

Stadsutbyte – Rena resan

Stadsutbytet är ett klusternetverk för de fyra största kommunerna inom de län som är med i projektet (Örebro, Linköping, Norrköping och Eskilstuna). Fokuset på i stadsutbytet är kunskaps- och erfarenhetsutbyte genom digitala träffar samt studiebesök hos varandra.

Bakgrund och syfte

Örebro kommun visade intresse över att starta ett specifikt samarbete för de största kommunerna i projektet. Detta då det ibland kan vara svårt att hitta partner att dela sina utmaningar inom det egna länet. De fyra största kommunerna sattes därför ihop då de har liknande förutsättningar att arbeta med frågan hållbar mobilitet. En första kontakt inleddes i september 2020 och en första digital träff skedde under senhösten för att gemensamt bestämma om formen för utbytet. Se bilaga 1 för vilka som kontaktades initialt.

Efter diskussion mellan medlemskommunerna etablerades ett startupplägg för nätverket som bestod av 4 fysiska träffar, ett i varje kommun, samt 5 mindre digitala träffar (om 2h vardera) som alla inträffade under de första två åren (2021 till 2022). De fysiska träffarna bestod av studiebesök och delande av lärdomar, goda exempel och hinder kopplat till hållbar mobilitet. De digitala träffarna delades in i olika teman såsom parkeringar, mobilitetshubbar, RVU, mobilitetsutredning, bostadsbolag, elektrifiering, laddpunkter och cykelgater.

Utöver mötena och träffarna togs även en enkätundersökning fram tillsammans med kommunerna som undersökte hur invånarna i de fyra kommunerna vill att städerna ska se ut avseende mobilitet och bilarnas plats i staden. Efterfrågan på undersökningen uppstod genom de diskussioner som genererats i nätverket. Mer om enkätundersökningen beskrivs i nästa del.

Syftet med nätverket och träffarna är att skapa en möjlighet för samverkan och samarbete mellan kommunerna för att gemensamt förbättra och utveckla arbetet med hållbar mobilitet. På så vis ska kommunerna få mer handlingsutrymme för att kunna skapa förändringar som underlättar för invånarna att resa hållbart vilket i sin tur ska öka det hållbara resandet i de tre länen.

Delmål:

- Ett samarbete har etablerats kring hållbara resor mellan 25 organisationer från olika sektorer under projektiden

Genomförande

2020

Möte 1 – november

Under det första mötet fick alla kommuner presentera sig själva och berätta vilka projekt de har på gång i kommunen och vilka utmaningar de står inför. Efter presentationerna följde en diskussion om vilka frågor/utmaningar som var relevanta att fördjupa sig för kommande träffar.

Efter det första mötet skickades en enkät ut där de medverkande fick rösta på vilka ämnen/tema de skulle vilja och de hade även möjlighet att komplettera med egna förslag. Utifrån denna enkät bestämdes det att till en början fokusera på parkeringsfrågan och mobilitetshubbar. Se bilaga 2 för resonemang kring struktur och ämnen.

Detta var den struktur som bestämdes utifrån mötet:

Det vi kom fram till under mötet är att vi vill ha heldagsträffar fysiskt vilket kommer resultera i 4 fysiska träffar under 2 år (2021 och 2022). De fysiska träffarna blir både studiebesök och möjlighet för möten. Mindre digitala träffar (max 2h) kommer även anordnas på de ämnen som vi tillsammans kommer fram till. Vissa digitala möten kan även ha externa gäster som berättar om goda exempel, vissa möten kan även vara relevanta för andra interna funktioner som vi anser är relevanta för att få en bra diskussion. Cirka 2-3 digitala träffar/år

2021

Under 2021 hölls fyra digitala träffar och även ett studiebesök kunde genomföras i Örebro i oktober. Arbetet för enkätstudien startades även upp. Mer om enkätstudien går att läsa i den sista delen av denna utvärdering.

Möte 2 – januari

Utbytetts första tema är parkering. Ämnet var uppdelat i tre huvudfrågor:

- Parkering i befintliga områden
- Parkering i nyproduktion
- Infarts- eller pendlarparkeringar

Träffen började med en runda där kommunerna beskrev nuläget kort och stor del av mötet användes till diskussion.

