

Bedömning av ansökningar till statlig medfinansiering för medfinansiering för att främja hållbara stadsmiljöer omgång 6

Detta korta PM redovisar hur ansökningarna för stadsmiljöavtalen bedöms.

Skallkrav

Endast ja eller nej-svar.

Ansökan

- Finns kompletta uppgifter om den sökande?

Övergripande, svar samlat

- Finns beskrivning om hur åtgärder och motprestationer passar in i kommunens övergripande arbete med en hållbar stadsmiljö?
- Har aktuell översiktsplan bifogats eller länkats till?
- Finns en beskrivning av hur åtgärderna för medfinansiering och motprestationerna samt effekterna av dem kommer att följas upp?

Åtgärder, svar per åtgärd

- Finns beskrivning av åtgärder som medfinansiering söks för?
- Avser åtgärden som medel söks för anläggningar för lokal eller regional investering i kollektivtrafik eller cykeltrafik?
- Avser sökta medel inte drift av kollektivtrafik/cykeltrafik?
- Har sökt åtgärd inte påbörjats när ansökan lämnas in?
- Avser inte åtgärden sådant som krävs för att uppfylla krav i lag eller annan författning?
- Håller sökt åtgärd på som längst till 2029?
- För åtgärd som sökts för investering i nya transportlösningar för lokal och regional kollektivtrafik för att demonstrera, test och utvärdera dessa. Är åtgärden i enlighet med kapitel I och artikel 56 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget?
- Uppgår medfinansieringen för kollektivtrafik- eller cykelåtgärden till högst 50 % av de kostnader som bedöms som rimliga för att genomföra åtgärden?
- Finns analys i ansökan hur åtgärderna som medfinansiering söks för leder till en större andel persontransporter sker med kollektivtrafik eller ökad säker cykeltrafik?

Motprestationer, svar för samtliga motprestationer samlat

- Finns motprestationer angivna och beskrivna i förslaget?
- Finns beskrivet vilka motprestationer som avslutas senast 2029?

Sammanställning av skallkrav

Sammanställning görs av svar enligt ovan

- Är skallkrav uppfyllda för ansökan, enskild åtgärd, samtliga motprestationer och övergripande?
- Är skallkrav uppfyllda för ansökan, alla åtgärder, samtliga motprestationer och övergripande?

Endast ansökningar som uppfyller skallkrav för ansökan, motprestationer och övergripande samt minst en åtgärd går vidare till bedömning och då endast för åtgärder som uppfyller skallkrav.

Bedömning av ansökningar

Bedömning av ansökningarna delas in i tre delar, 1) bedömning av kommunens övergripande arbete, 2) bedömning av åtgärderna som stöd söks för och 3) bedömning av motprestationerna.

Som stöd för bedömningarna används följande:

- Projektförslaget kan inte bedömas utifrån det angivna kriteriet
- Otillräckligt - Kriteriet uppfylls inte adekvat eller allvarliga brister föreligger
- Godtagbart - förslaget uppfyller i princip kriteriet, men det finns betydande brister.
- Bra - förslaget uppfyller kriteriet väl, men förbättringar krävs.
- Mycket bra - förslaget uppfyller kriteriet mycket väl, men visa förbättringar är fortfarande möjliga
- Utmärkt - förslaget uppfyller alla aspekter av kriteriet

1) *Bedömning av kommunens övergripande arbete med en hållbar stadsmiljö och hur åtgärder och motprestationer passar in i detta.*

