



TIMBRO **STADSINDEX 2024**

NILS PURONEN
AUGUSTI 2024

Timbro är Nordens främsta marknadsliberala tanke- och debattmedja. Sedan starten 1978 är uppdraget att långsiktigt bilda opinion för marknadsekonomi, fri företagsamhet, individuell frihet och ett öppet samhälle.

OM FÖRFATTAREN

Nils Puronen pluggar Civilingenjör inom teknisk matematik på Lunds tekniska högskola. Han har tidigare varit vice ordförande för Centerpartiets ungdomsförbund.



© Timbro

AUGUSTI 2024

www.timbro.se

info@timbro.se

Sättning: Erik Johnsson

Omslag: Erik Johnsson

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING.....	4
RESULTAT	8
Vinnare & förlorare	13
Analys.....	19
METOD	24
Kategorierna.....	25
Urvalet	26
Graderingen.....	28
INDEXET	30
Alkohol/Nöje.....	31
Ytanvändning.....	43
Rörlighet.....	57
REFERENSER.....	66
Artiklar och Rapporter	67
Lagar och Riktlinjer	68
Webbsidor	69
Data och statistik.....	70
Övrigt.....	70
APPENDIX	72

INLEDNING

Under min uppväxt på en mindre ort i nordvästra Skåne var staden oviktig. Helsingborg fanns trots allt en halvtimme bort, men staden var för mig mest något man besökte. Antingen för att handla något särskilt eller träffa någon, lite senare för att roa sig. Utöver det var staden och det som hände där inte så viktigt för mig. Men förr eller senare når staden dem allra flesta av oss. Arbete och studier tog mig först till Malmö, sen till Lund. Ett politiskt engagemang förde med sig mycket resande runtom i landet, ofta till just städer.

Som alltid när saker förändras har det här fått mig att fundera. Framför allt har jag funderat på vad som är viktigt i en stad och vad som gör vissa städer trivsammare än andra. För mig är stadens bästa egenskap att den är dynamisk och oförutsägbar. Det var ju i en dynamisk process städerna uppstod en gång i tiden. Handel, religion och socialt utbyte koncentrerade oss från små rörliga bosättningar till täta städer. Så är det än i dag. Staden är en plats för rörelse, möten och nyskapande. Det är en plats som förändras så mycket att den ständigt återuppfinner sig själv. Det är platsen för alla oss som söker sig till något nytt och spännande. Men också för dem som flyttar från något, som av olika anledningar

inte trivts på den plats där de kastats in i livet.

Följdfrågan blir då vad som gör en stad dynamisk, trivsam och attraktiv. Även om jag inte har något färdigt svar på den frågan har jag upptäckt några saker jag tror är viktigt. Det är dem vi försöker mäta i rapporten.

Det första är att en stad behöver ett vibrerande nöjes- och uteliv, som får ta plats. Jag hävdar att det är en av stadens allra viktigaste mötesplatser, framför allt för den som är ung eller ny i staden. Att gå ut på kvällen är ett av de bästa sätten att värna sina mänskliga relationer och träffa nya människor. Man ska inte heller glömma att de flesta av oss tycker det är roligt och trevligt, vilket också gör det värdefullt.

Det andra är att en stad behöver en välplanerad yta, för det är mycket som ska få plats i den. Människor ska ha plats att bo, jobba och må bra på en ganska liten yta. Ju effektivare marken används desto mer vackra parker, bebyggelse och livliga gator ryms för oss att ta del av. Och desto lättare blir det också för fler människor att söka sig dit.

Det tredje är att en stad behöver vara lätt att ta sig runt i, kanske särskilt för annat än bilar. Att lätt ta sig runt till fots, på cykel, kollektivt eller på de nya elsparkcyklarna har inte varit en självklarhet i alla städer. Men tillåts dessa

färdsätt ta plats är det ofta det punktligaste, smidigaste och trevligaste sättet. Dessutom tar de mycket mindre av stadens yta i anspråk och möjliggör ny användning av platser som tidigare varit otillgängliga.

Vår rapport har dock stått inför en utmaning. Vi är begränsade till det som går att mäta och det som faktiskt har uppmätts. Vi kan inte kvantifiera Helsingborgarnas möjlighet att tura, Östersundares närhet till naturen eller Malmöiternas uppskattning för sitt fotbollslag. Vi kan för den delen inte heller värdera den "stadsanda" som gör att vissa gillar Göteborg bättre Stockholm eller vice versa.

Men vi kan undersöka de mätbara saker som vi menar gör en stad bättre. Vi har därför valt ut tio olika mått efter vilka vi har jämfört Sveriges 25 största städer. Målet är kort och gott att hitta Sveriges bästa stad.

RESULTAT

Nedan visas indexresultatet i sin helhet och för respektive överkategori. I de enskilda kategorierna beskrivs måttet kort. Notera att tabellvärdena är indexerade från 1 till 5 och avrundade till två decimaler. Se delarna *Indexet* och *Appendix* för längre beskrivning och resultaten i de faktiska måttenheterna.

Stad	Totalt	Alkohol & nöje (40%)	Ytanvändning (40%)	Rörlighet (20%)	Differens invånare ¹
Lund	3,65	3,53	3,6	4	10
Stockholm	3,51	4,5	2,9	2,77	-1
Linköping	3,41	2,96	3,72	3,69	4
Malmö	3,37	3,87	3	3,09	-1
Helsingborg	3,31	3,31	3,1	3,72	3
Göteborg	3,15	3,75	2,98	2,27	-4
Västerås	3,04	2,91	3,46	2,46	-2
Uppsala	3,02	2,62	3,45	2,95	-4
Gävle	2,88	3,27	2,73	2,42	4
Karlstad	2,75	2,58	3,04	2,52	9
Norrköping	2,68	2,51	3,32	1,75	-1
Trollhättan	2,65	1,38	3,61	3,23	10
Eskilstuna	2,63	1,95	3,1	3,05	5
Borlänge	2,63	2,35	2,83	2,79	10
Halmstad	2,62	2,71	2,88	1,92	1
Kalmar	2,56	2,99	2,71	1,4	9
Örebro	2,53	2,12	2,74	2,93	-11
Jönköping	2,51	2,97	2,3	2,02	-9
Umeå	2,47	1,6	2,86	3,41	-8
Södertälje	2,47	1,73	3,5	1,87	-5
Växjö	2,46	2,1	3,09	1,91	-4
Sundsvall	2,43	2,25	2,57	2,51	-2
Luleå	2,42	2,35	2,89	1,65	0
Östersund	2,4	2,7	2,62	1,37	-3
Borås	2,39	1,97	3,25	1,5	-10

Stad	Totalpoäng Alkohol & Nöje	Serverings- tillstånd Antal/1000 Inv	Uteserveringar Antal/1000 Inv	Offentlig förtäring Gradering av bestämmelser	Serveringstider Gradering av bestämmelser
Stockholm	4,5	5	5	3	5
Malmö	3,87	3,29	3,2	4	5
Göteborg	3,75	4,01	4	2	5
Lund	3,53	2,35	2,78	5	4
Helsingborg	3,31	4,01	4,22	2	3
Gävle	3,27	4,13	3,95	2	3
Kalmar	2,99	3,65	3,31	2	3
Jönköping	2,97	3,42	3,48	2	3
Linköping	2,96	2,63	3,2	3	3
Västerås	2,91	1,51	2,13	3	5
Halmstad	2,71	3,81	2,05	2	3
Östersund	2,7	3,7	3,11	1	3
Uppsala	2,62	3,5	3	1	3
Karlstad	2,58	3,38	2,93	2	2
Norrköping	2,51	2,61	2,42	2	3
Borlänge	2,35	2,52	2,86	1	3
Luleå	2,35	3,22	2,18	1	3
Sundsvall	2,25	2,4	2,62	1	3
Örebro	2,12	2,99	2,5	1	2
Växjö	2,1	1,36	2,03	2	3
Borås	1,97	1,24	1,65	2	3
Eskilstuna	1,95	2,15	2,63	1	2
Södertälje	1,73	1,17	1,75	2	2
Umeå	1,6	1,39	1	2	2
Trollhättan	1,38	1	1,53	1	2

Stad	Yta Totalpoäng	Grönområden Andel invånare med <200 m till grönområde	Kompakthet Andel anlagd mark	Byggtäthet Invånare/Anlagd mark (km ²)	Bygglov NKI-index bygglov (SKR)
Linköping	3,72	4,43	3,46	2,96	4,03
Trollhättan	3,61	4,71	3,09	1,65	5
Lund	3,6	4,71	3,13	3,75	2,82
Södertälje	3,5	5	3,83	2,48	2,7
Västerås	3,46	4,43	3,61	2,27	3,55
Uppsala	3,45	3	3,25	4,02	3,55
Norrköping	3,32	3	3,95	2,2	4,15
Borås	3,25	3,86	2,33	2,77	4,03
Helsingborg	3,1	3	4,7	2,12	2,58
Eskilstuna	3,1	3,57	2,5	2,54	3,79
Växjö	3,09	4,43	2,58	1,82	3,55
Karlstad	3,04	2,43	3,43	1,93	4,39
Malmö	3	1	5	3,42	2,58
Göteborg	2,98	4,14	2,74	2,94	2,09
Stockholm	2,9	3,29	2,3	5	1
Luleå	2,89	4,14	4,67	1	1,73
Halmstad	2,88	3,86	3,83	1,38	2,45
Umeå	2,86	2,43	3,67	2,29	3,06
Borlänge	2,83	4,43	2,22	1	3,67
Örebro	2,74	2,71	2,83	2,24	3,18
Gävle	2,73	3,57	2,85	1,42	3,06
Kalmar	2,71	3,57	3,16	1,77	2,33
Östersund	2,62	3,57	1	1,75	4,15
Sundsvall	2,57	2,71	2,12	1,28	4,15
Jönköping	2,3	1,57	3,01	1,92	2,7

Stad	Totalpoäng Rörlighet	Cykelväg Cykelväg (m)/Bebyggd Mark (ha)	Elsparkcyklar Gradering av bestämmelser
Lund	4	5	3
Helsingborg	3,72	4,45	3
Linköping	3,69	3,37	4
Umeå	3,41	1,82	5
Trollhättan	3,23	2,47	4
Malmö	3,09	4,19	2
Eskilstuna	3,05	1,1	5
Uppsala	2,95	1,89	4
Örebro	2,93	2,85	3
Borlänge	2,79	1,58	4
Stockholm	2,77	3,55	2
Karlstad	2,52	2,04	3
Sundsvall	2,51	1,02	4
Västerås	2,46	2,91	2
Gävle	2,42	1,84	3
Göteborg	2,27	2,54	2
Jönköping	2,02	2,04	2
Halmstad	1,92	1,84	2
Växjö	1,91	1,82	2
Södertälje	1,87	2,73	1
Norrköping	1,75	1,49	2
Luleå	1,65	1,3	2
Borås	1,5	1	2
Kalmar	1,4	1,81	1
Östersund	1,37	1,75	1

VINNARE & FÖRLORARE

TOPP 3

1. Lund

Lund toppar Timbros stadsindex. Staden är bäst av alla i överkategorin *rörlighet*, men presterar bra även i *yttanvändning* och *alkohol & nöje*. Sett till underkategorierna får man full poäng för *cykelbanor* och *offentlig alkoholförtäring*. Staden presterar också över medel för *grönområdestillgång*, *serveringstider* och *byggtaätet*.

Många av sina fördelar i det här indexet får Lund sannolikt av att det är en studentstad. Prissvärda transportmedel är viktiga för studenter och här cykeln ett bra alternativ. Det har staden mött med ett omfattande cykelbanenät. Billiga boenden är också viktigt i en studentstad och ett bra sätt att minska kostnader är att bygga tätt. Staden kryllar av korridorrum och studentlägenheter som kan husera många på en liten yta.

När det gäller *serveringstillståndstätthet* får Lund en lägre poäng än många städer av liknande storlek. Även det kan bero på studenterna, som generellt sett är en resurssvagare grupp med mindre möjlighet att spendera pengar i stadens uteliv. Därför är det tur att man tillåter *offentlig alkoholförtäring*, så att den som vill kan ta festen till andra trevliga platser än krogen.

Lund		
Alkohol & nöje (40%)	Serveringstillstånd	2,35
	Uteserveringar	2,78
	Offentlig alkoholförtäring	5
	Serveringstider	4
Yttanvändning (40%)	Grönområden	4,71
	Kompakthet	3,13
	Byggtäthet	3,75
	Bygglov	2,82
Rörlighet (20%)	Cykelväg	5
	Elsparkcyklar	3
	Totalpoäng	3,65

2. Stockholm

På en respektabel andraplats kommer huvudstaden Stockholm. Silvermedaljören vinner *alkohol & nöje* med god marginal, tack vare en full pott i tre av dess fyra kategorier. Det gäller *serveringstillstånd*, *uteserveringar* och *serveringstider*. Mycket förklaras av att Stockholm är Sveriges största stad, rikaste stad och allra viktigaste mötesplats. Många bor här och många besöker också staden för jobb och nöje. Efterfrågan på restauranger, barer och klubbar är stor. En del av dessa kan också ha öppet riktigt sent, för i staden finns möjlighet att söka tillstånd ända till 05:00. Man hade dock kunnat vara mer tillåtande när det kommer till *offentlig alkoholförtäring*.

Stockholm vinner också kategorin *byggtäthet* då det är riktigt tätt på de ytor man väl bebyggt. Det är viktigt eftersom efterfrågan på bostäder i staden är skyhögt. Samtidigt skulle man kunna ge plats åt fler invånare genom att göra staden mer *kompakt*. Företräddelsevis genom att bebygga de många arealer som står tomma i tätorten. Det kan visa sig bli krångligt eftersom staden får en riktig bottennotering när det kommer till *bygglov*.

De senaste åren har huvudstaden också blivit mer av en cykelstad. Det visar sig i indexet då man presterar högre än snittet när det gäller *cykelväg*. Vad gäller *elsparkcyklarna* skulle man dock kunna vara mer tillåtande än man är i dag då man har ett maxtak på antal fordon som får hyras ut.

Stockholm		
Alkohol & nöje (40%)	Serveringstillstånd	5
	Uteserveringar	5
	Offentlig alkoholförtäring	3
	Serveringstider	5
Ytanvändning (40%)	Grönområden tillgång	3,29
	Kompakthet	2,3
	Byggtäthet	5
	Bygglov	1
Rörlighet (20%)	Cykelväg	3,55
	Elsparkcyklar	2
	Totalpoäng	3,51

3. Linköping

På tredjeplats finns också en studentstad, nämligen Linköping. Sett till de enskilda kategorierna vinner den faktiskt inte en enda. Staden presterar däremot medelhögt till högt över hela brädet och hamnar därmed på en tredjeplats.

Staden tar hem överkategorin *ytanvändning*, även om den inte sticker ut avsevärt i någon av dess underkategorier. Sett till helheten har Linköping lyckats balansera de många intressen som finns i markanvändningen på ett mycket bra sätt. *Tillgången till grönområden* är god, men man har samtidigt uppnått en hög *kompakthet*. Staden har dessutom nått en mittenplacering i *byggtäthet* och när det gäller *bygglov* når man över 4 indexpoäng. Det är ovanligt för städer av Linköpings storlek.

Vad gäller *rörlighet* utmärker man sig för att inte ha gjort onödiga regleringar i uthyrningen av *elsparkcyklar*. Fordonens användning är reglerad och uthyraren betalar marktaxa till kommunen för markanvändningen. Men man har inte infört någon inskränkning i hur många fordon som får hyras ut.

Linköping		
Alkohol & Nöje (40%)	Serveringstillstånd	2,63
	Uteserveringar	3,2
	Offentlig alkoholförtäring	3
	Serveringstider	3
Ytanvändning (40%)	Grönområden tillgång	4,43
	Kompakthet	3,46
	Byggtäthet	2,96
	Bygglov	4,03
Rörlighet (20%)	Cykelväg	3,37
	Elsparkcyklar	4
	Totalpoäng	3,41

BÄST OCH SÄMST EFTER KATEGORI

Serveringstillstånd

Vinnare: Stockholm

Som landets absolut största och viktigaste mötesplats är Stockholm den stad som vinner kategorin om *serveringstillståndstäthet*. För den som vill roa sig erbjuder huvudstaden ett stort utbud, tydligast i dess centrala delar. Detta av såväl restauranger och bistroer som barer och klubbar. Totalt blir det 1,58 serveringstillstånd per 1000 invånare.

Förlorare: Trollhättan

Trollhättan, som en av urvalets mindre städer, är den stad som uppvisar

lägst *serveringstillståndstäthet*. Den lägre tätheten på 0,74 tillstånd per 1000 invånare beror troligen mycket på lokala förutsättningar. I sina riktlinjer för alkoholservice¹ nämner man dock som ett övergripande mål att alkoholkonsumtionen bland vuxna ska minska. Dessutom krävs att varje serveringstillstånd har minst två förätter, fem huvudrätter och två efterrätter. Det borde ses över om man vill se ett större utbud. Bland städer av liknande storlek är Borlänge ett föredöme med en tillståndstäthet på 1,06.

Uteserveringar

Vinnare: Stockholm

Stockholm har inte bara landets högsta täthet av serveringstillstånd, huvudstaden vinner dessutom kategorin *uteserveringstäthet*. Drygt 80 procent av alla serveringsställen har en uteservering, vilket är högt jämfört med många andra städer i urvalet. Det är alltså kombinationen av många tillstånd och en hög andel uteserveringar som ger Stockholm så mycket som 1,34 uteserveringar per 1000 invånare.

Förlorare: Umeå

Lägst *uteserveringstäthet* på 0,46 per 1000 invånare har Umeå. Mindre än 60 procent av tillstånden har uteserve-

1 Trollhättans Stad. *Riktlinjer för Alkoholservice* (2018) <https://www.trollhattan.se/globalassets/dokument/naringsliv-och-arbete/tillstand/serveringstillstand/lista/riktlinjer-for-alkoholservice.pdf>

ring, vilket är ganska väntat när vädret gör säsongen så kort. Det är dock inte hela förklaringen, för man tillhör också de städer som har lägst tillståndstäthet totalt sett. Vad gäller täthet både av uteserveringar och serveringstillstånd slås man av Luleå som är både mindre och har ett kallare klimat. Förlusten beror alltså både på att tillstånden är få och att andelen uteserveringar är låg.

Serveringstider

Vinnare: Stockholm, Göteborg, Malmö, Västerås

I landets tre storstäder och Västerås pågår serveringen i staden långt in på natten. Som krögare kan man söka tillstånd om att få ha öppet ända till 05:00, även om det kommer med omfattande tillsyn. Därför finns det ett utbud för dem som vill vara ute sent och en möjlighet för nya aktörer att få tillstånd att ingå i det utbudet.