Möte 2 – mars

Fokus på mötet var dels att diskutera vidare kring hur vi ville att undersökningen hos invånarna skulle se ut, vad vi ville ta reda på och på vilket sätt undersökningen skulle göras. Utöver detta diskuterades ämnet pendelparkering vidare där kommunerna kort fick presentera hur de arbetade med frågan idag och sedan användes stora delar av mötet för frågor och diskussion.

Möte 3 – maj

Umeå kommun och Uppsala kommun var inbjudna till träffen för att delge sina kunskaper och erfarenheter av mobilitetshubbar. Efter detta la vi fokus på att diskutera med varandra kring de utmaningar som finns i kommunerna och vad som skulle kunna underlätta arbetet med mobilitetshubbar.

Studiebesök 1, Örebro – Oktober

Vi möttes på Citypassagen där vi efter fika fick en introduktion i hur de arbetar med trafik i Örebro. Vi gick även veta mer om BRT-utbyggnaden samt om de markmålingar de gjort inom projektet på cykelbanorna. Efter detta fick vi en rundtur på cykel där vi tittade på Castellums cykelgarage, fick se ny cykelinfrastruktur, och fick se innergårdar som byggts både med fulla av parkeringar samt utan. Efter lunchen fortsatte cykelturen och vi åkte vidare till Karldalsallén och vidare såg vi BRT-ombyggnaden och slutligen gatumålingarna vid Sveaparken.

Efter detta var vi tillbaka på citypassagen där det fanns utrymme för diskussion och frågor över dragningarna och besöket.

Möte 4 – december

Vi diskuterade kring RVU, bostadsbolag och mobilitetsutredning med Norrköpings arbete kring detta som utgångspunkt. Även detta möte hade stort fokus på möjlighet till diskussion. Under mötet diskuterade vi även den kommande enkätundersökningen.

2022

Stort fokus har lagts på att skicka ut enkäten och färdigställa resultat och analys från denna. Under april genomfördes även ett studiebesök i Linköping. I maj presenteras resultatet tillsammans med Indikator som tagit fram och sammanställt enkäten. I september genomfördes ett studiebesök i Norrköping och i oktober genomfördes ytterligare en digital träff.

Studiebesök 2, Linköping – April

Vi möttes på stationen i Linköping där alla fick låna varsin Linbike och efter det fick vi en guidad tur på Cykellänken som avslutades på Campus Valla. Här delades gruppen i två där ena halvan först fick en guidning i Vallastaden och de andra fick åka med Ride the future-bussen, och sedan byttes de av. Efter lunch samlades vi alla vid kontoret i Ebbepark där Linköpings kommun berättade om deras arbete med Viable cities, färdplan smart mobilitet, mobilitetshubbar, parkering och trafikstrategi. Utöver detta var dagen fylld av frågor och diskussion av deltagare som ville veta mer.

Studiebesök 2, Norrköping – September

Dagens började med en stadsvandring tillsammans med stadsbyggnadsstrategen i centrum samt en avstickare till Östra promenaden som nyligen gjorts om. Lunchen intogs på spårvagn som gav en ytterligare guidning av staden. Eftermiddagen spenderas på kontoret där enkäten utvärderades och diskuterades. Det blev även dragningar om Norrköpings trafikstrategi samt om Butängen och nya resecentrum.

Möte 5 – oktober

Fokus låg på laddpunkter och var ett samarbete mellan Rena resan och systerprojektet Fordon och Drivmedel. Projektet ReDriv var även med och presenterade. Ämnen som diskuteras var bland annat utbyggnadsstrategier, förhållningssätt till laddplatser på allmän platsmark samt samverkan.

2023

Fokus 2023 var att avsluta och utvärdera stadsutbytet samt att genomföra det sista studiebesöket.

Studiebesök 4, april – Eskilstuna

Dagen började med en stadsvandring med tre stopp

- **Resecentrum** – Hur ligger det till med arbetet kring Eskilstunas nya Resecentrum?
- **Drottninggatan** – Nollnivå i staden. Hur har gatan byggts om och varför?
- **Kvarteret Vestalen** – Eventuellt kommande kongress- och kulturhus. Hur hanteras parkeringsfrågan?