a) **Bedömning av kommunens övergripande arbete med en hållbar stadsmiljö.**

Bedömningen baseras på kommun och landstings planer och faktiska agerande för

- Bebyggelse centralt, kollektivtrafikhärla och funktionsblandat med offentliga platser och parker av kvalitet. Både översiktsplaner och detaljplaner bör gå i denna riktning. Tätortens yta bör inte öka över tid utan förtätning ske inom befintliga ytor. Observera särskilt om det finns delar där det går i motsatt riktning såsom externa handelsområden eller perifera nya bostadsområden.
- Utformning och hastighet på gator i staden för gående, cyklisterna och kollektivtrafik. Trygga miljöer som bl.a. innebär att barnen själva kan ta sig till skola och aktiviteter på ett säkert och tryggt sätt. Utrymmet för biltrafik bör minska och istället användas för gång, cykel, kollektivtrafik, bebyggelse och offentliga platser och parker av kvalitet. Omvandling av stadsmotorvägar till stadsgator med lägre hastighet etc. Prioritering och utformning för gång i stadsrummet med genhet, enkelhet och miljöer som upplevs positiva och medger kombination av olika ärenden vilket minskar den upplevda gångtiden.
- Attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik som binder ihop stad och omland. Här kan samma kriterier användas vid bedömningen som används för kollektivtrafikåtgärder som medel söks för kompletterat med en bedömning av kvaliteten på trafiken enligt kriterierna för motprestationer kopplat till trafikering.
- Parkeringsstrategi, parkeringstal och avgifter för minskat antal bilar och minskad biltrafik i staden.
- Aktivt arbete med mobility management för att stimulera förändrat resbeteende. Satsning på delad mobilitet, MaaS etc.
- Framtagen trafikstrategi kan i sig påverka bedömningen i en positiv riktning.

Se även nedanstående tabell från Trafikverkets kunskapsunderlag och klimatscenario för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan.

b) **Hur väl passar åtgärderna som medfinansiering söks för och motprestationer i kommunens övriga arbete för en hållbar stadsmiljö?**

c) **Kommentar:**

Ytterligare fördjupning:

- Flexibla parkeringstal inom stadsmiljöavtal: [Länk](#)
- Sänkt P-tal som drivkraft för attraktiv stadsbyggnad och hållbar mobilitet
- Komplettera med underlag från Boverkets regeringsuppdrag om parkering i slutet av 2018.

Åtgärder för att minska bilberoendet i städer

Faktor	Definition	Effekt
Tätare och grönnare städer	Ökad täthet av boende och arbetsplatser. Gröna ytor som naturligt binder ihop staden och därmed också används av befolkningen.	Ökad täthet leder till minskad bilanvändning. 10 procent ökning reducerar antalet personbilskilometer med 1–3 procent.
Funktionsblandad bebyggelse	Ökad blandning av bostäder, service och arbetsplatser i ett och samma område. För att åstadkomma funktionsblandning i större städer krävs ⁱ <ul style="list-style-type: none"> att stadsdelen har mer än 1–2 primära funktioner korta kvarter (storleksordning 100 meter) blandning av gamla och nya bostäder tillräcklig täthet. 	Ökad funktionsblandning leder till minskad bilanvändning och ökar användningen av alternativa sätt att förflytta sig, framför allt gångtrafik. Områden med god funktionsblandning har 5–15 procent lägre bilanvändning per person.
Utformning och hastighet på gator utifrån gående och cyklisters villkor	Utformningen handlar om hastighetsdämpande åtgärder, trottoarer, cykelbanor, ökat företräde i korsningar för gående och cyklister, gångfartsområden, cykelfartsområden med mera.	Den förändrade utformningen ökar gång- och cykeltrafiken och minskar bilanvändningen. Boende i områden som är utformade utifrån gående går typiskt 2–4 gånger mer och kör 5–15 procent mindre bil än om de hade bott i mer bilorienterade områden.
Förbättrad tillgänglighet med kollektivtrafik till arbetsplatser och service	Handlar dels om att det ska finnas förbindelser, dels om att dessa ska vara konkurrenskraftiga jämfört med bil. Kollektivtrafiken bör ha en turtäthet på minst 20–30 minuter, i större städer tätare.	Förbättrad kollektivtrafik ger ökad andel kollektivtrafik och minskat bilresande. Boende i områden med god kollektivtrafik äger 10–30 procent färre bilar, kör 10–30 procent mindre bil och använder alternativa färdssätt 2–10 gånger oftare än boende i bilorienterade områden. Enligt en undersökning i Stockholm ökar andelen i kollektivtrafik med 2,4 gånger som resultat av halverad restid ⁱⁱ .
Korta avstånd till effektiv kollektivtrafik	Ökad samlokalisering av bebyggelse och kollektivtrafik.	Vid avstånd över 500 meter till station avtar andelen resande med kollektivtrafik snabbt ⁱⁱⁱ .
Färre parkeringsplatser och marknadsbaserade parkeringsavgifter	Flexibla parkeringstal med max-tal och möjlighet till att minska min-tal genom mobilitetsåtgärder och parkeringsköp. Medveten strategi att minska antalet parkeringsplatser (t.ex. 1 procent per år som Köpenhamn). Genomförd parkeringsutredning som ger bättre beslutsunderlag används av några kommuner som krav för att kunna sänka normen. Exempel på mobilitetsåtgärder, cykelåtgärder, bilpool, marknadsföring, mobilitetshus, etc. Parkeringsavgifter som baseras på marknadsvärdet för den yta som parkering upptar.	Studier visar på tydligt samband mellan tillgång på fri parkering och hög andel bilanvändning. Med färre parkeringar och högre prissättning ökar andelen kollektivtrafik ^{iv} . Projektet Den goda stadens slutrapport anger bilanvändning på 75 procent för arbetsplatser med gratis parkering vid arbetsplatsen, ner till 15 procent för arbetsplats utan tillgång till parkering.