Förlorare: Örebro, Umeå, Södertälje, Eskilstuna, Karlstad, Trollhättan
Bland kategorins förlorare tar natten slut tidigt – som senast upphör utelivet klockan 02:00. Huruvida det finns efterfrågan på längre servering går inte att veta, eftersom kommunen inte tillåter senare servering, utom möjligt-

vis vid tillfälliga tillställningar. Det är synd att studentstäderna Örebro och Umeå återfinns i gruppen.

Offentlig Alkoholförtäring

Vinnare: Lund

Studentstaden Lund vinner kategorin *offentlig alkoholförtäring*. Som enda exempel i rapportens urval har man här valt att inte reglera frågan i sina kommunala föreskrifter. Det betyder att den som vill ta sig ut i stadens grönska för att dricka lite vin eller några öl kan göra det i hela staden. Stadens studenter gläds åt att kunna nyttja denna frihet under den uppskattade högtiden Siste april.

Förlorare: Uppsala, Örebro, Eskilstuna, Sundsvall, Östersund, Trollhättan, Luleå, Borlänge

De städer som förlorat kategorin har förbjudit *offentlig alkoholförtäring* i så gott som hela stadens centrala delar. Ett skäl till oro är det att den anrika studentstaden Uppsala återfinns i den här kategorin. Det har dock inte stoppat det kommunala bolaget Destination Uppsala från att i sin valborgsguide tipsa om champagnefrukost i parken Stadsträdgården.² Som tur är ser det ut som att Uppsala kommun

2 Destination Uppsala. *Valborg i Uppsala- Nybörjarguide till sista april (2024)* <https://destination uppsala.se/guides/valborg-uppsala/>

kommer lätta på förbudet till hösten 2024.³

Grönområden Tillgång

Vinnare: Södertälje

Bäst tillgång till grönområden har invånare i Södertälje. 99 procent av tätortsbefolkningen bor inom 200m från ett sådant. Även om man befinner sig centralt är natur och grönska sällan långt bort. Precis öster om centrum finns Kusens Backe. Ett stort område med en tallskog som innehåller både löpspår och utegym.

Förlorare: Malmö

Malmöiterna har sämst tillgång till grönområden, 85 procent av tätortens invånare bor inom 200m från ett grönområde. Trots många fina parker och ett centralt strandområde gör staden gott i att se till att de blir fler, företräddelsevis i samband med byggandet av nya stadsdelar.

Kompakthet

Vinnare: Malmö

Från Västra Hamnen i norr till Möllevången i söder har Malmö en tätbebyggd innerstad som till synes aldrig tar slut. Här har man knappt låtit några ytor gå outnyttjade för staden

är fullpackad med bebyggelse. Hela 54 procent av tätorten består av infrastruktur och byggnader.

Förlorare: Östersund

Urvalets minst kompakta stad är Östersund. Här är bara cirka 30 procent av tätorten anlagd. Resten av ytan upptas av skog, fält och annan obebyggd mark. Tätorten är ungefär i storlek med Linköping, men med mindre än hälften så många invånare. Skulle man bygga mer kompakt får man plats med fler människor samtidigt som mindre av den omgivande naturen behöver tas i anspråk. En förutsättning är att kommunen tillåter det i sina detaljplaner.

Byggtäthet

Vinnare: Stockholm

I Stockholm har man byggt riktigt tätt på den mark man väl anlagt. Vare sig det handlar om kvarterstad eller höghus får man här plats med många människor på en liten yta. I tätorten bor fler än 10 000 invånare per km2 anlagd mark. Det bidrar till att det finns många täta kluster av människor som har nära till varandra, ärenden och kommunikationer.

3 Pihl, C. *Vill slopa alkoholförbudet i två parker*. Upsala Nya Tidning (5/6 2024) <https://unt.se/nyheter/uppsala/artikel/forslaget-da-blir-det-tillatet-att-dricka-alkohol-i-parkerna/1z4vx5zr>

Förlore: Borlänge

De mindre städerna i urvalet är av naturliga skäl mindre tätbebyggda, men Borlänge är anmärkningsvärt glest. I tätorten bor det drygt 3 000 invånare per km² anlagd mark. Tätorten är nästan lika stor som Norrköping och det som dominerar är stora villaområden. Det har såklart också sin charm, men om staden ska expandera finns anledning för kommunen att fundera på om det kan ske på höjden snarare än längden.

Bygglov

Vinnare: Trollhättan

Nöjdast företag när det kommer till bygglov bland kommuner med över 40 000 invånare har Trollhättan. Det gör att de också presterar bäst i vårt urval. Här svarar företagare att kommunen levererar i termer av kompetens, effektivitet och bemötande.

Förlore: Stockholm

Större städer har mer komplicerade bygglovsprocesser, men det är framför allt dåligt ställt med företagens nöjdhet kring bygglov i Stockholm. Det råkar tyvärr också vara den stad som har allra störst behov av ny bebyggelse, bland annat för att hundratusentals människor står i stadens bostadskö. Därför finns det stor anledning att effektivisera processerna.

Cykelvägar

Vinnare: Lund

Lund är Sveriges främsta cykelstad. I kommunen finns det så mycket som 131 meter cykelinfrastruktur per hektar bebyggd mark.ⁱⁱ Centralt handlar det ofta om en avskild del av bilvägen, medan helt egna cykelbanor är vanligare längre ut. För den som kan cykla är det i många fall det billigaste, punktligaste och snabbaste färdmedlet staden kan erbjuda – och det uppmuntras.

Förlore: Borås

I Borås kommun finns cirka 42 meter cykelbana per hektar bebyggd mark. Det är mindre än en tredjedel av tätheten i Lund. För att ge fler möjligheten att kunna använda cykeln som färdmedel borde man anlägga mer cykelbana. Detta både i staden och till staden. Det skulle göra fler mindre beroende av bilen och på sikt kanske öppna upp fler ytor i stadskärnan som i dag tas i anspråk av bilar.

Elsparkecyklar

Vinnare: Umeå, Eskilstuna

I vinnarstäderna finns inga onödiga hinder för etablering av elsparkscykeluthyrning. Här har man inte infört något begränsande maxtak eller liknande. Eskilstuna är ett bra exempel, där krävs inte ens polistillstånd så

länge fordonen placeras ut på anvisade platser. Kommunen visar också en positiv attityd till den här typen av företagande på sin hemsida:

Det här är ingen tjänst som kommunen har upphandlat. Vi välkomnar alla bolag som skapar fler jobb till Eskilstuna och vi vill gärna ha ett samarbete med de elsparkcykelbolag som är intresserade att skriva en avsiktsförklaring med kommunen. Detta för att skapa gemensamma spelregler för verksamheter med elsparkcykeluthyrning och för att det ska bli så bra som möjligt för kommunens invånare.⁴

Förlorare: Södertälje, Östersund, Kalmar
Förlorarna har gemensamt att det inte finns någon aktör som hyr ut elsparkcyklar. Trots att aktörer har varit intresserade har etablering av elsparkcykelsuthyrning inte blivit av. I Kalmar och Södertälje beror det på att kommunen inte velat tillåta uthyrningen ännu. I Östersund har intressenter dragit sig ur för att markupplåtelse- och taxan ansetts vara för hög.

ANALYS

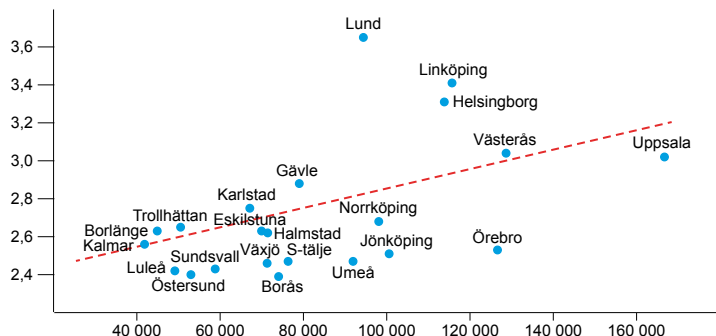
KORRELATIONER

Som en del av analysen undersöks också vilka variabler som korrelerar med ett högt indexpoäng. Det är viktigt att understryka att det inte är det samma som att indexpoängen nödvändigtvis förklaras av faktorerna. Att visa det skulle kräva ett upplägg som ligger utanför den här rapportens avgränsning. Däremot ger det en bild av vilka samband som finns med underliggande faktorer.

Till att börja med har sambandet mellan indexpoäng och tätortens storlek undersökts. Här har storstäderna plockats bort för att de har extremvärden när det kommer till befolkningsantal. Det är tydligt här, liksom i grupperna, att större städer generellt presterar bättre i indexet. Med hjälp av regressionslinjen går det också att se vilka städer som ligger över snittpoängen för sin storlek.

⁴ Eskilstuna kommun. *Frågor och svar om elsparkcyklar* (2024) <https://www.eskilstuna.se/trafik-och-gator/cykel/elsparkcykel>

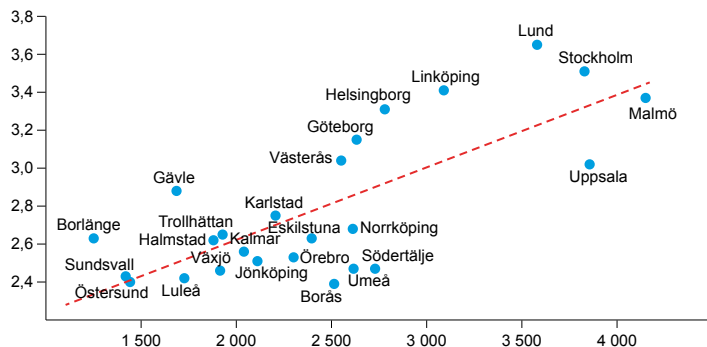
Indexpoäng – invånare tätort



Vidare har också tätortens befolkningstäthet visat sig korrelera med indexet. Till viss del kan detta förklaras av att tätortstätheten direkt beror på indexets kategorier *kompakthet* och *byggstäthet*. Men dessa utgör som bekant bara 20 procent av indexvärdet. Man

kan tänka sig att andra saker indexet mäter också underlättas av tät bebyggelse. Ett exempel är möjligheten att lägga cykelbanor eller förutsättningarna att driva affärsverksamhet som restauranger och barer.

Indexpoäng – densitet tätort



KLUSTER

Stadsgrupp	Städer	Befolkningsstorlek (tätort)
A	Stockholm, Göteborg, Malmö	320 000–1 600 000
B	Uppsala, Västerås, Örebro, Linköping, Helsingborg	110 000–160 000
C	Jönköping, Norrköping, Lund, Umeå	92 000–100 000
D	Gävle, Södertälje, Borås, Halmstad, Växjö, Eskilstuna, Karlstad	67 000–79 000
E	Sundsvall, Östersund, Trollhättan, Luleå, Borlänge, Kalmar	42 000–59 000

Det är intressant att se hur städerna presterar jämfört med andra städer av liknande storlek, eftersom vi ovan sett en tydlig korrelation mellan indexpoäng och storlek.

Därför har städerna delats in i fem olika jämförelsegrupper, med tätortsbefolkning som mått. Varje grupp består av städer av liknande storlek, eller åtminstone storleksklass, i så stor utsträckning som möjligt. Skillnaden ska vara så stor som möjligt mellan grupperna och så liten som möjligt inom grupperna. Därför är grupperna inte lika stora sett till antal städer.

Stadsgrupp	Totalpoäng snitt	Totalpoäng standardavvikelse
A	3,34	0,18
B	3,06	0,34
C	2,83	0,56
D	2,6	0,18
E	2,52	0,11

På gruppnivå syns indexpoängens koppling till storlek tydligt. Den grupp som presterar bäst som helhet är grupp

A, den största. Näst bäst är grupp B med näst störst städer och så vidare ner till grupp E med indexets minsta städer. Med hjälp av standardavvikelsen går det också att se hur stor spridningen är i respektive grupp. Här kan det noteras att det är i mellangrupperna B och C spridningen är som störst. Bland mätningens minsta och största städer skiljer det sig mindre.

GRUPP A	Index ranking	Totalpoäng	Avvikelse grupp
Stockholm	2	3,51	0,17
Malmö	4	3,37	0,03
Göteborg	6	3,15	-0,2
GRUPP B	Index ranking	Totalpoäng	Avvikelse grupp
Linköping	3	3,41	0,35
Helsingborg	5	3,31	0,25
Västerås	7	3,04	-0,02
Uppsala	8	3,02	-0,04
Örebro	17	2,53	-0,53

GRUPP C	Index anking	Total-poäng	Avvikelse grupp
Lund	1	3,65	0,83
Norrköping	11	2,68	-0,15
Jönköping	18	2,51	-0,32
Umeå	20	2,47	-0,36

GRUPP D	Index ranking	Total-poäng	Avvikelse grupp
Gävle	9	2,88	0,28
Karlstad	10	2,75	0,15
Eskilstuna	13	2,63	0,03
Halmstad	15	2,62	0,02
Södertälje	19	2,47	-0,13
Växjö	21	2,46	-0,14
Borås	25	2,39	-0,21

GRUPP E	Index ranking	Total-poäng	Avvikelse grupp
Trollhättan	12	2,65	0,13
Borlänge	14	2,63	0,11
Kalmar	16	2,56	0,04
Sundsvall	22	2,43	-0,08
Luleå	23	2,42	-0,09
Östersund	24	2,4	-0,11

Den stad som avviker allra mest positivt är indexets vinnare Lund, som slår snittet i grupp C med 0,83 poäng. Därefter kommer Linköping som slår grupp B med 0,35 poäng. Den stad som avviker mest i negativ riktning är Örebro, med 0,53. Även Jönköping och Umeå avviker, båda ligger drygt 0,3 indexpoäng under sina respektive gruppssnitt.

Vid jämförelse inom grupperna går det att se hur väl varje stad presterat sett till gruppen. Därför visas avvikelsen, differensen mellan gruppens snitt och stadens poäng. På så sätt går det att se vilka städer som presterat sämre och bättre än vad man kan vänta sig, i alla fall sett till storlek.

METOD

KATEGORIerna

Timbros stadsindex består av totalt 10 kategorier som vi menar gör en stad bättre. Varje kategori har i slutändan samma inverkan på det totala indexvärdet för en stad. Kategorierna är i sin tur grupperade i tre olika överkategorier. Dessa har fått namnen *alkohol & nöje*, *ytanvändning* och *rörlighet*.

För överkategorin *alkohol & nöje* är syftet att fånga vilka möjligheter att roa sig som finns i staden. För det undersöks utbudet av restauranger, barer och andra verksamheter som har *serveringstillstånd*. Utöver det mäts också hur många av dessa som har *uteserveringar*. Vidare ingår också hur tillåtande man i staden är till sena *serveringstider* och *offentlig alkoholförtäring*.

För överkategorin *ytanvändning* är syftet att mäta hur väl staden använder sin yta. Här undersöks till att börja med stadens *tillgång till grönområden*. Vidare undersöks vilken täthet staden har, detta både genom att undersöka stadens *kompakthet* och dess *byggtäthet*. Till sist undersöks hur smidiga

bygglovsprocesserna är för den som vill bygga något nytt i staden.

För överkategorin *rörlighet* är syftet att mäta hur enkelt det är att ta sig runt i staden. Denna överkategori skiljer sig från de andra i att den endast rymmer två kategorier och inte fyra. Här undersöks tillgången till *cykelbanor* och hur staden reglerat den nya *eldrivna mikromobiliteten*.

Vilka konkreta mått som används och hur de är utformade framgår i respektive kategoris rapportkapitel. Det är också viktigt att notera att indexet inte fångar allt människor uppfattar för en stad bra. Det fångar endast det som valts ut som viktigt i den här rapporten. Med all säkerhet finns det värden och mått som ligger utanför kategoriurvalet, som också bidrar till det rapporten avser mäta.

Vid insamling av information gäller den statistik som finns tillgänglig sommaren 2024. För kommunala bestämmelser gäller bara det som är verkställt vid samma tidpunkt.

Alkohol och Nöje (40%)	Ytanvändning (40%)	Rörlighet (20%)
Serveringstillstånd (10%)	Grönområden Tillgång (10%)	Cykelbanor (10%)
Uteserveringar (10%)	Kompakthet (10%)	Eldriven Mikromobilitet (10%)
Offentlig alkoholförtäring (10%)	Byggtäthet (10%)	
Serveringstider (10%)	Bygglov (10%)	

URVALET

De flesta har nog inga problem att föreställa sig vad en stad är och vad som brukar finnas i den. Men när det kommer till att strikt definiera vad en stad egentligen är blir det svårare. Avses en administrativ enhet, en tätort, hela storstadsområdet eller kanske det som människor uppfattar som staden?

I staden Stockholm finns till exempel kommunen Stockholm. Samtidigt finns kommunerna Solna och Sundbyberg som ligger närmare stadskärnan än många delar av kommunen Stockholm. Långt från centrum ligger Tyresö i ytterligare en kommun. De flesta skulle nog säga att det är en del av Stockholmsområdet snarare än staden, men Tyresö ingår faktiskt i tätorten Stockholm. Det hela blir på många sätt en ganska subjektiv fråga. I den här rapporten kommer vi inte hitta på något nytt sätt att definiera städer. Målet är att i varje kategori jämföra städerna på ett så likvärdigt sätt som möjligt med befintliga definitioner.

I Sverige finns inga städer definierade i juridisk mening. Vissa länder har jurisdiktioner med stadsprivilegier vilka kan skilja sig från kommuner eller andra lokala förvaltningar. Sådana fanns i Sverige förr, men i dag är den enda lokalpolitiska enheten

kommunen. Något som ofta leder till förvirring är att många kommuner valt att kalla sig städer. Det finns inget som heter Göteborgs Kommun eller Malmö Kommun. Enheterna heter Göteborgs stad och Malmö stad, men dessa är fortfarande kommuner. I juridisk mening är det dock ingenting som skiljer Stockholm stad eller någon annan självutnämnd stad från någon annan kommun. Fördelen med kommuner är att de är en tydligt avgränsad enhet. Det gör att mycket av den statistik som är nödvändig i den här rapporten kommer från kommuner.

Något som också har en tydlig definition är tätorter, därför kommer statistik från dessa också användas i den här rapporten. SCB mäter och definierar tätorter genom att först hitta ett område där avståndet mellan en given byggnad och dess närmsta granne är som mest 150 meter. Därefter kan ytterligare bebyggelse beläget som mest 500 meter bort läggas till. Detta avstånd varierar beroende på bland annat invånarantal. Har området i slutändan mindre än 200 invånare räknas det inte som tätort. 5 Senaste gången man kartlade Sveriges tätorter var 2020 och denna indelning är utgångspunkt i rapportens tätortsmått om inget annat nämns.