Förmiddagen fortsatte sedan med en dragning på kontoret om Eskilstunas kommande cykelgator i centrum. Eftermiddagen spenderades med en ytterligare stadsvandring men då med fokus på dessa två punkter:

- **Munktellområdet** - Industrihistoria, evenemang, bostäder och skola.
- **Västergatan** - Gatans omvandling.

Dagen avslutades med en uppsamling av dagen och information om projekts sista hållpunkter.

Möte 6, mars

Den sista digitala träffen var en avslutande workshop kring diskussionsfrågor kommunerna fått skicka in inför mötet samt en utvärdering av stadsutbytet i sin helt. De frågor som diskuterades var:

- Ta bort parkeringssubventioner
- Det ska löna sig att resa mer hållbart
- Lägre pris på kollektivtrafik och högre p-avgifter
- Rakare och genare cykelstråk in och ut från city
- Parkering och reglering kräver ett helhetsgrepp
- Piskor/begränsningar för biltrafiken, även kallat hävstångsåtgärder

Det frågor som låg till grund för utvärderingen var:

- Vad tar ni med er från Stadsutbytet?
- Är det något vi hade kunnat göra annorlunda?
- Framtida stadsutbyte, finns intresset?

Enkätstudie - Vad tycker invånarna om trafiken i Eskilstuna, Linköping, Norrköping och Örebro?

2022 skickades en enkätundersökning ut till totalt 4800 slumpmässigt utvalda personer i åldern 18 till 85 år i kommunerna Örebro, Linköping, Norrköping och Eskilstuna med syftet att undersöka hur invånarna i de fyra kommunerna vill att städerna ska se ut avseende mobilitet och bilarnas plats i staden.

Efterfrågan på enkäten uppkom från de diskussioner som blev av nätverksträffarna i stadsutbytet och grundade sig i de politiska motstånd som alla fyra kommuner har stött på när de har velat genomföra bilbegränsande åtgärder i städerna. Kommunerna var medvetna om att det är vanligt förekommande att en negativ minoritet ofta hörs som högst när bilbegränsningar kommer på tal, vilket påverkar politikernas styrande. Men där fanns ingen kunskap om vad majoriteten av befolkningen i de fyra kommunerna tycker om en mer bilfri stad. Därför startades arbetet upp våren 2021 för att handla upp en enkätleverantör för att undersöka hur kommunernas invånare vill att trafiken i staden ska se ut i framtiden.

Under våren 2021 startades arbetet upp för att handla upp en enkätleverantör för att undersöka hur kommunernas invånare vill att trafiken i staden ska se ut i framtiden. Under mötet i mars 2021 startades diskussionen om undersökning bland invånare. Till en början var det öppet att det skulle kunna vara intervjuer på stan, paneler eller utskickande enkäter men landande i att det skulle genomföras en enkätstudie och med det etablerades en kontakt för vidare arbete med Inköp på Region Sörmland.

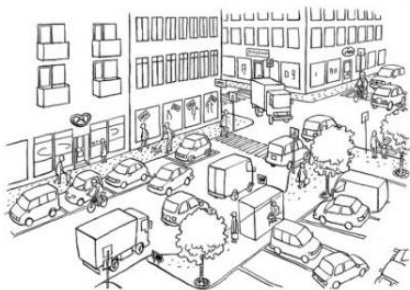
Under tidig höst handlades en leverantör upp och hösten bestod av kontinuerlig dialog mellan kommunerna om hur enkäten skulle se. Grunden var en av VTI:s tidigare enkäter som genomförts borde i Linköping och Örebro. Indikator blev den leverantör som vann upphandlingen och har tagit fram och genomfört enkätstudien.

Syftet med undersökningen var att ta fram ett bra beslutsunderlag som visar vad majoriteten befolkningen faktiskt önskar från stadsutvecklingen, för att motverka den tysta negativa minoritetens inverkan på politikerna och slutligen kunna få igenom de förändringsförslag som krävs för att öka det hållbara resandet.

