. En annan funktion är att förankra satsningar med invånarna.

– Det finns många områden där kommunerna behöver spela en roll, men då måste man få fram ett samtal på systemnivå med kollektivtrafikmyndigheten och utföraren. Kommunerna behöver få igång dialogen med regionen så att de börjar tänka på mobilitet och hållbar tillgänglighet istället för bara linjelagd kollektivtrafik.

anser att det behövs en bättre struktur av lokala och regionala hubbar för att varor och paket ska kunna transporteras på ett mer effektivt och miljövänligt sätt. Bland RSO:erna ligger andelen på fyra av tio.

Ett exempel på hur hubbar för omlastning av varor kan bidra till minskat transportarbete är kommunal samordning av varudistribution. Runt en av sju kommuner i Sverige har idag någon form av samordnad

varudistribution. Vanligtvis arbetar de i kluster som använder sig av en gemensam distributionscentral där varor omlastas innan de körs ut till kommunala verksamheter.

”Samordnad varutransport på Södertörn är ett bra exempel. Bör kunna utökas till fler verksamheter”, skriver Anita Mattsson (S), KSO i Tyresö kommun som samverkar med sju andra kommuner för en samordning av varuleveranser. ■

Kommunal samordning

"Samordnade varuleveranser ger flera vinster"

Minskad miljöpåverkan och ökade inköp från lokala livsmedelsproducenter. Det är de vanligaste drivkrafterna till att införa samordnad varudistribution bland de 45 kommuner som idag arbetar med detta.

– I kommuner som har infört samordnad varudistribution har antalet leveranser minskat med ungefär 50-80 procent. Det blir en effektivare distribution. Och om man tittar på mängden förnybart bränsle så är den generellt sett högre i kommuner med samordnad varudistribution där nio av tio kommuner kör på förnybart bränsle, säger Fredrik Mårdh, ansvarig för Nationellt centrum för samordnad varudistribution.

Konceptet går ut på att samordna alla varuleveranser som kommunen köper in, exempelvis livsmedel till förskolor, skolor och äldreboenden men även andra varor som kontors- och städmaterial. Istället för att varorna levereras direkt till verksamheterna skickas de till en distributions-

central där varor från olika leverantörer samlas in innan de körs ut till verksamheterna. Mer än hälften av alla kommuner som samordnar varudistribution gör det i kluster med andra kommuner.

Effekten blir att transportarbetet minskar samtidigt som det blir lättare för små livsmedelsproducenter utan ordentlig distributionskapacitet att konkurrera i upphandlingar. Fredrik Mårdh lyfter fram Växjö kommun som ett exempel. Efter att de införde samordnad varudistribution gick de från 3 till 17 leverantörer, varav 13 lokala matproducenter.

– Det genererar på sikt även nytta genom nya arbetstillfällen, ökad sysselsättning och ökade intäkter.

Processen för att få igång en samordnad varudistribution tar ungefär två-tre år att genomföra. Det är en ganska komplex fråga vilket innebär att det

krävs kompetens inom kommunen som kanske inte alltid finns. Nationellt centrum för samordnad varudistribution arbetar på uppdrag av Energimyndigheten och erbjuder kostnadsfritt stöd med förstudier och utbildning för kommuner som vill komma igång.

– Så gott som alla kommuner som har infört detta har fått stöd och hjälp, dels av någon expert som arbetar internt eller externt men sen har man också fått någon form av extern finansiering. För att få till detta krävs att man investerar i personal och tid.



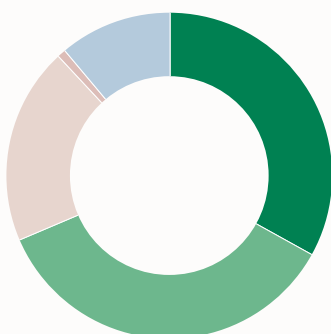
Fredrik Mårdh, ansvarig för Nationellt centrum för samordnad varudistribution.

En annan utmaning är att det krävs ett stöd från den politiska ledningen i kommunen och samsyn mellan de olika förvaltningarna.

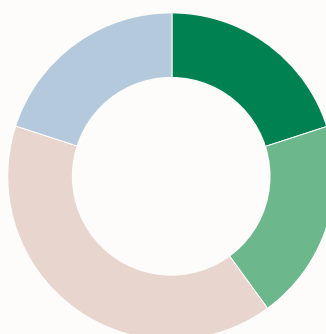
– Det krävs att olika enheter som kost-, upphandlings-, ekonomi-, och miljöenheterna är med liksom ledningskontoret, säger Fredrik Mårdh.

Det behövs en bättre struktur av lokala och regionala hubbar/noder för att varor och paket ska kunna transporteras på ett mer effektivt och miljövänligt sätt.

Kommuner. Hela urvalet.



Regioner. Hela urvalet.



Instämmer...

- helt
- till stor del
- delvis
- inte alls
- vet ej