5 SCB. *Tätorter i Sverige*. (2022) <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/miljo/tatorter-i-sverige/>

När städerna valts ut har grunden varit de 25 största tätorterna i Sverige.⁶ Detta med ändringen att tätorter som ligger i anslutning till ett storstadsområde plockats bort. Det rör sig om tätorterna *Upplands Väsby och Solentuna, Nordöstra Göteborg, Tumba och*

Lidingö. Få skulle nog betrakta dessa som städer i sin egen rätt. Det gör att *Trollhättan, Luleå, Borlänge* och *Kalmar* tar sig in på listan i stället. Detta ger följande 25 städer, ordnade efter tätortsbefolkning.

Stockholm	Örebro	Lund	Halmstad	Östersund
Göteborg	Linköping	Umeå	Växjö	Trollhättan
Malmö	Helsingborg	Gävle	Eskilstuna	Luleå
Uppsala	Jönköping	Södertälje	Karlstad	Borlänge
Västerås	Norrköping	Borås	Sundsvall	Kalmar

Varje stad i urvalet har en tydligt associerad tätort och kommun. I den här rapporten används därför de statistiska *enheterna tätort och kommun*. Vilken enhet som används varierar efter relevans, träffsäkerhet och vilken statistik som finns tillgänglig.

Det finns dock tre städer som behöver särbehandlas något: Stockholm, Göteborg och Malmö. Alla andra kommuner i urvalet omfattar så gott som hela tätorten och ett omkringliggande område, av varierande storlek. Men för storstäderna är det tvärt om: väsentliga delar av tätorten finns i grannkommuner. Därför har det för dessa städer tagits fram *kommungrupper*. Kriteriet för att en kommun ska

inkluderas i en stads kommungrupp är att en väsentlig del av tätorten finns i den. På så sätt ska kommungruppen fånga i princip hela tätorten, om än med små undantag.

Stad	Kommungrupp
Stockholm	Stockholm, Solna, Sundbyberg, Danderyd, Täby, Nacka, Tyresö, Huddinge, Järfälla, Haninge, Botkyrka
Göteborg	Göteborg, Mölndal, Partille
Malmö	Malmö, Burlöv

Även om vissa delar av kommungruppen inte brukar ses som staden är de definitivt en del av dess nära upptagningsområde vad gäller arbete, nöje och mycket annat. Kom ihåg att upptagningsområdet för de övriga stä-

6 SCB Folkmängd och landareal i tätorter, per tätort. Vart femte år 1960 - 2020 [Folkmängd, 2020] https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_MI_MI0810_MI0810A/LandarealTatortN/table/tableViewLayout1/

derna ingår i deras kommuner. Därför blir det mer rättvisande att detta även gäller storstäderna. Det gör att det som mäts i större utsträckning blir samma sak när vi jämför städerna. Notera att en majoritet av invånarna i alla kommungrupper fortfarande bor i huvudkommunen.

När kommungrupper används i rapporten kommer det framgå av figurer och texter. Det gäller när vi tittar på *serveringstillstånd*, *uteserveringar* och *cykelbanor*. Undersöks politiska bestämmelser och processer är det alltid begränsat till huvudkommunen.

GRADERINGEN

I varje kategori får städerna en poäng mellan 1 och 5, där 1 är sämst och 5 är bäst. De flesta kategorierna har *kvantitativa* mått som helt och hållet grundar sig i statistik. Några har i stället *kvalitativa* mått som grundar sig på en värdering. Vilken poängsättning som gäller i en given kategori kommer att framgå i texten. För rankingen som helhet tas genomsnittet av samtliga kategorier. I helheten motsvarar ett indexvärde på 1 en stad som förlorat i alla kategorier och ett värde på 5 en stad som vunnit i alla.

För de *kvalitativa* måtten kommer varje helppoäng motsvara en gradering, som baserar sig på likvärdiga kriterier. 1 poäng blir sämsta steget och 5 poäng

blir det bästa. Dessa mått används i fall där det är svårare att ta en statistisk ingång. Det handlar i den här rapporten ofta om föreskrifter och andra lokala bestämmelser.

I de *kvantitativa* måtten kommer den stad som får högst värde att få 5 poäng och den som lägst värde få 1 poäng. Resterande kommer få poäng i proportion till högsta och lägsta värdet. För alla städer gäller då att indexvärdet beräknas enligt:

$$[\text{Indexpoäng}] = 1 + 4 \times \frac{[\text{Stadens värde}] - [\text{Lägsta värde}]}{[\text{Högsta värde}] - [\text{Lägsta värde}]}$$

Alla städer tilldelas initialt 1 poäng. Poängen utöver det beror på var på skalan mellan högst och lägst stadens värde ligger. Ett värde mitt emellan högst och lägst motsvaras därför av ett indexvärde på 3. Notera i modellen att om *stadens värde* är detsamma som *lägsta värde* blir kvoten 0 och således indexvärdet 1. Om *stadens värde* är detsamma som *högsta värde* blir kvoten 1 och indexvärdet därför 5.

INDEXET

ALKOHOL/NÖJE

Stad	Totalpoäng Alkohol & nöje	Serverings- tillstånd (Antal/1000 Inv)	Uteserveringar (Antal/1000 Inv)	Offentlig förtäring (Gradering av bestämmelser)	Serveringstider (Gradering av bestämmelser)
Stockholm	4,5	5	5	3	5
Malmö	3,87	3,29	3,2	4	5
Göteborg	3,75	4,01	4	2	5
Lund	3,53	2,35	2,78	5	4
Gävle	3,52	4,13	3,95	3	3
Helsingborg	3,31	4,01	4,22	2	3
Kalmar	2,99	3,65	3,31	2	3
Jönköping	2,97	3,42	3,48	2	3
Linköping	2,96	2,63	3,2	3	3
Västerås	2,91	1,51	2,13	3	5
Halmstad	2,71	3,81	2,05	2	3
Östersund	2,7	3,7	3,11	1	3
Uppsala	2,62	3,5	3	1	3
Karlstad	2,58	3,38	2,93	2	2
Norrköping	2,51	2,61	2,42	2	3
Borlänge	2,35	2,52	2,86	1	3
Luleå	2,35	3,22	2,18	1	3
Sundsvall	2,25	2,4	2,62	1	3
Örebro	2,12	2,99	2,5	1	2
Växjö	2,1	1,36	2,03	2	3
Borås	1,97	1,24	1,65	2	3
Eskilstuna	1,95	2,15	2,63	1	2
Södertälje	1,73	1,17	1,75	2	2
Umeå	1,6	1,39	1	2	2
Trollhättan	1,38	1	1,53	1	2

Bland det bästa med staden är att den kryllar av mötesplatser. Stora lärosäten, spännande arbetsplatser och levande föreningar. En annan viktig mötesplats som ofta förbises är utelivet och andra platser där människor kan roa sig. Runt bordet på restaurangen, i båset vid baren eller på dansgolvet på klubben kan man träffa sina vänner och få nya. Man kan skratta, prata ut och dela erfarenheter – ofta med alkohol som ett inslag.

När solen kommer fram på våren tar utelivet och roandet än större plats i stadsbilden. Caféer, restauranger och barer växer ut i gatan, på torget eller på innergården med sina uteserveringar. Lokaler töms och parkerna blir en levande plats för människor att umgås på. Det handlar om herrarna som spelar boule och sen sätter sig på en bänk och dricker lite öl. Paret som går på en andra dejt och bestämmer sig för att picknicken, kanske med en flaska vin. Eller studenterna som festar ute på gräset i stället för att trängas i en varm lägenhet.

Men säg den lycka som varar. För lika trevligt som utelivet kan vara i en stad, lika hindrat kan det vara av nationella och kommunala regleringar.

Den trevliga stunden på baren avbryts långt innan någon tänkt tanken att gå hem. Först ringer klockan för sista beställningen och kort därefter

spelas stängningslåten. Några börjar hoppfullt leta efter alternativ, men snabbt tvingas alla konstatera att hela staden stänger nu. Alla barer töms och gatan fylls av folk. Det blir slutet på kvällen.

Festandet i parken blir inte av alls eftersom kommunen förbjudit offentlig alkoholförtäring, till och med för den som ser till att konsumera ansvarsfullt och anstränger sig för att inte störa omgivningen. Vissa gör det ändå, antingen av ren trots eller okunskap. Men då finns risken för avvisning i bästa fall eller böter i värsta fall. Det offentliga utrymmet blir ett sämre alternativ för dem som ibland vill umgås med alkohol inblandat. Stadsbilden blir i slutändan tråkigare och tommare som konsekvens, särskilt eftersom denna grupp tenderar att vara unga.

I den här delen undersöks därför hur städerna hanterar utelivet och andra rofyllda aktiviteter. Den stad med bäst utelivsutbud och vänligast inställning till människors nöje kommer att bli vinnaren. Detta mäts genom att titta på täthet av *serveringstillstånd* och *uteserveringar*. Dessutom undersöks kommunernas föreskrifter kring *offentlig alkoholförtäring* och *serveringstider*.

SERVERINGSTILLSTÅND

För att som näringsidkare få servera alkohol krävs ett serveringstillstånd från den kommun där serveringen sker. För att få tillstånd krävs att innehavaren uppfyller ett antal krav. De allra flesta av dessa har sin grund i Alkohollagen, även om det främst är kommunen som tillämpar och följer upp dem.

Bland annat tar man hänsyn till tillståndsinnehavarens personliga och ekonomiska förhållanden. Innehavaren ska också klara ett kunskapsprov om de bestämmelser som finns i alkohollagen och kommunens lokala föreskrifter.

Lokalen måste vara avgränsad och utrustad med ett kök som tillhandahåller ett varierat utbud av lagad eller tillredd mat. Väl vid serveringen får gästerna inte heller uppmanas eller förmås att köpa alkohol. De flesta rabatter och mängdrabatter är därför uteslutna. Prissättningen får heller aldrig utformas så att drycker av högre alkoholhalt främjas.⁷ Skulle man få för sig att ha en ”happy hour” är det därför viktigt att denna även gäller mat och alkoholfria alternativ.

Lagstiftningen kring serveringen tar inte bara sin utgångspunkt i huruvida företagaren och serveringen är lämplig. Även om den långa kravlistan efterföljs är det inte en garant för att servering kan ske, eftersom tillståndsutgivningen också tar hänsyn till folkhälsan. I §17 i alkohollagen 8:e kapitel bestäms att:

Om [serveringen] kan befaras medföra olägenheter i fråga om ordning och nykterhet eller särskild risk för människors hälsa, får serveringstillstånd vägras även om övriga krav som uppställs i lagen är uppfyllda.

Det är lätt att konstatera att alkohollagstiftningen är snårig och omständlig att ta sig igenom, även för den mest skötsamma aktören. Dessutom är den illa anpassad efter en modern utelivskultur som inte bara huserar restauranger och pubar. Ett stort problem är matkravet som gör att många klubbar och barer pliktskyldigt måste tillhandahålla mat trots att det knappt efterfrågas där.

Trots allt fanns det 14 113 stadigvarande allmänna alkoholtillstånd i Sverige 2023. Det är mer än en dubb-

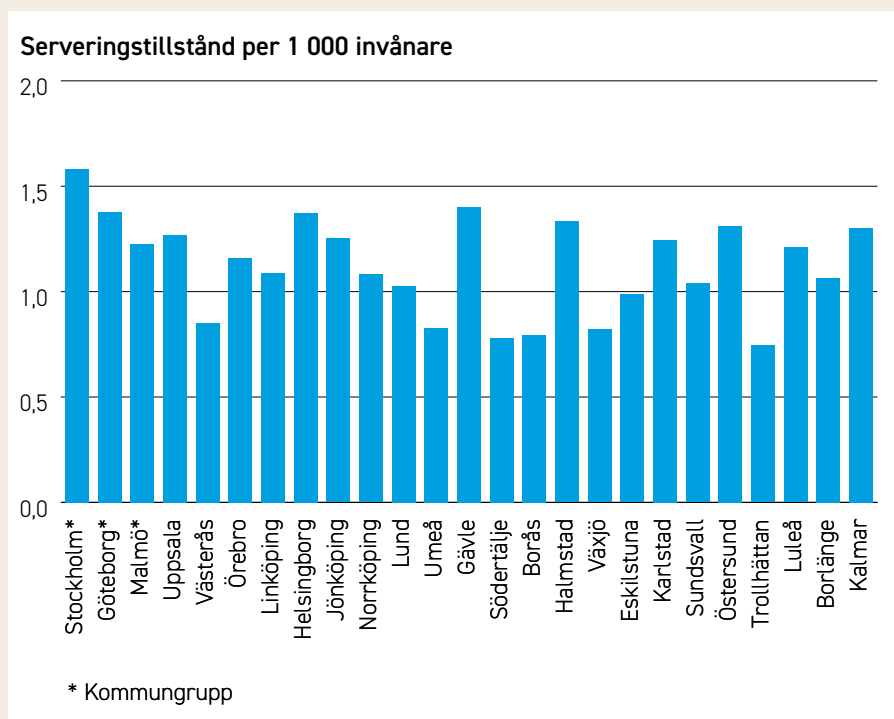
⁷ SFS 2010:1622 *Alkohollag*. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/alkohollag-20101622_sfs-2010-1622/#K8

lering jämfört med de 6 437 tillstånd som fanns 1992.⁸ De senaste decennierna har därför utelivet runtom i landet vuxit och blivit en större del av stadsbilderna i våra städer. Serveringstillstånden utgör en ganska liten del av den totala alkoholkonsumtionen. 2022 stod det bara för 10 procent av det totala drickandet och med undantag för pandemin har det andelen varit

däromkring sedan 2001.⁹ Om man politiskt vill minska konsumtionen är frågan därför hur effektivt det är att göra det med tillstånden som folkhälsopolitiskt verktyg.

Mått

$$\frac{\text{Antal serveringstillstånd}}{1\,000 \text{ Invånare}}$$



8 Folkhälsomyndigheten. *Antal stadigvarande serveringstillstånd 1992–2023 (2024)* <https://www.folkhalsomyndigheten.se/folkhalsorapportering-statistik/statistikdatabaser-och-visualisering/alkoholdrycksstatistik-i-siffror/antal-stadigvarande-serveringstillstand/>

9 Trolldal, B. *Alkoholkonsumtionen i Sverige 2001–2022 (CAN, 2023)* <https://www.can.se/app/uploads/2023/10/can-rapport-221-alkoholkonsumtionen-i-sverige-2001-2022.pdf>

Det mått vi använder här är *antalet serveringstillstånd per 1 000 invånare* i varje kommun eller kommungrupp. Tillstånden ska vara allmänna och stadigvarande. Det innebär att tillstånd för slutna sällskap, cateringverksamhet, provsmakning och tillfälliga evenemang plockas bort. Statistiken kommer från ett utdrag över alla serveringstillstånd från *Alkohol- och Tobaksregistret* i juni 2024.

Vinnare med är med god marginal Stockholm. Spridningen är stor, även mellan städer av liknande storlek. Som utstickare finns till exempel sommarstäder som Helsingborg, Kalmar och Halmstad.

UTESERVERINGAR

För att en uteservering ska bli till krävs uppfyllnad av flera krav och tillstånd från flera instanser. Uteserveringen måste, precis som ytor för servering inomhus, vara tydligt avgränsad. Det räcker inte att redan ha serveringstillstånd inomhus, utan uteservering måste specificeras i tillståndet. Tillstånd från Polisen är ett måste om

serveringen sker på offentlig plats¹⁰, vilket gäller för de flesta ytor i en stad. För större byggnationer, exempelvis uteserveringar med tak, krävs ofta bygglov.

Råkar uteserveringen dessutom ligga på kommunens mark tas hyra för markupplåtelse. Som uthyrare har kommunen ofta flera olika villkor och önskemål som den ansökande behöver ta hänsyn till, även om dessa varierar. I Stockholm stad får man i regel inte bygga golv, undantag kan dock medges av trafikkontoret.¹¹ Lunds kommun uppmuntrar uteserveringar med grönska, men man behöver samtidigt ta hänsyn till stadens grönplanering. Spaljéer är oftast inte tillåtna och man avråds från att använda vita planteringskärl.¹² På en uteservering i Örebro får musik aldrig spelas högre än som svag bakgrundsmusik.¹³

Mått

Antal serveringstillstånd med uteservering
1 000 Invånare

10 Polisen. *Använda offentlig plats- sök tillstånd, e-tjänst*. (2022) <https://polisen.se/tjanster-tillstand/tillstand-ansok/offentlig-plats/>

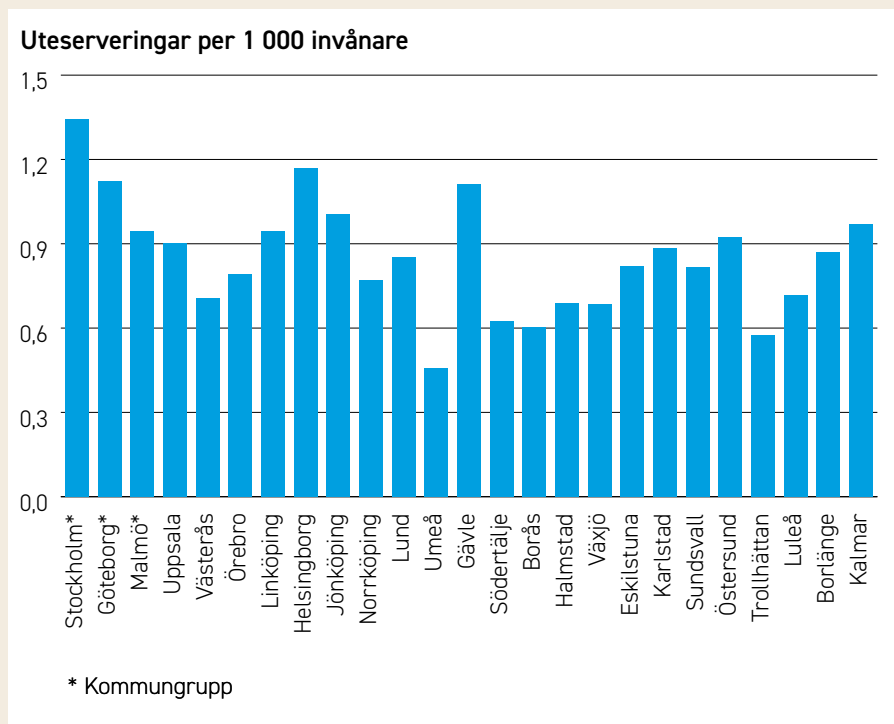
11 Stockholms Stad. *Använda offentlig plats för uteservering*. (2023) <https://tillstand.stockholm/tillstand-regler-och-tillsyn/anvanda-offentlig-plats/anvanda-offentlig-plats-for-uteservering/>

12 Lunds Kommun. *Öppna Uteservering*. (2024) <https://lund.se/forening-foretag-och-naringsliv/for-dig-som-har-verksamhet-eller-foretag/offentlig-plats-och-gator/oppna-uteservering>

13 Örebro Kommun. *Riktlinjer för uteserveringar* (2023) <https://www.orebro.se/download/18.ce5ebe-018529a06613acf7/1673870608777/Riktlinjer%20f%C3%B6r%20uteserveringar%20-%20infoblad.pdf>

I den här kategorin har vi valt måttet *antal serveringstillstånd med uteserveringar per 1 000 invånare* i varje kommun eller kommungrupp. Det vill säga

samma mått som valts för serveringstillstånden som helhet, men bara för uteserveringarna.