Enkäten lyfte fram tre olika framtidsscenarier, som beskrevs i text och bild, som respondenterna fick välja mellan. De tre scenarierna visade i korthet följande:

- A: Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna i stadens centrala delar.
- B: Lägre hastigheter inom stadens centrala delar, prioritet för gång, cykel och kollektivtrafik och minskat utrymme för biltrafiken.
- C: Mer långgående förändringar än scenario B, där gatuutrymmet i princip helt tas över av fotgängare, cyklister och busstrafik och där privat biltrafik utgör ett undantag.

Alternativ A



Alternativ B

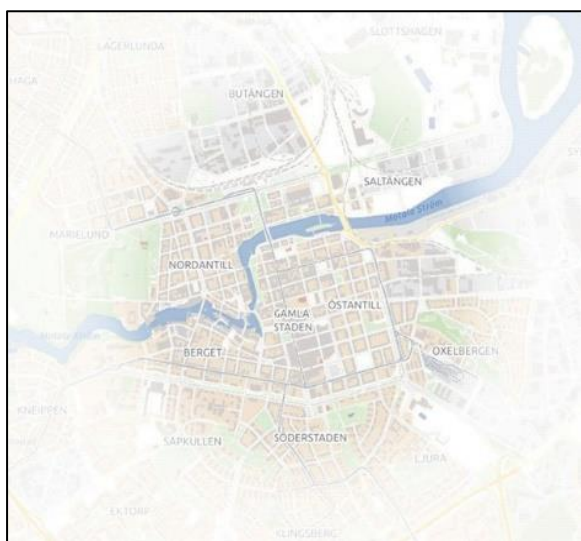


Alternativ C



Respondenten ombads att sätta sig in i en situation där hen hade möjlighet att påverka stadsutvecklingen genom till exempel en omröstning genom att välja det alternativ hen ville att staden skulle utvecklas mot. Även kartbilder på det område som stadsutvecklingen riktade sig mot för respektive kommun visades upp i enkäten så att respondenten skulle föreställa sig den centrala staden i den kommun hen bodde i.

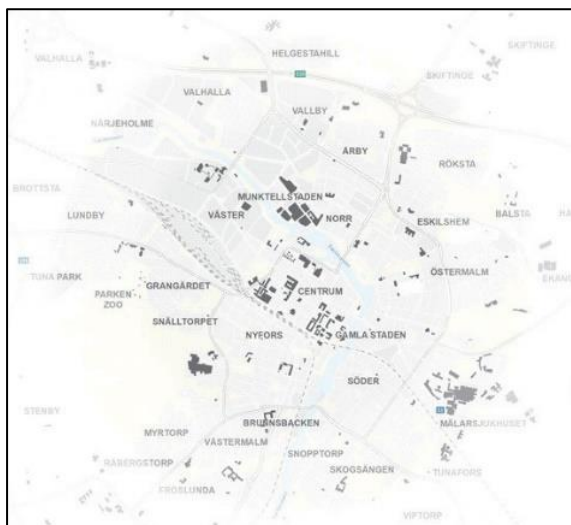
Norrköping



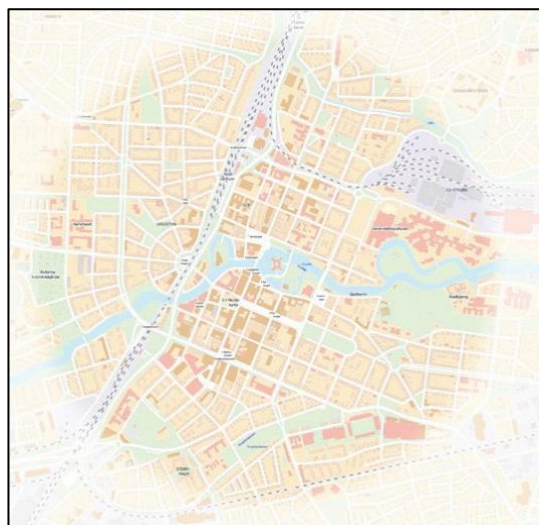
Linköping



Eskilstuna



Örebro



I augusti skickades pressmeddelanden ut för att presentera resultatet från undersökningen. Lokala nyhetstidningar tog upp resultatet och även dagens industri presenterade resultatet i sin mobilitetsdel.

Resultat

Den fullständiga rapporten finns på Rena resans hemsida eller via denna länk:

[Rapport RenaResan 2022 med bilagor.pdf \(projektetfossilfritt2030.se\)](https://www.renarejan.se/rapport-renaresan-2022-med-bilagor.pdf)

Nedan beskrivs en sammanfattning av det resultat som presenteras i rapporten.

Totalt besvarades undersökningen av 42 procent av de inbjudna, alltså av 1993 personer. Jämför vi andelen svarande med andelen i urvalet ser vi att kvinnor tenderar att vara en aning överrepresenterade i samtliga kommuner (ca 1% fler bland respondenterna jämfört med urvalet). Där finns däremot en ännu tydligare överrepresentation av personer 61 år och äldre (ca 15% fler) och en underrepresentation av personer mellan 18–40 år (ca 16% färre), där den största skillnaden är just bland de som är äldst och de som är yngst.

Baserat på undersökningens resultat är det tydligt att de allra flesta föredrar en lösning som innebär mindre framkomlighet och gatuutrymme åt bilar. Totalt är det nästan 7 av 10 som föredrar antingen en lösning där hastigheterna inom stadens centrala delar begränsas eller en stad där gång, cykel- och kollektivtrafikprioriteras.

Resultatet skiljer sig dock mellan olika grupper:

- Kvinnor tenderar att föredra framtidsbild C i större utsträckning än framtidsbild A, jämfört med män.
- Den yngsta åldersgruppen, 18–29 år, tenderar att föredra framtidsbild C i större utsträckning än övriga åldersgrupper.
- Personer som bor i staden uppger att de föredrar framtidsbild C i högre utsträckning än de som bor utanför staden. Personer som bor utanför staden föredrar i stället i högre grad framtidsbild A.
- Hushåll utan bil föredrar framtidsbild C i högre utsträckning, medan

preferensen för alternativ A ökar ju fler bilar det finns i hushållet.

- Personer som inte har bilar tenderar att vara yngre, ha lägre inkomster och bor i högre grad i lägenhet i staden. Dessa tenderar också att i högre grad föredra framtidsbild C där gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras. Personer med en eller flera bilar tenderar i stället i högre grad vara äldre, ha högre inkomster, bo utanför stadskärnan i radhus/parhus/kedjehus eller villa och dessa föredrar i högre grad också framtidsbild A som prioriterar framkomlighet för bilen.

Resultaten skiljer sig även något mellan kommunerna men generellt är mönstren ganska samstämmiga. Det är tydligt att de allra flesta boende i de deltagande kommunerna föredrar en trafiklösning som innebär att hastigheterna för trafiken begränsas eller att man prioriterar gång, cykel och kollektivtrafik.

- Störst stöd för framtidsbild A, som innebär bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna, finns i Eskilstuna och Örebro där ungefär 41 respektive 36 procent föredrog den lösningen.
- Stödet för framtidsbild B, som innebär lägre hastigheter för biltrafiken, var ungefär lika i samtliga kommuner, omkring 30 procent.
- Störst stöd för framtidsbild C, som innebär att gång, cykel och kollektivtrafik skulle prioriteras fanns i Linköping och Norrköping där nästan hälften av befolkningen föredrog den lösningen.

Måluppfyllnad, reflektion och lärdomar

Denna projektaktivitet har haft en väldigt positiv inverkan på delmål 5; att etablera samarbete kring hållbart resande mellan olika aktörer. Kommunerna i länen har lyckats etablera långsiktiga samarbeten med varandra och därmed andra partners med liknande förutsättningar. Enligt kommunerna har Stadsutbytet varit ett bra forum för kunskapsutbyte och nätverksskapande, samt meningsfullt när de kunnat ta del av hur det fungerar hos liknande kommuner. Enkätstudien lyfts fram i synnerhet som ett bra resultat från Stadsutbytet och denna kommer att kunna användas som framtida planeringsunderlag

Ett par framgångsfaktorer har varit att kommunerna har liknat varandra i storlek och att individerna i nätverket har haft liknande arbetstitlar. Nätverket har även varit lagom stort (fyra kommuner med cirka 2 personer från varje kommun), vilket har möjliggjort att alla hunnit prata och ställa samt besvara frågor under de digitala träffarna. Det har även funnits stor möjlighet att diskutera olika perspektiv och få tips på hur frågor kan lösas.