Även här vinner Stockholm med ganska stor marginal. I toppen finns, förutom vinnaren, kuststäderna Göteborg och Helsingborg. Gävle, som utmärkte sig vad gäller serveringstillstånd, ligger också bra till när man tittar på uteserveringstäthet. Något förvånande är att Halmstad som presterade högt vad gäller serveringstillstånd inte särskiljer sig i denna kategori.

SERVERINGSTIDER

I många städer kommer efterfrågan inte finnas för ett stort nattligt serveringsutbud. Men att det finns åtminstone något ställe att gå till gör mycket för den som vill vara ute sent. Dessutom underlättar det de många problem som kan uppstå när alla barer töms samtidigt.

Anledningen till att barer ofta behöver tömmas hastigt är alkohollagen. I den bestäms att serveringsställen ska vara tömda senast 30 minuter efter tillståndet går ut, även om ingen alkohol säljs eller konsumeras. Samma lag säger också att alkoholservering inte får påbörjas innan 11:00 eller pågå efter 01:00, om inte kommunen beslutar något annat. Det gör många kommuner och det bestäms i de lokala riktlinjerna för alkoholservering. Tiden som specificeras i alkohollagen, även kallat normaltid, tjänar däremot syfte som utgångspunkt i många kommuner. Detta gäller även i kommuner där stängningstiden ibland tillåts vara så sen som 03:00 eller 05:00.

För att få ha öppet efter normaltiden krävs nästan alltid särskild prövning, utöver alla de krav som kommer med ett vanligt tillstånd. Att direkt få tillstånd att ha öppet senare än 01:00 är ovanligt, i vissa kommuner till och med omöjligt. För att få servera längre än normaltid krävs i Malmö Stad att den befintliga verksamheten inte fått varningar eller allvarliga anmärkningar. I regel krävs ordningsvakter och all fast personal behöver gå två kommunala utbildningar. Till sist behöver Polisen bedöma att risken för

ordningsstörning är liten och miljöförvaltningen bedöma att risken för att omgivningen störs är liten.¹⁴ Exemplet från Malmö är representativt för hur det brukar se ut, även om det varierar en del från kommun till kommun.

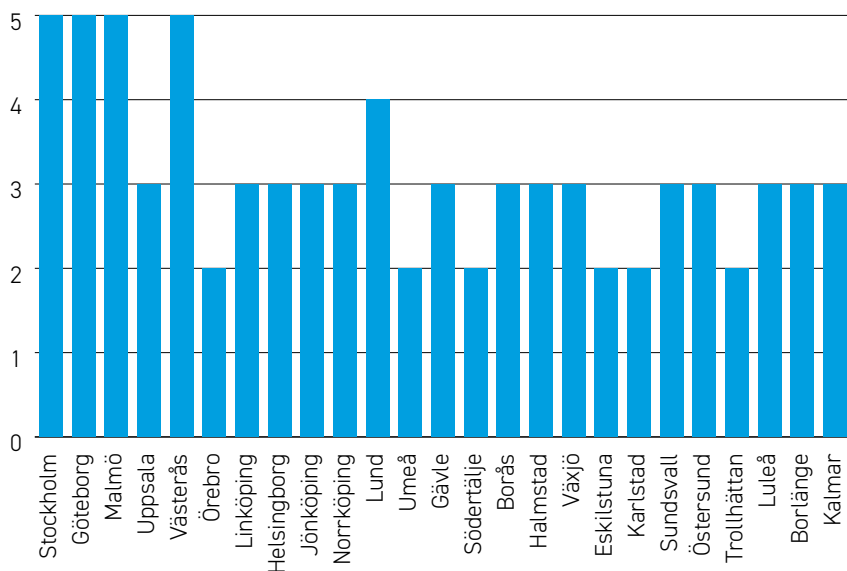
Mått

I den här kategorin använder vi inte ett rent kvantitativt mått. I stället undersöks *till vilken tid man som senast kan få beviljat tillstånd* i dag. Tillståndet ska vara allmänt och vara giltigt mer än bara någon enstaka dag på året. Information om vilka tider som beviljas kommer från kommunernas riktlinjer för alkoholservering. Är tiden 01:00 får staden 1 poäng och är den 02:00 får staden 2 poäng. Och så vidare ändå upp till 05:00 som ger maxpoäng.

Detta ger bra mått på hur länge staden tillåts leva på nätterna. Samtidigt tar det hänsyn till att den generella efterfrågan på sena öppettider varierar kraftigt mellan städer. Det gör att stäl- len som stänger sent är ganska få i de flesta städer, vilket ger ett litet underlag och stor variation. Det viktigaste är om det finns någonstans att gå och att kommunen är tillåtande till sena stängningstider.

14 Malmö Stad. *Malmö stads riktlinjer för alkoholserveringstillstånd*. (2018) <https://malmo.se/download/18.70f4a4718bb305e0b4a524a/1700406896063/malmo-stads-riktlinjer-for-alkoholserveringstillstand.pdf>

Poäng serveringstider



Mest tillåtande är i detta avseende våra tre storstäder, tillsammans med Västerås. Det absolut vanligaste är att 03:00 är den senaste stängningstid man kan få tillstånd för. Det finns också en ganska stor grupp som begränsar öppettiderna till 02:00. Det är anmärkningsvärt att Örebro, som studentstad och en av landets största städer, tillhör den mest restriktiva gruppen.

En viktig sak att notera är att senaste tiden man kan få tillstånd för inte alltid är detsamma som hur länge ställen faktiskt har öppet. Två exempel är Helsingborg och Uppsala. I den förra finns ett fåtal aktörer med serveringstillstånd till 05:00, men en ändring i riktlinjerna har gjort att den senaste tiden som beviljas i dag är 03:00.¹⁵ I Uppsala finns några tillstånd som ibland gäller till 04:00 och med ett undantag är samtliga av dessa student-

¹⁵ Helsingborgs Stad. *Helsingborgs stads riktlinjer för alkoholservering*. (2022) <https://foretagare.helsingborg.se/regler-tillstand-och-anmalan/alkoholtillstand-serveringstillstand/riktlinjer-och-krav/helsingborgs-stads-riktlinjer/>

nationer. I kommunens riktlinjer¹⁶ framgår det dock explicit att dessa tillstånd inte kommer beviljas längre än till 03:00 om de söks på nytt. Det gör i dessa städer utelivet till ett oligopol efter 03:00.

Det omvända gäller Lund och Borlänge. I Lund infördes i juni 2024 möjligheten att utfärda serveringstillstånd till 04:00.¹⁷ Rapportens registerutdrag är från samma månad, så om en aktör har nyttjat det eller inte går inte att avgöra. Detsamma gäller Borlänge som samma månad förlängde tiden till 03:00.¹⁸

ALKOHOLFÖRTÄRING PÅ ALLMÄN PLATS

Det finns inget nationellt förbud mot alkoholförtäring på allmän plats. Däremot ger ordningslagen kommunerna mandat att besluta om lokala ordningsföreskrifter vilka syftar till att upprätta den lokala ordningen.¹⁹ I dem kan kommunen förbjuda alkoholförtäring på vissa platser. I Örebro ord-

ningsföreskrifter bestäms till exempel att:

Spritdrycker, vin, öl överstigande 2,25 volymprocent alkohol samt sådan annan jäst alkoholdryck som avses i alkohollagen (2010:1622) får inte förtäras på offentlig plats inom det område som anges med särskilda begränsningslinjer på karta till dessa ordningsföreskrifter, bilaga B, och inom de områden som anges i särskild förteckning till dessa ordningsföreskrifter, bilaga A.

Vad som anges i första stycket innebär ingen inskränkning för de anmälnings- och tillståndspliktiga beslut som kan ha meddelats för serveringsställen på offentlig och därmed jämställd plats.²⁰

Det är ganska representativt för hur det regleras i de flesta fall. Man sätter en volymgräns eller anger vilka drycker regleringen gäller för. Därefter bestäms vilka områden som omfatt-

16 Uppsala Kommun. *Uppsala kommuns riktlinjer för serveringstillstånd enligt alkohollagen*. (2015) <https://www.uppsala.se/contentassets/24ae74b80f0e41e29bcb4c0d7765916b/riktlinjer-serveringstillstand.pdf>

17 Lunds Kommun. *Riktlinjer för serveringstillstånd i Lunds kommun* (2024) <https://lund.se/download/18.28eaaa311900ff142db336e5/1720509139148/Riktlinjer%20f%C3%B6r%20serveringstillst%C3%A5nd%20i%20Lunds%20kommun%20antagna%2020240613.pdf>

18 Falu kommun. *Riktlinjer för serveringstillstånd*. (2024) <https://www.falu.se/download/18.3dbe89ed18ec17af785841fb/1713520272642/Riktlinjer%20f%C3%B6r%20serveringstillst%C3%A5nd.pdf>

19 SFS 1993:1617 *Ordningssamling/ordningslag* https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/ordningslag-19931617_sfs-1993-1617/

20 Örebro kommun. *Allmänna lokala ordningsföreskrifter för Örebro Kommun*. (2022) <https://www.orebro.se/download/18.1d8f9a39155628f738416831/1679300096262/Alltm%C3%A4nnas%20lokala%20ordningsf%C3%B6reskrifter%20f%C3%B6r%20%C3%96rebro%20kommun.pdf>

tas (inom dessa områden är givetvis platser med serveringstillstånd undantagna).

Trots det varierar det en del mellan kommuner, framför allt vad gäller hur stora områden som omfattas och vad som undantas. I Lund reglerar man inte förtäringen alls, medan det i Uppsala är förbjudet i så gott som hela staden. I Västerås är det förbjudet i hela centrum med undantag under vissa tider för två centrala parker.

Mått

I den här delen graderas kommunernas föreskrifter för offentlig alkoholförtäring på en femgradig skala, där 1 poäng är minst frihetligt och 5 poäng är mest frihetligt. Vad som krävs för respektive poäng redovisas vid varje steg. Några kommuner har varit svårare att gradera då de befinner sig mitt emellan två graderingar. Sett till helheten går det dock att se tydliga skillnader mellan hur tillåtande olika städer är.

1 poäng – Totalförbud stort område, inklusive i parker

Kommuner: Uppsala, Örebro, Eskilstuna, Sundsvall, Östersund, Trollhättan, Luleå, Borlänge

I dessa städer är alkoholförtäringen strikt reglerad. Den gäller all typ av

dryckesförtäring, från åtminstone 3,5 volymprocent alkohol. I vissa kommuner är gränsen så låg som 2,25 procent, vilket gör att inte ens folköl är tillåtet. Området där förtäring är förbjudet täcker så gott som hela centrala staden och centrala parkområden är inte undantagna. Det innebär att den som vill dricka alkohol i en central park inte har någon reell möjlighet att göra det lagligt.

2 poäng – Totalförbud ganska stort område eller vissa parker undantagna

Kommuner: Göteborg, Helsingborg, Jönköping, Norrköping, Umeå, Gävle, Södertälje, Borås, Halmstad, Växjö, Karlstad, Kalmar

Dessa kommuner har, precis som de i enpoängsgruppen, en strikt reglering över ett område i centrum. Skillnaden är att det finns åtminstone ett (1) viktigt undantag vad gäller centrala parkområden eller att området som helhet inte är lika omfattande. Det gör att den som vill kan dricka alkohol i någonstans i staden.

Hit hör till exempel Göteborg som har förbjudit alkoholförtäringen i stadens mest centrala delar, inklusive många av parkerna. Ett viktigt undantag är dock Slottsskogen. Där är förtä-

ringen tillåten utom dygnet då stadens skolor anordnar skolavslutning.²¹

3 poäng – Totalförbud medelstort område eller parker ofta tillåtna
Kommuner: Stockholm, Västerås, Linnköping

Dessa kommuner har också en strikt reglering vad gäller själva förtäringen; på anvisade områden är den helt förbjuden. Skillnaden mot ovanstående kategorier är att det går att förtära alkohol i många parker och grönområden. Området där totalförbud gäller är ofta mindre än i ovanstående kategorier.

Ett intressant exempel är Stockholm stad, som har väldigt olika regler från park till park. Vid Fatbursparken på Södermalm råder alltid alkoholförbud. I Galärparken ute på Djurgården går det bra att dricka alkohol, förutom 22:00-07:00 från den 30 april till den 15 juni. I Humlegården råder inget alkoholförbud alls.²² Trots variationen är det ändå så att den som vill dricka alkohol på en offentlig plats i regel har bra alternativ i hela centrala staden.

4 poäng – Tillåtet med villkor
Kommuner: Malmö

Fyra poäng får bara Malmö Stad, som är ett spännande exempel. I de kommunala föreskrifterna²³ bestäms följande:

Spritdrycker, vin och starköl får inte förtäras på offentlig plats inom nedan angivet område om förtäringen föranleder olägenhet i fråga om ordning och nykterhet.

Med offentlig plats likställes i denna paragraf för allmänheten tillgänglig begravningsplats eller skolgård.

Om servering av alkoholdrycker finns bestämmelser i alkohollagen (2010:1622).

Det område som avses med bestämmelsen begränsas av Hamnparken, Grimsbygatan, [...] till Sibbarps fritidsområde.

Området som omfattas är så gott som hela staden, men man har i övrigt en mer pragmatisk inställning. Skillnaden från andra kommuner är att själva förbudet inte gäller all form av förtäring. I stället tar man hänsyn till huruvida förtäringen är ordningsam. Det ger den som verkställer regleringen utrymme att avgöra från fall till fall. Dem som

21 Göteborgs Stad. Lokala ordningsföreskrifter för Göteborgs kommun (2022) [https://www5.goteborg.se/prod/Stadsledningskontoret/LIS/Verksamhetshandbok/Forfattn.nsf/?94053E04792CC8EBC125828200346E1E/\\$File/C12574360024D6C7WEBVCFX22B.pdf?OpenElement](https://www5.goteborg.se/prod/Stadsledningskontoret/LIS/Verksamhetshandbok/Forfattn.nsf/?94053E04792CC8EBC125828200346E1E/$File/C12574360024D6C7WEBVCFX22B.pdf?OpenElement)

22 Stockholm Stad. Alkoholförbud i Stockholms Stad (2024) <https://trafik.stockholm/gator-torg/alkoholforbud/>

23 Malmö Stad. Lokal ordningsstadga för Malmö kommun. (2020) <https://malmo.se/download/18.731e2f9318c202e97fe7cd9/1701791116522/LOKALO-1.PDF>

dricker alkohol på en oläglig plats eller ställer till en stökig fest kan avvisas. Men en lugn picknick på en väl vald plats tolereras sannolikt i de flesta fall.

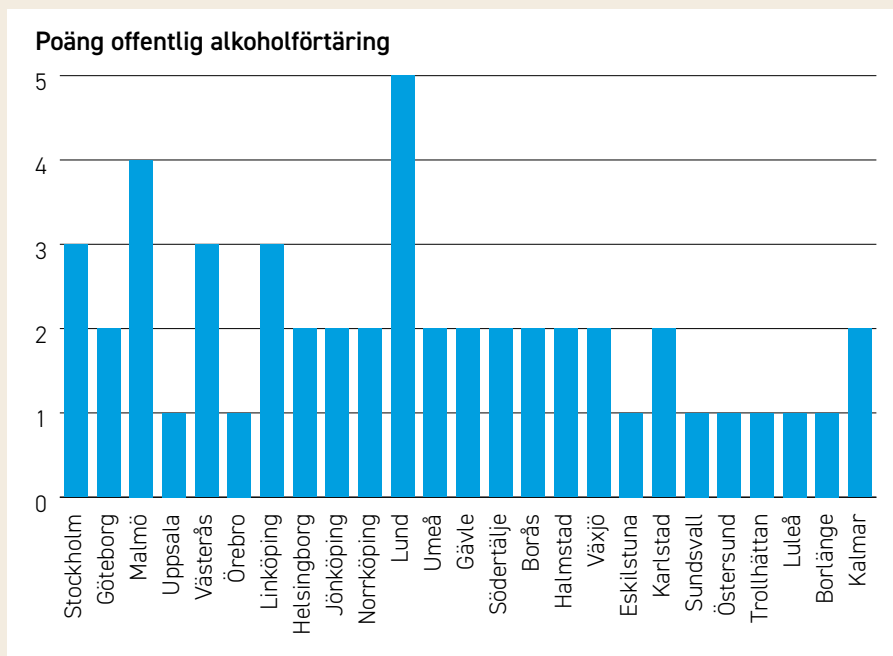
5 poäng – Helt tillåtet

Kommuner: Lund

Lund får fem poäng, som enda stad i jämförelsen. Det beror helt enkelt på att det inte finns något i de kommunala föreskrifterna²⁴ som reglerar alkohol-

att den som vill sätta sig i en park eller på en annan lämplig plats för att dricka alkohol kan göra det i hela staden.

Det innebär dock inte att det saknas verktyg för att avvisa den som betar sig illa, men då finns nationell lagstiftning som grund. Till exempel förargelseväckande beteende från brottsbalken eller de bestämmelser som finns i ordningslagen.



förtäring på allmän plats. Det betyder

24 Lunds kommun. *Allmänna lokala ordningsföreskrifter för Lunds kommun*. (2023) <https://lund.se/download/1875739c81187793d5522249f3/1683010807457/Allm%C3%A4nna%20lokala%20ordningsf%C3%B6reskrifter%20f%C3%B6r%20Lunds%20kommun.pdf>

YTANVÄNDNING

Stad	Yta totalpoäng	Grönområden Andel invånare med <200 m till ett grönområde	Kompakthet Andel anlagd mark	Byggtäthet Invånare/anlagd mark (km ²)	Bygglov NKI-index bygglov (SKR)
Linköping	3,72	4,43	3,46	2,96	4,03
Trollhättan	3,61	4,71	3,09	1,65	5
Lund	3,6	4,71	3,13	3,75	2,82
Södertälje	3,5	5	3,83	2,48	2,7
Västerås	3,46	4,43	3,61	2,27	3,55
Uppsala	3,45	3	3,25	4,02	3,55
Norrköping	3,32	3	3,95	2,2	4,15
Borås	3,25	3,86	2,33	2,77	4,03
Helsingborg	3,1	3	4,7	2,12	2,58
Eskilstuna	3,1	3,57	2,5	2,54	3,79
Växjö	3,09	4,43	2,58	1,82	3,55
Karlstad	3,04	2,43	3,43	1,93	4,39
Malmö	3	1	5	3,42	2,58
Göteborg	2,98	4,14	2,74	2,94	2,09
Stockholm	2,9	3,29	2,3	5	1
Luleå	2,89	4,14	4,67	1	1,73
Halmstad	2,88	3,86	3,83	1,38	2,45
Umeå	2,86	2,43	3,67	2,29	3,06
Borlänge	2,83	4,43	2,22	1	3,67
Örebro	2,74	2,71	2,83	2,24	3,18
Gävle	2,73	3,57	2,85	1,42	3,06
Kalmar	2,71	3,57	3,16	1,77	2,33
Östersund	2,62	3,57	1	1,75	4,15
Sundsvall	2,57	2,71	2,12	1,28	4,15
Jönköping	2,3	1,57	3,01	1,92	2,7

En stad har mycket av det mesta. Den är fylld av spetskompetens, innovation och kapital. Människorna som bor där har ett stort utbud av arbetstillfällen, varor och tjänster. Samtidigt som detta är stadens största fördel är det också dess utmaning. För om det är någonting en stad ofta har brist på är det yta när mycket ska trängas på en förhållandevis liten plats. Det ger upphov till en rad intressekonflikter och därför är det viktigt att marken används effektivt. Det är kostsamt att ha stora områden som inte nyttjas ordentligt. Vare sig det handlar om en gammal industrihamn som ekar tomt eller ett fält som få besöker. Ofta skulle samma platser kunna bli hem åt något helt nytt.

Inom stadsplaneringen pratar man ibland om begreppet *Urban Sprawl*. Det beskriver hur staden och dess förorter sprids över tidigare oexploaterad mark. Med *Urban Sprawl* är utbyggnaden oftast inte tät utan gles. Nya områden är enhetliga villamattor i stället för dynamiska kvartersstäder. Staden som helhet blir därför gles, möjligtvis med undantag för en förhållandevis liten stadskärna. Som konsekvens får många boende långt till varandra, men också till konsumtion och arbete. Avstånden för med sig att kollektiv-

trafiken blir svårare att planera, om den ens finns utanför centrum. Cykling och gång blir bara ett alternativ för entusiasterna. Bilen blir därför ett måste för de allra flesta och som konsekvens tas stadens centrala delar över av väginfrastruktur.

Problematiken associeras ofta med planeringen av många amerikanska städer, men finns i fler delar av världen. Den visar hur viktigt täthet är för att en stad fungera bra. En hög byggnad eller ett tätt kvarter kan husera bostäder, butiker, kontor och det mesta annat man kan tänka sig. Allt på en och samma plats, med samma goda tillgång till allt omkring. Gäller detta flera hus eller ett helt område får det stora effekter. Hundratals aktörer får plats centralt och kan enkelt nå varandra med gång eller cykel. Möten mellan människor, företag och organisationer underlättas – och fler uppstår. Dessutom gör tätheten att det blir enklare att upplåta delar av stadens ytor till saker som parker, torg eller promenadstråk. Frågan för många städer är därför inte nödvändigtvis hur de ska bli större, utan hur de ska få plats med mer.

Hur man ska mäta täthet är däremot inte lika självklart, men några som tagit fram en metod för att mäta just

täthet är forskarna Meta Berghauer Pont och Per Haupt.²⁵ Måttet kallas för *The Spacemate* och har flera viktiga komponenter, men ett av dem är *kompakthet* eller *GSI (Ground Space Index)*. Det uppmäts i ett område genom att undersöka hur mycket av marken som är bebyggd. Ett annat vanligare mått för en stads täthet är *befolkningstätheten*. Båda dessa kommer att, med lite modifikation, utgöra kategorier i den här delen.

Men väldisponerad markanvändning är inte begränsat till den byggda ytan, obebyggd mark kan också vara effektivt använd. De allra flesta uppskattar att ha grönska omkring sig. För den som bor utanför staden är närheten till havet eller synen av skog utanför fönstret en uppenbar fördel. Den som däremot väljer att bosätta sig i en stad får i de allra flesta fall göra avkall på denna fördel. Det betyder dock inte att en stad inte kan ha naturinslag, på det sätt som är möjligt i tät bebyggelse. Ett centralt beläget parkområde eller trädplanterade gator kan vara jätteviktiga för människors trivsel. Därför ingår också *tillgången till grönområden* som en egen kategori.

För att en stad ska kunna växa och förändras är det också viktigt att nya byggprojekt inte hindras i onödan. Tillståndprocesserna behöver vara smidiga, rättvisa och rättssäkra. Därför ingår till sist *bygglov* som en kategori i den här delen.

För att se hur väl städerna använder sin yta och hanterar alla svårlösta intressekonflikter används därför totalt fyra olika kategorier. Det är ingen lätt uppgift, då vissa av kategorierna delvis står emot varandra. Det är precis det som är poängen. Målbilden här är inte en stad som lyckas med allt, det vore omöjligt. I stället handlar det om att det finns många vägar till en bra markanvändning. Det viktiga är att hitta en balans som uppnår så många av dessa värden som möjligt.

GRÖNOMRÅDESTILLGÅNG

Det har visat sig att gröna städer inte bara kommer med uppenbara trivsel-fördelar, utan också rent hälsomässiga sådana. Världshälsoorganisationen gjorde 2016 en översikt av evidensen för grönområdenas effekter.²⁶ I översikten hittades studier som visat en direkt positiv effekt från grönområden

25 Berghauer Pont, M. & Haupt, P. *The Spacemate: Density and the typomorphology of the urban fabric*. Nordisk Arkitekturforskning 2005:4 (2005) https://www.researchgate.net/publication/284028541_The_Spacemate_Density_and_the_typomorphology_of_the_urban_fabric

26 Världshälsoorganisationen. *Urban Green Spaces and Health- A review of evidence*. (2016) <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/345751/WHO-EURO-2016-3352-43111-60341-eng.pdf?sequence=3>

på mental hälsa, stress och hjärt- och kärlsjukdomar. Dessutom hade studier också visat att grönområden ger många indirekta hälsofördelar. Till exempel främjar de fysisk aktivitet och förbättrar närliggande luftkvaliteten.

Medan grönområdenas fördelar i staden är välbelagda är det inte lika självklart hur detta ska omsättas i praktiken. Någon som tagit fram evidensbaserade riktlinjer för gröna stadsplanering är den nederländska forskaren Cecil C. Konijnendijk.²⁷ Riktlinjerna eller målen är mest kända som 3-30-300 och har bland annat anammats av Nordiska ministerrådet.²⁸ De innebär att:

- Alla ska se minst 3 träd från sitt hem.
- Minst 30 procent av ytan ska täckas av trädkronor i varje stadsdel.
- Alla ska ha som mest 300 meter till närmsta grönområde.²⁹

Den sista riktlinjen rekommenderas av *WHO*³⁰ och är den vi ska undersöka vidare. Där handlar det i grunden om grönområden om minst 0,5 ha, men man rekommenderar även mätningar för grönområden på minst 1 ha. Skälet till det är att områdenas storlek spelar roll för hur mycket och till vad de kan användas.

Av förklarliga skäl är grönområdenas närhet avgörande för att de ska nyttjas av många människor i betydande utsträckning. Vilken distans som ska vara minimum är däremot inte självklar. Boverket menar i sin information att användningen minskar snabbt när distansen överskrider 300 m.³¹ Samtidigt poängteras att det kan behövas kortare distanser, runt 200–300 meter, för att tillgängligheten ska gälla en bredd av grupper.³² Man kan tänka sig att ungdomar har en stor förmåga att ta sig långt om området är tillräckligt lockande. Det samma gäller inte äldre, föräldrar med barnvagnar eller lekande barn; då är en kort distans avgörande.

27 Konijnendijk, C.C. *Evidence-based guidelines for greener, healthier, more resilient neighbourhoods: Introducing the 3-30-300 rule*. Journal of Forestry Research. 34:821-830 (2022) <https://doi.org/10.1007/s11676-022-01523-z>

28 Nordiska Ministerrådet. *Nordic Cities: Green, Resilient, Healthy*. (2022) <https://norden.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1694869&dswid=-2827>

29 Konijnendijk, C.C. (2022)

30 Världshälsoorganisationen (2016)

31 Boverket. *Grönplanera för människors hälsa och välbefinnande*. (2023) https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/gronplan/darfor-behovs/for_manniskor/

32 Boverket. *Att arbeta med riktlinjer i grönplaneringen*. (2023) <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/gronplan/att-arbeta/riktlinjer/>

Mått

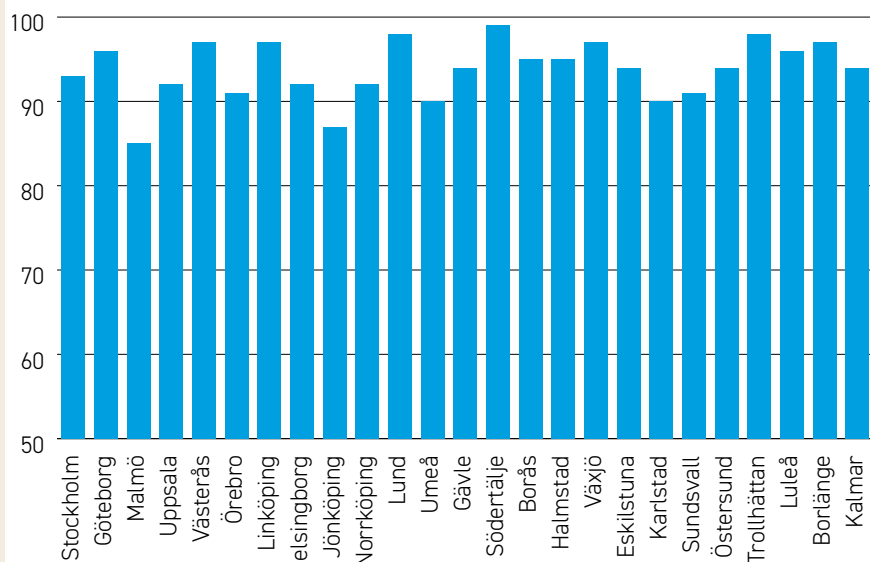
Andel tätortsinvånare med mindre än 200m till ett grönområde

I Sverige har SCB kartlagt hur långt tätortsbefolkningar har till närmsta grönområde som ligger inom tätorten. Den senaste kartläggningen gjordes 2019 och baseras på data från 2015.³³ Där använder man sig av distanserna 200, 300 och 500 meter, mätt fågelvä-

gen. Här dras storleksgränsen för ett grönområde vid 0,5 ha. Vid 300 meter hade 99 procent av landets tätortsbe-folkning tillgång till ett grönområde³⁴ och andelen var hög även för de större tätortsgrupperna.

För att fånga ytterligare skillnader och eftersom mätningen har ett lägre krav på grönområdenas storlek använder vi ett högre krav på deras närhet. I vår jämförelse gäller därför måttet

Andel med max 200m till närmsta grönområde



33 SCB. *Tätortsbefolkningens närhet till grönområden per tätort. År 2015.* [Andel av tätortsbefolkningen, 200 meter från bostaden, 2015] https://www.statistikdatabasen.scb.se/pwweb/sv/ssd/START_MI_MI0805_MI0805B/GrOmrBefTo/table/tableViewLayout1/

34 SCB. *Grönytor och grönområden i tätorter 2015.* (2019) https://www.scb.se/contentassets/e2ef67822f8043549f1554b4f7759bb7/mi0805_2015a01_br_miftr1901.pdf

andel av befolkningen med mindre än 200 meter till ett grönområde.

I jämförelsen är vinnaren Södertälje. Där har 99 procent av befolkningen mindre än 200 meter till närmsta grönområde. På delad andraplats finns Lund och Trollhättan, med 98 procent. Bland de större städerna utmärker sig också Göteborg, Linköping och Västerås för sin goda prestation. Allra sämst presterar Malmö med 85 procent. Särskilt intressant är att tillgången till grönområden, i det här urvalet, inte verkar vara så mycket av en storleksfråga. Bland både stora och små städer finns hög- och lågpresterare.

KOMPAKTHET

Sveriges kanske bästa exempel på en yta som är underutnyttjad är Gärdet i Stockholm. Platsen är cirka 200 hektar stor³⁵, eller uppemot 400 fotbollsplaner. Den stora ytan användes länge som övningsfält för den svenska militären.³⁶ I början av 1900-talet fanns planer på att expandera Stockholms innerstad över hela området, men dessa verkställdes aldrig.³⁷ I dag är

grönområdet, tillsammans med bland annat Djurgården och Fjäderholmarna, en del av världens första nationalstadspark. Det gör att området har ett särskilt skydd från exploatering. Frågan är till vilken nytta, eftersom Gärdet till stor del inte är mer än ett glest gräsfält med några enstaka träd här och var. Förutom gräs finns löpspår, några fotbollsplaner och ett (1) utegym – på en yta som hade kunnat vara hem åt 40 000 människor.³⁸ Trots att det ligger vägg i vägg med Östermalm är platsen ofta tom. Den bidrar inte heller till någon särskild grönområdestillgång, för ett stenkast söderut ligger Djurgården.

Ytor som är obebyggda eller mindre bebyggda behöver inte vara ineffektivt använda. Ett bra exempel är *Humlegården*, som ligger bara några kilometer från *Gärdet*. Där finns gott om träd, flera monument och många rekreationsytor. Även här finns ett utegym, en fotbollsplan och dessutom en skatepark. Parken huserar till och med landets nationalbibliotek – Kungliga biblioteket. Ytan som upptas är en bråkdel av Gärdets storlek, även om Humle-

35 Lundberg, J. *Bostadsbristen är politikernas fel*. Smedjan (20/12 2021) <https://timbro.se/smedjan/bostadsbristen-ar-politikernas-fel/>

36 Nationalstadsparken. *Militärt och maritimt* (2021) <https://www.nationalstadsparken.se/om-parken/historia/militart-och-maritimt/>

37 *Utkast till Stadsplan öfver Norra Djurgården*. Riksarkivet i Stockholm/Täby. (1905) <https://sok.riksarkivet.se/arkiv/Td0ldypv7w3JD0ZlXkeGy6>

38 Lundberg, J (2021)

gården är stor för att vara en centralt belägen park. Storleken gör också att parken lämpar sig för motionsträning. Öster om parken breder Östermalm ut sig, direkt norrut ligger vältrafikerade Karlavägen och söderut finns Birger Jarlsgatan. Det är därför lätt att ta sig dit, den som vill göra ett besök kan med fördel ta tunnelbanan.

Ett problem i sammanhanget är att mycket av den mark som står obebyggd, precis som Gärdet, är belagd med olika skydd. En del regleras i statliga riksintressen men mycket är upp till kommunerna själva genom översikts- och detaljplaner. Kommunerna har till och med möjlighet att bilda egna naturreservat.³⁹ 2014 visade Stockholms Handelskammare att så gott som all obebyggd mark i staden var belagd med någon typ av hinder.⁴⁰ Det rör sig om saker som naturreservat eller bullerskydd. En annan mark som också anses skyddsvärd är *stora opåverkade områden*⁴¹, just av anledningen att de inte är bebyggda.

Som allt annat måste avvägningar göras mellan flera viktiga intressen. Det är självklart att natur och annan

obebyggd mark har ett viktigt värde, men de kanske inte måste finnas i överflöd just i en storstad. För samtidigt råder det stor brist på byggbar mark i många av våra växande städer. Intresset hos de hundratusentals personer som står i bostadsköer eller alla dem som har en osäker bostadssituation verkar inte alltid väga lika tungt. Det är ofta för att frågan är lokal och det demokratiska inflytandet ligger hos dem som redan bor i kommunen.

Mått

$$\frac{\text{(Total anlagd markyta i tätorten)}}{\text{(Total markyta i tätorten)}}$$

För att mäta stadens kompaktitet tittar vi därför på hur stor andel av tätorten som består av anlagdmark. Det påminner om GSI med skillnaden att vi här räknar in all anlagd mark, inte bara byggnadernas täckning.

Grunden är marktäckesdata för 2023ⁱⁱⁱ från Naturvårdsverket⁴² som sedan analyserats genom geografiska informationssystem. Marktäckesdata inte är detsamma som hur marken används. Täckesdata anger bara vad

39 Naturvårdsverket. *Inrätta kommunala naturreservat*. (2023) <https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/skyddad-natur/inratta-kommunala-naturreservat/#E872044272>

40 Byggvärlden. *Ingen byggbar mark i Stockholm* (11/2 2014) <https://www.byggvarlden.se/ingen-byggbar-mark-i-stockholm/>

41 Boverket. *Andra värden*. (2023) https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/op-modell/op-modell2_1/intressen-enligt-mb/andra-varden/

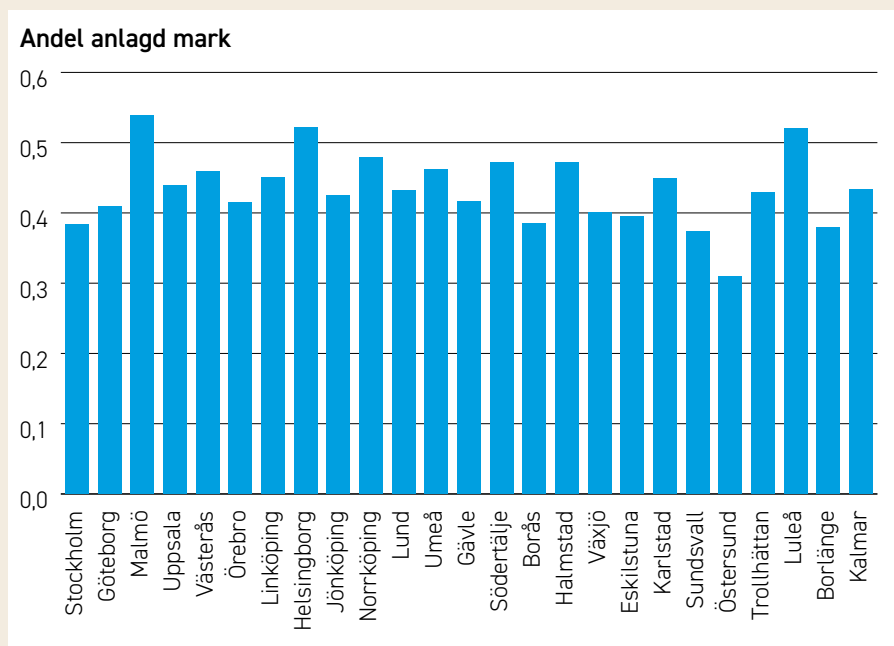
42 Naturvårdsverket. *Nationella marktäckedata: basskikt* (2024) <https://www.naturvardsverket.se/verktyg-och-tjanster/kartor-och-karttjanster/nationella-marktackedata/>

som faktiskt finns på marken. Det görs till exempel ingen skillnad på träd i en park eller träd i en öde skog. För att ta fram anlagd mark har klasserna *byggnader, väg/järnväg* och *övrig anlagd mark* summerats. Mark som enligt Lantmäteriet klassas som svårframkomlig⁴³ har plockats bort ur mätningen. All mark som inte är anlagd är obebyggd. Ju högre andel mark som är anlagd desto bättre blir poängen.