Efter projektets avslut kvarstår en vilja hos samtliga kommuner att nätverket och stadsutbytet ska fortgå i någon form. En idé är att bjuda in andra "arbetstitlar" från kommunerna som kan diskutera relevanta ämnen för dem.

Kommunerna har haft nytta av enkätstudien som underlag för att argumentera för bilbegränsande åtgärder men enkäten har inte haft så stort genomslag som man hade hoppats på hos politikerna. Som beslutsunderlag understryker undersökningen att de allra flesta invånare vill se begränsningar för biltrafiken i städernas centrala delar, antingen genom att biltrafiken begränsas genom lägre hastigheter eller genom att gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras framför biltrafiken. Men trots bra och tydligt resultat har studien förkastats av politiken hittills med främsta förklaring att underlaget är för litet för att det ska bli statistiskt säkerställt resultat. En lärdom från detta är att större satsning på spridning behövs, där även tidpunkten för spridningen bör beaktas. Undersökningen skedde nära inpå ett riksdagsval vilket ger större ställningstagande av resultatet av politiker, vilket i detta fall var negativt på grund av omognad för frågan. Det har däremot visat sig att samarbetet mellan kommunerna har ökat legitimiteten för undersökningen.

Även om enkätundersökningen inte har gett några direkta, synliga genomslag för en ökning i andelen åtgärder som ökar det hållbara resandet, så har den haft en betydande roll för att synliggöra en välkänd missbedömning av den publika opinionen och bidragit till en ökad diskussion i frågan.

Några kommentarer från kommunerna angående utvärdering av enkätstudie:
Norrköping

- Bra att ta mycket inspiration från VTI och att fyra kommuner gjort studien samtidigt. Ger legitimitet till studien
- Synd att resultatet kom lite i skymundan i och med att det kom så nära valet.
- Får mycket kritik och antal anses vara dåligt.

Eskilstuna

- Passivt mottagande i nämnden.
- Kommunalråd "kastade bort resultatet", skrev kommentar på Facebook.
- Ska försöka ta det ett varv i politiken.

Linköping

- Har inte presenterat det i nämnden. Politiker ville inte kommentera det. Har använt den tidigare rapporten mycket och tror att denna kommer användas lika mycket igen.

Örebro

- Har inte presenterat i nämnden. Har även de använt den gamla studien väldigt mycket.
- Stor lärdom kring den statistiska felmarginalen.
- Hade såklart varit bra med fler som svarat.

Hur kommer materialet att användas?

Eskilstuna

- Rapporten ger argument att likna de andra städerna eftersom de kan ses som "förebilder". Finns en stark majoritet under lång tid att begränsa bilen i staden, varför har vi inte kunnat ta steget mot detta tidigare?

Örebro

- Vi behöver paketera det rätt för politiken
- Testade det gamla resultatet med politiken. Har inte koll på opinionen. Den tysta delen som inte hörs är svåra att veta något om.

Vad hade vi kunnat göra annorlunda?

- Hur kan vi öka säkerheten kring antal svar? Hur bevisar vi tillförlitligheten?
- Alternativ "behåll det som nu"
 - o Svårt att definiera vad som är nu, speciellt på en generell nivå som fungerar för alla kommuner. Även viktigt att kunna jämföra med tidigare undersökningar. Alternativ B är lite som ett nulägesalternativ, dock inte utpekat som det. Finns risk att det hade blivit ett mellanmjölkssvar.
- Tydligare avgränsning?
 - o Hade varit svårt i och med att den pågående stadsutvecklingen inte sker "fyrkantigt".

Bilaga 1

-

Bilaga 2

■