Här är det viktigt att notera att det självklart finns en gräns för hur mycket anlagd mark som bör finnas i en stad.

Ett område helt utan obebyggd mark är inte önskvärt någonstans. Syftet med måttet är i stället att få en bild av hur mycket mark som är oexploaterad. En del av den obebyggda marken är välanvända parker, innergårdar eller trädgårdar. Men mycket är också mark som är mycket mindre använd. Kom också ihåg att städer med god grönområdestillgång premieras i föregående mått.

Allra bäst i mätningen är Malmö, Helsingborg och Luleå. Deras tätorter är också de enda som har mer anlagd



43 Lantmäteriet. *Topografi 50 Nedladdning, vektor*. (2022) <https://www.lantmateriet.se/sv/geodata/vara-produkter/produktlista/topografi-50-nedladdning-vektor/#anchor-2>

mark än icke-anlagd. Vinnaren Malmö är väldigt kompakt, nästan helt utan stora obebyggda luckor i stadsbilden. Det betyder dock inte att man saknar välanvänd obebyggd mark, även om tillgången till grönområden borde bli större.

Trots att måttet tar bort mark som klassas som svårframkomlig spelar den lokala geografins roll. De tre som presterar bäst har alla gemensamt att de inte har stora höjdskillnader, åtminstone inte berg. Sådan geografi fördyrar byggande och en bättre användning kan då vara att låta marken vara som grönområde. Samtidigt ska det sägas att det i våra städer finns stadsdelar med höjdskillnader.

Förutom geografin kan det vara till förmån för allt Stockholms och Göteborgs nackdel att de är väldigt stora tätorter. Det är tydligt att man har stora oexploaterade luckor, men en del av dem ligger längre ut i tätorten. Städerna har från början haft en kärna som sedan växt ihop med glesare omkringliggande bebyggelse. Motsvarande områden i andra stadsområden kan i större utsträckning vara en egen tätort vilket gör att de inte alltid räknas in. Samtidigt är behovet av bostäder som allra störst i dessa städer, vil-

ket gör det än viktigare att inte låta mark underutnyttjas.

BYGGTÄTHET

Ett annat sätt att expandera en stad på är genom förtätning. Till skillnad från exploatering innebär det att man ökar stadens innehåll på den befintliga stadsytan, i stället för att ta mer i anspråk. Det låter kanske motsägelsefullt men vid närmare eftertanke finns bebyggd mark i de flesta städer som skulle kunna nyttjas bättre. Det kan handla om att bygga höghus där det tidigare fanns en parkeringsplats eller en stor innergård, såväl som att bygga nya våningar på ett befintligt flerbostadshus eller riva gamla industriområden för att bygga tät kvarterstad.

Ett bra svenskt exempel på förtätning är Västra Hamnen i Malmö, beläget precis norr om centrum. Under 1900-talet var det ett industriområde, med ett stort varv. Men varvet försvann och med tiden minskade platsens relevans som industrizon. Därför har man från början av 2000-talet byggt en helt ny stadsdel.⁴⁴ Den byggdes inte bara tätt utan också riktigt högt på sina håll. För i Västra hamnen finns i dag Turning Torso som med sina 190 höjdmeter markerar hela sta-

44 Malmö Stad. *Västra Hamnen*. (2024) <https://malmo.se/Stadsutveckling/Stadsutvecklingsomraden/Vastra-Hamnen.html>

den. En liknande utveckling har skett i Lindholmen i Göteborg, som också är ett gammalt industriområde.⁴⁵ Höjdmässigt slog Göteborg Malmö under 2020-talet, med det 246 meter höga Karlatornet.

Tyvär är det inte alla som gillar förtätning och bygghöjd. Stora byggen brukar dra till sig negativ uppmärksamhet. Vanliga invändningar är att tätheten begränsar utsikter, drar till sig oönskade grupper eller förstör stadens atmosfär. Även om tät bebyggelse ofta kommer med en större påverkan på sin omgivning än många andra byggnader är det inte en anledning att helt avfärda den. Förändring och påverkan är en naturlig del av staden, det är något man måste acceptera om man bosätter sig i den. Det är dock såklart bra om förtätningen sker på ett sätt som minimerar negativ inverkan på närboende.

Mått

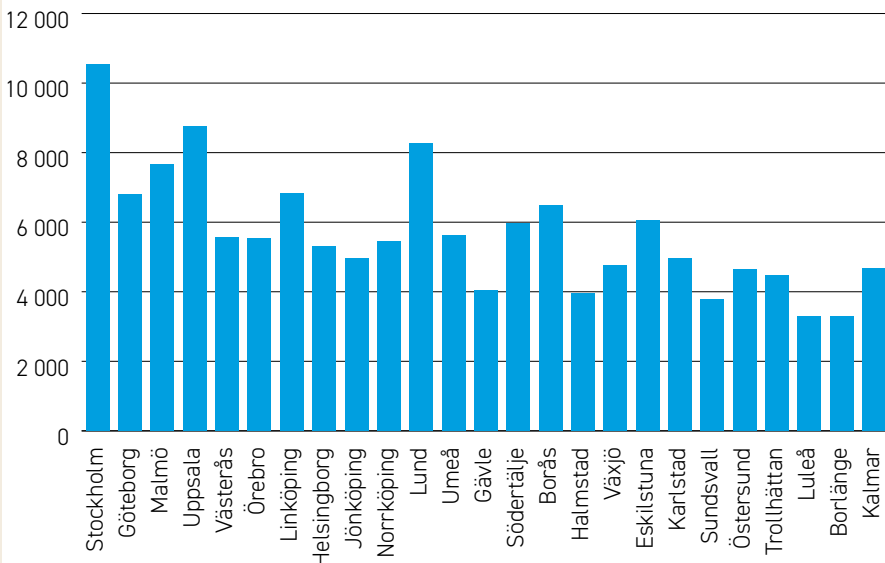
$$\frac{\text{Tätortsbefolkning}}{\text{Total anlagd markyta i tätorten}}$$

För att få en bild av hur tätt byggda våra städer är har vi tittat på *befolkningstätheten i tätortens anlagda mark*. Här spelar den oexploaterade marken alltså

inte in som i föregående mått, utan vi begränsar oss till den mark som redan är anlagd. Den stad som kan husera flest invånare med minst anlagd mark blir därför vinnaren. Eftersom det är tätorten som mäts kommer omkringliggande byar och liknande inte räknas in. Däremot kommer alla villaområden som är sammanvuxna med staden att ingå. Höghus och täta kvarterständer premieras, medan stora villamattor bestraffas.

45 Göteborgs Stad. *Om Lindholmen*. (2023) <https://goteborg.se/wps/portal/start/goteborg-vaxer/hitta-projekt/stadsomrade-hisingen/norra-almvstranden/lindholmen/om-for-lindholmen>

Antal invånare per kvadratkilometer anlagd mark i tätorten



Resultaten i mätningen har en tydlig koppling till städernas storlek. Det förklaras troligen till stor del av att efterfrågan på bostäder i allmänhet inte är lika stor i mindre städer. Där är marken mindre eftertraktad och därför blir markyta en billigare resurs man inte måste nyttja lika effektivt. Incitamenten att bygga tätt blir svagare jämfört med de större städerna. Sämst i mätningen presterar Borlänge, Luleå och Sundsvall. Något väntat presterar de större städerna därför bäst i det här måttet. Överlägsen etta är Stockholm, följt av studentstäderna Uppsala och Lund.

Noterbart är att kompakta Malmö inte presterar alls lika bra, samtidigt som Stockholm med sina stora obebyggda luckor vinner. Det finns stora förbättringsmöjligheter i båda, men det visar att både Stockholm och Malmö är täta på olika sätt. I Stockholm är kontrasterna större då mycket mark är tom, samtidigt som den mark som väl byggs huserar många. Malmö har å andra sidan en stadsbild där bebyggelsen breder ut sig mer.

BYGGLOV

Trots behovet är det inte alltid lätt att få till nya byggprojekt i en stad, fram-

för allt om man inte vill bygga tätt och högt. Det är i grunden sunt att det finns verktyg för att balansera de många intressen som finns i stadsplaneringen. Men dagens regleringar går långt utöver det och utgör stora hinder för den som vill bygga.

I plan- och bygglagen fastställs det redan i första kapitlet att planläggning av mark är en kommunal angelägenhet.⁴⁶ Verktygen som finns till deras förfogande är översikts- och detaljplanerna. Den förstnämnda måste täcka hela kommunens yta och i den sätts grundplaneringen för hur mark- och vatten ska användas. Där redogörs också för hur kommunen tar hänsyn till bland annat nationellt beslutade riksintressen och miljöregler.⁴⁷

Den mer ingående planeringen hamnar i detaljplanerna och så gott som alla delar av en stad är detaljplanlagd. Där specificeras vilken mark som får bebyggas och vad som ska finnas på den.⁴⁸ Dessutom kan kommunen i

detaljplanen ställa krav på byggnader-
nas utformning. Där reglerar man ofta saker som bygghöjd, lägenhetsstandard och utsmyckning.⁴⁹ Kärnan sitter i att det bara är kommunen som har rätt att besluta om detaljplaner, även på mark som ägs privat. Denna makt utgör det som inofficiellt kommit att kallas det kommunala planmonopolet.⁵⁰ Det innebär att kommunens godkännande är avgörande för så gott som alla byggprojekt.

För att få till nybyggnation eller utbyggnad krävs därför bygglov. I utgivningen ser man till att detaljplanen efterföljs. För stora projekt behöver man ofta ta fram en ny plan. Bygglovsplikten gäller nästan allt, för något så marginellt som en skylt krävs det tillåtelse om området är detaljplanlagt.⁵¹ Varje bygglovsutgivning kan dessutom överklagas av dem som påverkas, vilket kan förlänga processer ytterligare.⁵² Det finns dock projekt som inte kräver lov, ett sådant är om

46 SFS 2010:900 *Plan- och bygglag* https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan-och-bygglag-2010900_sfs-2010-900/#K2

47 Boverket. *Översiktsplanens innehåll*. (2023) <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/oversiktsplanen/innehall/>

48 Boverket. *Vad är en detaljplan* (2023) <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/detaljplaneinstrumentet/vad-ar-detaljplan/>

49 Boverket. *Att reglera med detaljplan*. (2024) <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammetser/>

50 Boverket. *Kommunalt planmonopol*. (2023) <https://www.boverket.se/sv/kommunernas-bostadsforsorjning/kommunens-verktyg/kommunalt-planmonopol/>

51 Boverket. *Lov & -anmälningsplikt*. (2023) <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/lov--byggande/anmalningsplikt/>

52 Boverket. *Vem som får överklaga lov och förhandsbesked*. (2021) <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/lov--byggande/overklagande/vem/>

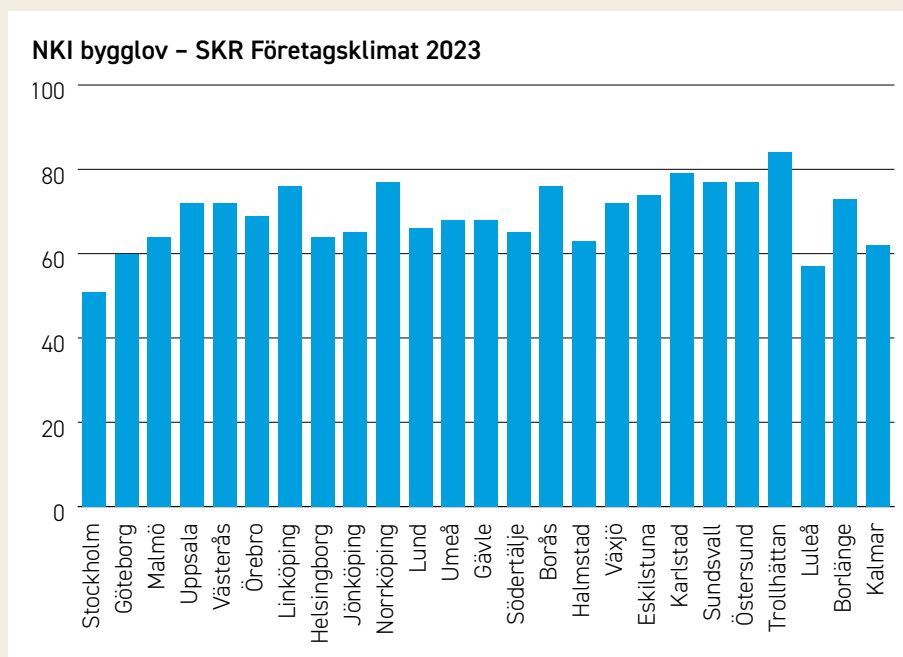
man bygger ett attefallshus. Men dessa måste vara mindre än 30 kvadratmeter och får som mest vara 4 meter höga.
⁵³ Det gör att de sällan är tillämpliga i stadsplaneringen.

Mått

NKI - Bygglov

För att få en bild av hur lätt det är att få saker byggt i våra städer använder vi resultat från bygglovsdelen i

SKR:s företagsklimatundersökning.⁵⁴ Undersökningen tar fram ett *Nöjd kund-index* baserat på enkätsvar från verksamma företagare i kommunen. I dessa försöker man få en uppfattning om bland annat kommunens kompetens, tillgänglighet och rättssäkerhet i frågan. Varje kommun kan få mellan 0 och 100 poäng. En poäng under 50 är mycket lågt och gränsen för godkänt går vid 62.



⁵³ Boverket. *Attefallshus*. (2024) <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/lov--byggande/anmalningsplikt/bygglovsbefriade-atgarder/attefallshus/>

⁵⁴ Sveriges kommuner och Regioner. *Öppna jämförelser: Företagsklimat 2023*. (2024) <https://skr.se/skr/tjanster/statistik/oppnajokforelser/foretagsklimat.1147.html>

I vårt urval presterar Trollhättan bäst med ett värde på 84, det är den bästa kommunen med över 40 000 invånare i hela undersökningen. Andra högpresterare är Karlstad, Norrköping och Linköping. Sämst är Stockholm med ett värde på 51, följt av en av våra minsta städer Luleå. Spridningen mellan städerna är stor, även mellan städer av liknande storlek.

Trots skillnader över hela brädet går det att se att de mindre städerna

generellt presterar bättre. Särskilt låg poäng får våra tre storstäder. En del av det förklaras troligen av att deras bygglovsprocesser är svårare. Man har fler intressenter att välja mellan och dessutom fler som påverkas av nya byggprojekt. De förutsättningarna komplicerar utgångsläget, men det gör också att det är än viktigare aktivt jobba med att förbättra processerna.

RÖRLIGHET

Stad	Totalpoäng rörlighet	Cykelväg (m)/Bebyggd Mark (ha)	Cykelväg	Elsparkcyklar Gradering av bestämmelser
Lund	4		5	3
Helsingborg	3,72		4,45	3
Linköping	3,69		3,37	4
Umeå	3,41		1,82	5
Trollhättan	3,23		2,47	4
Malmö	3,09		4,19	2
Eskilstuna	3,05		1,1	5
Uppsala	2,95		1,89	4
Örebro	2,93		2,85	3
Borlänge	2,79		1,58	4
Stockholm	2,77		3,55	2
Karlstad	2,52		2,04	3
Sundsvall	2,51		1,02	4
Västerås	2,46		2,91	2
Gävle	2,42		1,84	3
Göteborg	2,27		2,54	2
Jönköping	2,02		2,04	2
Halmstad	1,92		1,84	2
Växjö	1,91		1,82	2
Södertälje	1,87		2,73	1
Norrköping	1,75		1,49	2
Luleå	1,65		1,3	2
Borås	1,5		1	2
Kalmar	1,4		1,81	1
Östersund	1,37		1,75	1

Kampen om hur transportinfrastrukturen ska byggas i en stad har troligen funnits lika länge som staden själv. Som med mycket annat grundar det sig i en fråga om personliga val. Vissa tar bilen, andra nyttjar kollektivtrafiken, somliga tar sig runt med cykel och några går. De allra flesta av oss nyttjar alla möjliga alternativ vid olika tillfällen. Men förutom preferenser handlar också om vilka alternativ som står till buds. Vissa skulle gärna använda bil om de hade råd, andra skulle vilja cykla om det fanns en ordentlig cykelväg och några skulle helst åka tåg om de var lite punktligare.

I staden blir den här frågan särskilt komplicerad. Ytan är begränsad och alla transportmedel påverkar sin omgivning. För beslutsfattare blir det därför ofta en fråga om prioriteringar och avvägningar. Resurserna är begränsade och intressekonflikter uppstår hela tiden. Ska en bilväg breddas kan det skapa problem för cykelbanan intill. Sommargågatan är trevlig för fotgängare men utgör ett hinder för bilister och cyklisterna. Bussfiler gör att kollektivtrafiken flyter på bättre, men minskar samtidigt personbilsutrymmet. Och så håller det på.

Den stora frågan är nog ändå vilken roll bilen ska ha i den moderna staden.

Dess plats har setts som ganska självklar ända sedan bilismen svepte över 1900-talets västvärld. Bilen sågs som en nyvunnen frihet för att man med den kunde ta sig var som helst när man ville. Detta skulle uppmuntras och som följd förändrades flera stadsbilder dramatiskt runtom i världen.

Ett av de bästa exemplen är Los Angeles som under 1900-talets första hälft hade ett välutbyggt eldrivet spårvagnssystem. Efter andra världskriget byggdes motorlederna i staden ut ordentligt och personbilarna blev allmänhetens föredragna färdmedel framför kollektivtrafiken. Under 60-talet blev spårvagnarna till slut nedlagda och det skulle dröja till 90-talet innan en spårvagn rullade i staden igen.⁵⁵ Sverige var inte annorlunda, även om det gick längre på många platser. I Stockholm drog man till exempel en motorled, centralbron, rakt förbi historiska Riddarholmen.

Medan bilen är bra på många platser har den här förändringen fört med sig många utmaningar. Den kanske största ligger i hur mycket yta bilen och dess infrastruktur tar i anspråk. Parkeringsplatser och motorleder är ju mycket större än cykelställ och cykelbanor. En buss kan transportera hundra personer på en bråkdel av ytan

55 Southern California Railway Museum. *Los Angeles Railway*. (2020) <https://socialrailway.org/collections/los-angeles-railway/>

motsvarande biltrafik tar upp. Dessutom kommer biltrafik med fossila utsläpp, högt buller och trafikolyckor.

Allt detta betyder inte att staden, eller åtminstone delar av den, inte bör vara framkomlig för bilar. Det betyder snarare att andra färdmedel också måste få plats i staden, kanske särskilt i stadskärnan. Mot bakgrund av bilens tidigare dominans blir den relevanta frågan i dag därför hur man på ett bra sätt möjliggör för andra färdmedel. I cyklar, elfordon, bussar och tåg finns en stor möjlighet att transportera fler med mindre yta. Dessutom är alternativen ofta både billigare och hälsosammare för användaren.

I den här delen ska vi undersöka hur våra städer hanterar mindre transportmedel. Till att börja med tittar vi närmare på hur mycket *cykelinfrastruktur* som finns. Sedan ska vi undersöka de kommunala reglerna kring uthyrningen av *elsparcyklar*.

CYKELBANOR

I globala metropoler som New York och London har cyklarna fått ta mer plats i stadsbilden de senaste decen-

nierna.⁵⁶ Även Stockholm har förändrats i den här riktningen. Den så kallade Cykelmiljarden innebar att kommunen under mandatperioden 2010–2014 investerade en miljard kronor i stadscyklismen. Det resulterade i 11 000 nya cykelparkeringar och anläggning av 60 km cykelinfrastruktur.⁵⁷ Satsningen fick också gehör av stockholmarna eftersom cyklandet i Stockholm ökade med 32 procent under samma period.⁵⁸

Detta visar att man inom stadsplaneringen i visst avseende får den efterfrågan man skapar utbud för. Detta fenomen är väl känt under begreppet inducerad trafik och har också observerats på många andra områden. Trafikverket beställde 2009 en forskningsrapport⁵⁹ som kärnfullt förklarade fenomenet så här:

Då vägkapaciteten eller kvaliteten ökar så minskar uppoffringen för att färdas på vägen vilket ökar efterfrågan. Inducerad trafik definierar den trafik som nygenereras av vägkapacitet och är alltså trafik utöver den som omfördelas till den nya vägen i tid eller från andra vägar. [...] Ökad

56 Ankersjö, P. *Frihetsmaskinen- Så kan borgerligheten ta tillbaka cykelfrågan* (Timbro, 2024) <https://timbro.se/allmant/frihetsmaskinen-sa-kan-borgerligheten-ta-tillbaka-cykelfragan/>

57 Miljöpartiet Stockholms Stad. *59 kilometer nya cykelbanor och 11 000 cykelparkeringar har byggts i Stockholm* (2019) <https://press.newsmachine.com/pressrelease/view/59-kilometer-nya-cykelbanor-och-11-000-cykel-parkeringar-har-byggs-i-stockholm-15158?lang=lt&country=LT>

58 Ankersjö, P. (2024)

59 Smidfelt Rosqvist, L. & Hagson, A. *Att hantera inducerad efterfrågan på trafik*. Trivector Traffic 2009:8 (2009) <https://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/pages/PublikationVisa.aspx?PublikationId=824>

efterfrågan på transporter leder till nya investeringar i infrastruktur. Och leder till ökad efterfrågan på vägtransporter som leder till nya investeringar och så vidare i en fortsatt spiral.

Effekten gör att man i stadsplaneringen inte bara kan ta hänsyn till den nuvarande användningen, utan också behöver fundera på vilken som kan uppstå beroende på vad man bygger. Det är framför allt fallet om man bygger bilvägar, vilka ofta når sin kapacitet. En ökad kapacitet sänker trösklarna för den som vill ta bilen. Det gör

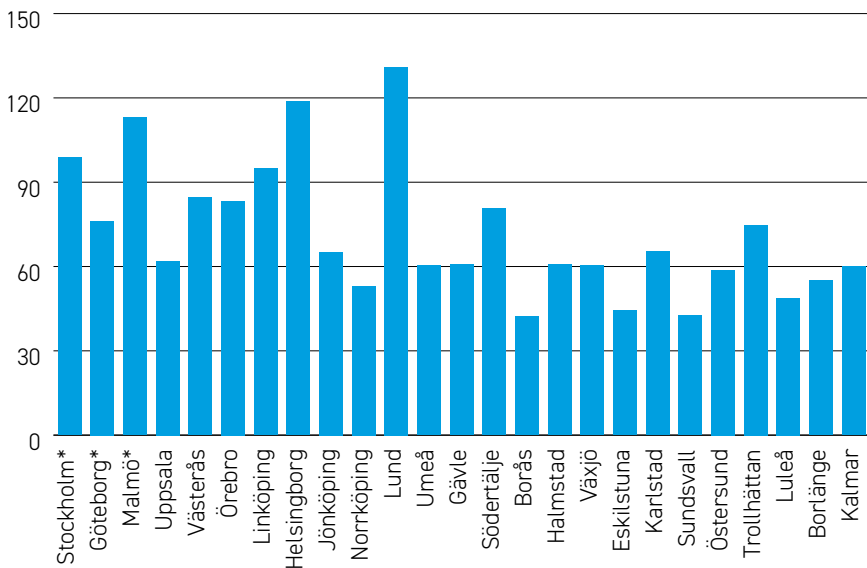
helt enkelt att fler gör det tills jämvikt återigen uppstår mellan kapaciteten och användarens uppoffring.

En viktig insikt är också att trafikslagen kan komplettera varandra. En väg med mycket trängsel skulle kunna få ökad kapacitet genom att breddas. Men om sträckan saknar cykelväg skulle anläggningen av en sådan också kunna uppfylla samma syfte. Det viktiga är att det finns så många alternativ för så många människor som möjligt.

Mått

$$\frac{\text{Cykelväg [m]}}{\text{Bebyggd mark [ha]}}$$

Cykelväg per bebyggd mark



* Kommungrupp

När vi jämför våra städers cykelinfrastruktur används måttet *meter cykelväg per hektar bebyggd mark* i kommunen eller kommungruppen. För statistik om cykelvägar har vi använt SKR:s databas Kolada.⁶⁰ Markuppgifterna kommer från SCB, som delar in all bebyggd mark i olika markanvändningsklasser.⁶¹ Den bebyggda mark vi inkluderar i måttet är dock inte all mark, utan några utvalda klasser. Det gäller mark för bostäder, tillverkningsindustri, affärsverksamhet, service och rekreation. Alltså bebyggelse man kan anta att människor vill och kan cykla till. Mark som utgörs av saker som transportinfrastruktur, lantbruk och gruvområden utelämnas.

Bäst i mätningen är Lund, följt av Helsingborg och Malmö. Kanske har den skånska närheten till cykelstaden Köpenhamn utgjort en inspiration och påverkan. I toppen finns också Stockholm som, liksom tidigare nämnt, genomgått en stor förändring till cykelns fördel de senaste decennierna. Allra sämst är Borås följt av Sundsvall, båda en del av urvalets mindre städer. Bland de mindre städerna är Trollhättan och Södertälje särskilt cykelbanetäta.

Generellt är de bäst presterande städerna i jämförelsen stora och medelstora. I en större och tätare stad kommer efterfrågan på alla trafikslag vara större. Det gör att det troligen finns fler platser där byggandet av cykelinfrastruktur blir motiverad. I en mindre stad kan man också tänka sig att trafiken på många håll är lättare, vilket gör att behovet av egna cykelbanor är mindre. En stad som är glesare eller ligger långt ifrån andra städer tenderar också att vara mer bilberoende än andra.

ELDRIVEN MIKROMOBILITET

Sedan några år tillbaka nyttjas cykelbanorna i många städer inte bara av cyklar. Små fordon som helt eller delvis drivs på el har blivit ett allt vanligare inslag. Det handlar om elcyklar, elsparkcyklar, segways och mycket annat. En del äger sitt elfordon, men många aktörer erbjuder också korttidsuthyrning. Många av fördelarna delar den eldrivna mikromobiliteten med cyklarna. Fordonen är små, lätta att parkera och punktliga. Dessutom har uthyrningen möjliggjort mikromobiliteten i situationer där cyklar inte lämpar sig lika väl, till exempel för

60 Kolada. *Fri sökning*. [Cykelväg i kommunen total meter] (2024) <https://kolada.se/verktyg/fri-sokning/>

61 SCB. *Bebyggd och anlagd mark efter region och markanvändningsklass. Vart 5:e år 2010-2020*. [Kommuner, 2020] (u,å) https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_MI_MI0803_MI0803A/Markanv-BebyggdLnKnN/table/tableViewLayout1/

någon som besöker staden eller den som bara behöver göra en enkelresa.

Elfordonens framfart har däremot inte varit helt utan utmaningar. Ett vanligt problem med elsparkcyklarna har varit att de står på olägliga platser. Rent tekniskt kan de parkeras var som helst vilket inledningsvis gjorde det vanligt att de till exempel ställdes mitt på trottoaren. Det skapade särskilt problem för äldre och synskadade. 2022 blev det därför olagligt att parkera elsparkcyklar på gång- och cykelbanor.⁶²

En annan utmaning har varit hur fordonen och uthyrningen ska regleras. Enligt ordningslagen krävs tillstånd från polisen om offentlig plats i en kommun används på ett annat sätt än den är avsedd för.⁶³ Under vilka omständigheter, om alls, det ska gälla elsparkcykeluthyrning är oklart. Det har lett till ett antal tvister, bland annat en mellan uthyraren Ryde och Gävle Kommun. Tingsrätten dömde då till företagets fördel, då utplaceringen i cykelställ ansågs vara normal användning.⁶⁴

I de flesta fall söker aktörer dock polistillstånd och en del kommuner

har det kravet inskrivet i sina lokala ordningsföreskrifter. I polisens process har kommunen rätt att yttra sig och det ger i praktiken möjlighet att reglera. Till att börja gör det att kommunen kan ta ut taxa för markanvändningen, vilket de flesta kommuner i urvalet gjort. Ofta finns också bestämmelser kring lågfartszoner, parkeeringar och företagsansvar. Vissa kommuner har till och med infört tak på hur många fordon de beviljar tillstånd för. En del kommuner går inte med på tillstånd för uthyrning alls. Även i kommuner där aktörerna inte behöver polistillstånd finns ofta överenskommelser i form av avtal eller avsiktsförklaringar.

Medan det är fullt rimligt att fordonens användning regleras kan man fundera på hur skäligt det är med ytterligare regleringar. Ett skarpt maxtak är ett problem då det gör att utbudet inte styrs av vad konsumenter faktiskt efterfrågar, utan av vad lokala makt-havare tillåter. Det försvårar också för nya aktörer att etablera sig och konkurrera på de platser där taket redan är nått. Skulle det vara så att taket är högre än vad det finns efterfrågan är

62 SFS 1998:1276 *Trafikförordning* https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276/

63 SFS 1993:1617 *Ordningsslag* https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/ordningslag-19931617_sfs-1993-1617/

64 Johansson, M. *Inte olagligt att ställa ut elsparkcyklar utan tillstånd*. SVT Nyheter Gävleborg. (20/3 2024) <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/gavleborg/inte-olagligt-att-stalla-ut-elsparkcyklar-utan-tillstand>

det svårt att se vilken funktion regleringen fyller överhuvudtaget.

Det är i grunden vettigt att verksamheterna kompenseras med taxa för platsen de tar i stadsbilden, precis som för andra saker. Frågan är dock hur skäligen nivåerna är. De varierar kraftigt och det finns skäl att tro att de i vissa fall används som en reglering, vilket inte är ändamålsenligt.

Mått

För att få en uppfattning om hur tillåtande varje stad är har varje kommuns bestämmelser kring elsparkcykeluthyrning undersökts. Direktkontakt med flera av kommunerna i urvalet är också en del av underlaget. Utifrån det har varje stad tilldelats en hel-poäng mellan 1 och 5. Vad som krävs för respektive poäng framgår i varje gradering. Många kommuner rör sig i gråzonen mellan olika graderingar, särskilt vad gäller maxtaken. Därför är det inte alltid helt självklart var de ska placeras. Det är däremot tydligt att det på det stora hela skiljer sig stort mellan hur tillåtande kommunerna varit och inte.

1 poäng – Ingen etablerad uthyrning *Kommuner:* Södertälje, Östersund, Kalmar

I den här kategorin finns inga aktörer som hyr ut elsparkcyklar i kommunen. I Kalmar har man meddelat att man vill avvakta.⁶⁵ Södertälje har fattat beslut om att inte tillåta det.⁶⁶ Ett specialfall är Östersund, där man egentligen inte motsatt sig hyresföretagen eller infört något tak. Men den lokala taxan är 5kr per dag och fordon.⁶⁷ Det är högt jämfört med andra kommuner, även de som huserar större städer där marken generellt har ett högre värde. Intressenter har funnits, men ingen har etablerat sig än för att lönsamheten har ansetts vara för låg.

2 poäng – Tillämpar förutbestämt maxtak på antal fordon

Kommuner: Stockholm, Göteborg, Malmö, Västerås, Jönköping, Norrköping, Borås, Halmstad, Växjö, Luleå

I den här kategorin tillämpar kommunen ett förutbestämt maxtak på antalet elsparkcyklar som hyrs ut. I Göteborg är taket 5000 i innerstaden

65 Arenius, E. *Ännu inga elsparkcyklar till Kalmar- Kommunen vill vänta tills nästa sommar.* Barometern (17/7 2024) <https://www.barometern.se/kalmar/annu-inga-elsparkcyklar-till-kalmar-kommunen-vill-vanta-till-nasta-sommar/>

66 Södertälje Kommun. *Ingen uthyrning av elsparkcyklar just nu.* (2022) <https://www.sodertalje.se/stad-och-trafik/aktuellt/ingen-uthyrning-av-elsparkcyklar-just-nu/>

67 Johansson, L. *Elsparckcykelföretaget sa nej till avtalet – Östersunds kommun överväger "sponsring" för en etablering.* SVT Nyheter (31/3 2023) <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/jamtland/elsparckcykel-foretaget-sa-nej-till-kommunens-forslag>

och 2500 i ytterstaden. Totalt blir det ungefär 12 cyklar per 1000 kommuninvånare. I Malmö är det så lågt som 2800 fordon, eller cirka 8 fordon per 1000 invånare. I Stockholm fanns det som mest 23 000 fordon för uthyrning men i dag finns ett tak på 12 000.⁶⁸

3 poäng – Tillämpar någon form av takreglering

Kommuner: Örebro, Helsingborg, Lund, Gävle, Karlstad

I den här kommunerna finns också någon form av tak. Skillnaden mot kategori 2 är att begränsningen inte är fullt lika förutbestämd utan det finns mer flexibilitet. Det kan handla om en begränsning av fordon per aktör, som i Lunds kommun. Där får varje aktör ha max 300 fordon. I dag har man 3 aktörer men menar sig ha plats för några till. Örebro utgår ifrån stadens cykelställ och menar att dagens 2300 fordon för tillfället är tillräckligt, men har inget förutbestämt maxtak.

Ett specialfall i den här kategorin är Helsingborg. Där har man inget tak på plats i någon form. Vid etablering behöver en aktör dock betala 200 000kr till kommunen. Därefter tas en rörlig taxa ut baserat på hur

många fordon företaget hyr ut totalt. Har företaget 1-300st blir taxan 4kr per fordon och dag, 300-700 kostar 2kr och för 700+ blir taxan 8kr. Att den rörliga taxan fyrdubbleras vid 700 fordon tolkas i rapporten som en begränsning per aktör i praktiken, vilket gör att staden hör hemma i denna kategori.

4 poäng – Ingen takreglering men tillstånd krävs

Kommuner: Uppsala, Linköping, Sundsvall, Trollhättan, Borlänge
Städer i den här kategorin har inget förutbestämt tak. Den som vill kan etablera sig kan söka tillstånd för det och man utgår ifrån de ansökningar som kommer in. Polistillstånd krävs och fordonens användning är reglerad.

Ett bra exempel är Uppsala, där det som mest finns 2500 elsparkcyklar för uthyrning. Antalet fordon som finns i staden varierar där efter säsong. Polisen avgör om det finns plats för fler fordon och beslutet fattas tillsammans med kommunen.⁶⁹

5 poäng – Inget tillstånd krävs

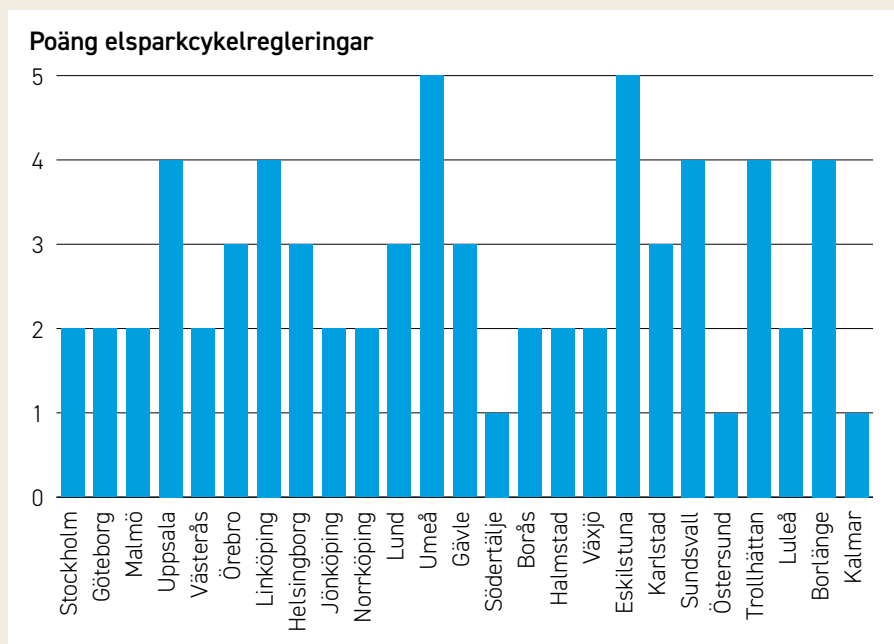
Kommuner: Umeå, Eskilstuna

68 Stockholm stad. *Antal elsparkcyklar i trafik*. (2023) <https://miljobarometern.stockholm.se/trafik/cykeltrafik/antal-elsparkcyklar-i-trafik/>

69 Uppsala Kommun. *Elsparkcyklar*. (2024) <https://www.uppsala.se/kommun-och-politik/sa-arbetar-vi-med-olika-amnen/sa-arbetar-vi-med-trafiksakerhet/elsparkcyklar/>

I Umeå och Eskilstuna finns det inte några större kommunala hinder för fordonsuthyrningen. Inget polistillstånd krävs, men det innebär inte nödvändigtvis att uthyrningen är helt oreglerad. Det bör dock nämnas att Umeå är på väg att införa tillståndsplikt i sina föreskrifter, men det är inte ännu gällande när den här rapporten skrivs.

Eskilstuna är därför ett särskilt gott exempel. Där har man gjort bedömningen att tillstånd inte krävs så länge fordonen ställs ut i cykelställ och på anvisade platser. Aktörerna som hyr ut där har dock ingått i en avsiktsförklaring med kommunen som specificerar uthyrarens ansvar.



REFERENSER

ARTIKLAR OCH RAPPORTER

- Ankersjö, P. *Frihetsmaskinen- Så kan borgerligheten ta tillbaka cykelfrågan* (Timbro, 2024) <https://timbro.se/allmant/frihetsmaskinen-sa-kan-borgerligheten-ta-tillbaka-cykelfragan/>
- Arenius, E. *Ännu inga elsparkcyklar till Kalmar-Kommunen vill vänta tills nästa sommar*. Barometern (17/7 2024) <https://www.barometern.se/kalmar/annu-inga-elsparkcyklar-till-kalmar-kommunen-vill-vanta-till-nasta-sommar/>
- Berghauser Pont, M. & Haupt, P. *The Spacemate: Density and the typomorphology of the urban fabric*. Nordisk Arkitekturforskning 2005:4 (2005) https://www.researchgate.net/publication/284028541_The_Spacemate_Density_and_the_typomorphology_of_the_urban_fabric
- Byggvärlden. *Ingen byggbar mark i Stockholm* (11/2 2014) <https://www.byggvarlden.se/ingen-byggbar-mark-i-stockholm/>
- Johansson, L. *Elsparkcykelföretaget sa nej till avtalet – Östersunds kommun överväger ”sponsring” för en etablering*. SVT Nyheter (31/3 2023) <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/jamtland/elsparkcykel-foretaget-sa-nej-till-kommunens-forslag>
- Johansson, M. *Inte olagligt att ställa ut elsparkcyklar utan tillstånd*. SVT Nyheter Gävleborg. (20/3 2024) <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/gavleborg/inte-olagligt-att-stalla-ut-elsparkcyklar-utan-tillstand>
- Konijnendijk, C.C. *Evidence-based guidelines for greener, healthier, more resilient neighbourhoods: Introducing the 3–30–300 rule*. Journal of Forestry Research. 34:821–830 (2022) <https://doi.org/10.1007/s11676-022-01523-z>
- Lundberg, J. *Bostadsbristen är politikernas fel*. Smedjan (20/12 2021) <https://timbro.se/smedjan/bostadsbristen-ar-politikernas-fel/>
- Miljöpartiet Stockholms Stad. *59 kilometer nya cykelbanor och 11 000 cykelparkeringar har byggts i Stockholm* (2019) <https://press.newsmachine.com/pressrelease/view/59-kilometer-nya-cykelbanor-och-11-000-cykelparkeringar-har-byggs-i-stockholm-15158?lang=lt&country=LT>
- Nordiska Ministerrådet. *Nordic Cities: Green, Resilient, Healthy*. (2022) <https://norden.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1694869&dsid=-2827>
- Pihl, C. *Vill slopa alkoholförbudet i två parker*. Upsala Nya Tidning (5/6 2024) <https://unt.se/nyheter/upsala/artikel/forslaget-da-blir-det-tillatet-att-dricka-alkohol-i-parkerna/lz4vxzr>
- SCB. *Grönytor och grönområden i tätorter* 2015. (2019) https://www.scb.se/contentassets/e2ef67822f8043549f1554b4f7759bb7/mio805_2015a01_br_miftr1901.pdf
- Smidfelt Rosqvist, L. & Hagson, A. *Att hantera inducerad efterfrågan på trafik*. Trivector Traffic 2009:8 (2009) <https://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/pages/PublikationVisa.aspx?PublikationId=82>
- Trolldal, B. *Alkoholkonsumtionen i Sverige* 2001-2022 (CAN, 2023) <https://www.can.se/app/uploads/2023/10/can-rapport-221-alkoholkonsumtionen-i-sverige-2001-2022.pdf>
- Världshälsorganisationen. *Urban Green Spaces and Health- A review of evidence*. (2016) <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/345751/WHO-EURO-2016-3352-43111-60341-eng.pdf?sequence=3>

LAGAR OCH RIKTLINJER

Falu kommun. *Riktlinjer för serveringstillstånd.*

(2024) <https://www.falun.se/download/18.3dbe89ed18ec17af785841fb/1713520272642/Riktlinjer%20f%C3%B6r%20serveringstillst%C3%A5nd.pdf>

Göteborgs Stad. *Lokala ordningsföreskrifter för*

Göteborgs kommun (2022) [https://www.goteborg.se/prod/Stadsledningskontoret/LIS/Verksamhetshandbok/Forfattn.nsf/04053E04792CC8EBC125828200346E1E/\\$File/C12574360024D6C7WEBVCFX22B.pdf?OpenElement](https://www.goteborg.se/prod/Stadsledningskontoret/LIS/Verksamhetshandbok/Forfattn.nsf/04053E04792CC8EBC125828200346E1E/$File/C12574360024D6C7WEBVCFX22B.pdf?OpenElement)

Helsingborgs Stad. *Helsingborgs stads riktlinjer*

för alkoholserving. (2022) <https://foretagare.helsingborg.se/regler-tillstand-och-anmalan/alkoholtillstand-serveringstillstand/riktlinjer-och-krav/helsingborgs-stads-riktlinjer/>

Lunds kommun. *Allmänna lokala*

ordningsföreskrifter för Lunds kommun. (2023) <https://lund.se/download/18.75739c81187793d522249f3/1683010807457/Allm%C3%A4nna%20lokala%20ordningsf%C3%B6reskrifter%20f%C3%B6r%20Lunds%20kommun.pdf>

Lunds Kommun. *Riktlinjer för serveringstillstånd*

i Lunds kommun (2024) <https://lund.se/download/18.28eea311900ff142db336e5/1720509139148/Riktlinjer%20f%C3%B6r%20serveringstillst%C3%A5nd%20i%20Lunds%20kommun%20antagna%2020240613.pdf>

Malmö Stad. *Lokal ordningsstadga för Malmö*

kommun. (2020) <https://malmo.se/download/18.731e2f9318c20e97fe7cd9/1701791116522/LOKALO~1.PDF>

Malmö Stad. *Malmö stads riktlinjer för*

alkoholservingstillstånd. (2018) <https://malmo.se/download/18.70f4a4718bb305e0b4a524a/1700406896063/malmo-stads-riktlinjer-for-alkoholservingstillstand.pdf>

SFS 1993:1617 *Ordningslag* https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/ordningslag-19931617_sfs-1993-1617/

SFS 1998:1276 *Trafikförordning* https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276/

SFS 2010:1622 *Alkohollag.* https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/alkohollag-20101622_sfs-2010-1622/#K8

SFS 2010:900 *Plan- och bygglag* https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan-och-bygglag-2010900_sfs-2010-900/#K2

Trollhättans Stad. *Riktlinjer för Alkoholserving*

(2018) <https://www.trollhattan.se/globalassets/dokument/naringsliv-och-arbete/tillstand/serveringstillstand/lista/riktlinjer-for-alkoholserving.pdf>

Uppsala Kommun. *Uppsala kommuns riktlinjer för*

serveringstillstånd enligt alkohollagen. (2015) <https://www.uppsala.se/contentassets/24ae74b80fe41e29bcb4c0d7765916b/riktlinjer-serveringstillstand.pdf>

Örebro Kommun. *Riktlinjer för uteserveringar*

(2023) <https://www.orebro.se/download/18.ce5be018529a06613acf7/1673870608777/Riktlinjer%20f%C3%B6r%20uteserveringar%20-%20infolbad.pdf>

WEBBSIDOR

- Boverket. *Andra värden*. (2023) https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/op-modell/op-modell_1/intressen- enligt-mb/andra-varden/
- Boverket. *Att arbeta med riktlinjer i grönplaneringen*. (2023) <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/gronplan/atr-arbeta/riktlinjer/>
- Boverket. *Att reglera med detaljplan*. (2024) <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/>
- Boverket. *Attefallshus*. (2024) <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/lov--byggande/anmalningsplikt/bygglobefriade-atgarder/attefallshus/>
- Boverket. *Grönplanera för människors hälsa och välbefinnande*. (2023) https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/gronplan/darfor-behovs/for_manniskor/
- Boverket. *Kommunalt planmonopol*. (2023) <https://www.boverket.se/sv/kommunernas-bostadsforsorjning/kommunens-verktyg/kommunalt-planmonopol/>
- Boverket. *Lov & anmälningsplikt*. (2023) <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/lov--byggande/anmalningsplikt/>
- Boverket. *Vad är en detaljplan* (2023) <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/detaljplaneinstrumentet/vad-ar-detaljplan/>
- Boverket. *Vem som får överklaga lov och förhandsbesked*. (2021) <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/lov--byggande/overklagande/vem/>
- Boverket. *Översiktsplanens innehåll*. (2023) <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/oversiktsplanen/innehall/>
- Destination Uppsala. *Valborg i Uppsala- Nybörjarguide till sista april* (2024) <https://destination uppsala.se/guides/valborg- uppsala/>
- Eskilstuna kommun. *Frågor och svar om elsparkcyklar* (2024) <https://www.eskilstuna.se/trafik-och-gator/cykel/elsparkcykel>
- Göteborgs Stad. *Om Lindholmen*. (2023) <https://goteborg.se/wps/portal/start/goteborg- vaxer/hitta-projekt/stadsomrade-hisingen/norra-olvstranden/lindholmen/om-for- lindholmen>
- Lunds Kommun. *Öppna Uteservering*. (2024) <https://lund.se/forening-foretag-och-naringsliv/for-dig-som-har-verksamhet-eller-foretag/offentlig-plats-och-gator/oppna-uteservering>
- Malmö Stad. *Västra Hamnen*. (2024) <https://malmo.se/Stadsutveckling/Stadsutvecklingsomraden/Vastra-Hamnen.html>
- Nationalstadsparken. *Militärt och maritimt* (2021) <https://www.nationalstadsparken.se/om-parken/historia/militart-och-maritimt/>
- Naturvårdsverket. *Inrätta kommunala naturreservat*. (2023) <https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/skyddad-natur/inratta-kommunala-naturreservat/#E872044272>
- Polisen. *Använda offentlig plats- sök tillstånd, e-tjänst*. (2022) <https://polisen.se/tjanster-tillstand/tillstand-ansok/offentlig-plats/>
- Southern California Railway Museum. *Los Angeles Railway*. (2020) <https://socialrailway.org/collections/los-angeles-railway/>

Stockholms Stad. *Alkoholförbud I Stockholms Stad* (2024) <https://trafik.stockholm/gator-torg/alkoholforbud/>

Stockholms stad. *Antal elsparkcyklar i trafik.* (2023) <https://miljobarometern.stockholm.se/trafik/cykeltrafik/antal-elsparcyklar-i-trafik/>

Stockholms Stad. *Använda offentlig plats för uteservering.* (2023) <https://tillstand.stockholm/tillstand-regler-och-tillsyn/anvanda-offentlig-plats/anvanda-offentlig-plats-for-uteservering/>

Södertälje Kommun. *Ingen uthyrning av elsparkcyklar just nu.* (2022) <https://www.sodertalje.se/stad-och-trafik/aktuellt/ingen-uthyrning-av-elsparkcyklar-just-nu/>

Uppsala Kommun. *Elsparkcyklar.* (2024) <https://www.uppsala.se/kommun-och-politik/sa-arbetar-vi-med-olika-amnen/sa-arbetar-vi-med-trafiksakerhet/elsparkcyklar/>

DATA OCH STATISTIK

Folkhälsomyndigheten. *Antal stadigvarande serveringstillstånd 1992-2023* (2024) <https://www.folkhalsomyndigheten.se/folkhalsorapportering-statistik/statistikdatabaser-och-visualisering/alkoholdrycksstatistik-i-siffror/antal-stadigvarande-serveringstillstand/>

Kolada. *Fri sökning.* [Cykelväg i kommunen total meter] (2024) <https://kolada.se/verktyg/fri-sokning/>

Lantmäteriet. *Topografi 50 Nedladdning, vektor.* (2022) <https://www.lantmateriet.se/sv/geodata/vara-produkter/produktlista/topografi-50-nedladdning-vektor/#anchor-2>

Naturvårdsverket. *Nationella marktäckedata: basskikt* (2024) <https://www.naturvardsverket.se/verktyg-och-tjanster/kartor-och-karttjanster/nationella-marktackedata/>

SCB. *Folkmängd och landareal i tätorter, per tätort. Vart femte år 1960 - 2020* [Folkmängd, 2020] https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_MI_MI0810_MI0810A/LandarealTatortN/table/tableViewLayout1/

SCB. *Bebyggd och anlagd mark efter region och markanvändningsklass. Vart 5:e år 2010-2020.* [Kommuner, 2020] (u,å) https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_MI_MI0803_MI0803A/MarkanvBebyggdLnKnN/table/tableViewLayout1/

SCB. *Tätorter i Sverige.* (2022) <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/miljo/tatorter-i-sverige/>

SCB. *Tätortsbefolkningens närhet till grönområden per tätort. År 2015.* [Andel av tätortsbefolkningen, 200 meter från bostaden, 2015] https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_MI_MI0805_MI0805B/GrOmrBefTo/table/tableViewLayout1/

Sveriges kommuner och Regioner. *Öppna jämförelser: Företagsklimat 2023.* (2024) <https://skr.se/skr/tjanster/statistik/oppnajokforelser/foretagsklimat.1147.html>

ÖVRIGT

Utkast till Stadsplan öfver Norra Djurgården. Riksarkivet i Stockholm/Täby. (1905) <https://sok.riksarkivet.se/arkiv/TdOldypv7w3JD0ZIXkeGy6>

APPENDIX

	Tillstånd/1000 Invånare (Kommun)	Uteserveringar/ 1 000 Invånare (Kommun)	Andel <200m till ett grönområde (Tätort)	Andel anlagd mark (Tätort)
Stockholm	2,2	1,87	93	0,38
Stockholm (Kommungrupp)	1,58	1,34	N/A	N/A
Göteborg	1,52	1,24	96	0,41
Göteborg (Kommungrupp)	1,38	1,12	N/A	N/A
Malmö	1,28	0,99	85	0,54
Malmö (Kommungrupp)	1,23	0,95	N/A	N/A
Uppsala	1,27	0,9	92	0,44
Västerås	0,85	0,71	97	0,46
Örebro	1,16	0,79	91	0,41
Linköping	1,09	0,94	97	0,45
Helsingborg	1,37	1,17	92	0,52
Jönköping	1,25	1,01	87	0,42
Norrköping	1,08	0,77	92	0,48
Lund	1,03	0,85	98	0,43
Umeå	0,83	0,46	90	0,46
Gävle	1,4	1,11	94	0,42
Södertälje	0,78	0,62	99	0,47
Borås	0,79	0,6	95	0,39
Halmstad	1,33	0,69	95	0,47
Växjö	0,82	0,69	97	0,4
Eskilstuna	0,99	0,82	94	0,4
Karlstad	1,24	0,88	90	0,45
Sundsvall	1,04	0,82	91	0,37
Östersund	1,31	0,92	94	0,31
Trollhättan	0,74	0,58	98	0,43
Luleå	1,21	0,72	96	0,52
Borlänge	1,06	0,87	97	0,38
Kalmar	1,3	0,97	94	0,43
Solna	1,88	1,36	N/A	N/A
Sundbyberg	1,57	1,48	N/A	N/A

	Tillstånd/1000 Invånare (Kommun)	Uteserveringar/ 1 000 Invånare (Kommun)	Andel <200m till ett grönområde (Tätort)	Andel anlagd mark (Tätort)
Danderyd	0,8	0,71	N/A	N/A
Täby	0,73	0,55	N/A	N/A
Nacka	0,85	0,73	N/A	N/A
Tyresö	0,57	0,53	N/A	N/A
Huddinge	0,44	0,37	N/A	N/A
Järfälla	0,6	0,54	N/A	N/A
Haninge	0,76	0,7	N/A	N/A
Botkyrka	0,37	0,32	N/A	N/A
Mölndal	0,75	0,57	N/A	N/A
Partille	0,39	0,32	N/A	N/A
Burlöv	0,25	0,1	N/A	N/A

	Invånare/ Anlagd Mark (Tätort)	Bygglov NKI (Kommun)	Cykelväg per bebyggd mark (Kommun)
Stockholm	10525	51	155
Stockholm (Kommungrupp)	N/A	N/A	99
Göteborg	6796	60	73
Göteborg (Kommungrupp)	N/A	N/A	76
Malmö	7662	64	115
Malmö (Kommungrupp)	N/A	N/A	113
Uppsala	8745	72	62
Västerås	5575	72	85
Örebro	5525	69	83
Linköping	6834	76	95
Helsingborg	5306	64	119
Jönköping	4948	65	65
Norrköping	5452	77	53
Lund	8259	66	131
Umeå	5616	68	60
Gävle	4039	68	61

	Invånare/ Anlagd Mark (Tätort)	Bygglov NKI (Kommun)	Cykelväg per bebyggd mark (Kommun)
Södertälje	5969	65	81
Borås	6482	76	42
Halmstad	3966	63	61
Växjö	4765	72	60
Eskilstuna	6065	74	44
Karlstad	4967	79	65
Sundsvall	3794	77	43
Östersund	4639	77	59
Trollhättan	4467	84	75
Luleå	3290	57	49
Borlänge	3284	73	55
Kalmar	4682	62	60
Solna	N/A	N/A	156
Sundbyberg	N/A	N/A	110
Danderyd	N/A	N/A	48
Täby	N/A	N/A	93
Nacka	N/A	N/A	58
Tyresö	N/A	N/A	61
Huddinge	N/A	N/A	77
Järfälla	N/A	N/A	141
Haninge	N/A	N/A	45
Botkyrka	N/A	N/A	112
Mölnadal	N/A	N/A	79
Partille	N/A	N/A	100
Burlöv	N/A	N/A	100

Slutnoter

- i Skillnaden mellan stadens placering i indexet och befolkningsstorlek (tätort)
- ii Mark med bebyggelse man kan anta att människor vill cykla till. Det vill säga bostäder, industri, service, affärer och rekreation.
- iii Östersund utgör ett undantag eftersom marktäcket 2023 ännu inte är kartlagt där. Därför har data från 2018 använts.

Timbro är Nordens främsta marknadsliberala tankesmedja. Sedan starten 1978 är uppdraget att långsiktigt bilda opinion för marknadsekonomi, fri företagsamhet, individuell frihet och ett öppet samhälle.