2) Bedömning av åtgärderna som medfinansiering söks för

a) Sannolikt bidrag till ökad andel persontransportresande med kollektivtrafik/cykeltrafik i städer av åtgärd som medfinansiering söks för enligt genomförd analys?

Viktigt att inte bara strikt se på andel. Att öka andelen i en mindre ort är mycket lättare än i storstad där andelen redan är hög. Tänk snarare bidraget till ökad andel totalt i landet. Sökande ska ha gjort en trovärdig analys. En åtgärdsvalsstudie eller trafikstrategi som grund bedöms mer trovärdig än en mer otydlig analys. Om det finns kvantifierade beräkningar på effekter på minskning av biltrafik och ökad andel kollektivtrafik och cykel kan det påverka bedömningen i positiv riktning.

Är följande uppfyllt för *kollektivtrafikåtgärder* är det sannolikt att andelen blir hög:

- Hög turtäthet
- Tydliga och gena linjer med konkurrenskraftig restid. För att kunna bedöma detta bör man redovisa restidskvot (restidskvot $\leq 1,4$ bedöms som god). Utrymme för kollektivtrafikkörfält m.m. bör tas från biltrafiken.
- Hög kvalitet och tillgänglighet på bytespunkter med smidiga byten
- Bekvämlighet, möjlighet att utnyttja restiden
- Väl fungerande information under resan
- Enkla betallösningar

Är följande uppfyllt för *cykelåtgärder* är det sannolikt att andelen blir hög:

- Aktuella strategier och planer för utbyggnad av cykelinfrastrukturen
- Tydliga, gena och säkra linjer för pendling till arbete och studier med konkurrenskraftig restid. Utrymme för cykel i anslutning till gator bör tas från biltrafiken med tydlig separering.
- Aktuell och lätt tillgänglig information om cyklingsmöjligheter
- Goda möjligheter till trygg, säker och väderbeständig parkering av cykel vid viktigare noder för kollektivtrafik och utbud av samhällsaktiviteter. Denna bör också ligga närmare entré etc. än bilparkering.

Litteratur för fördjupning

- TRAST: www.trafikverket.se/trast
- VGU: www.trafikverket.se/vgu
- Effekter av kollektivtrafiksatsningar: [Länk](#)
- BRT guidelines: [Länk](#)
- Spårvagn guidelines: [Länk](#)
- GC-kalk: www.trafikverket.se/gckalk
- Gcm-handboken: [Länk](#)
- Cykeleffekt: [Länk](#)
- Effektsamband mellan infrastruktur och cykling, [Länk](#)

b) Mognadsgrad för åtgärd som medfinansiering söks för?

Har alla förberedande studier genomförts, finns budgetmedel avsatt, har erforderliga tillstånd inhämtats, har upphandling påbörjats och har en projektorganisation etablerats?

c) Bidrag till innovativa lösningar för kollektivtrafiken/cykeltrafiken

Exempel på kapacitetsstarka lösningar för cykeltrafiken kan vara extra breda cykelvägar med dubbla körfält i samma riktning.

d) Bidrag till klimateffektiva, resurseffektiva och kapacitetsstarka lösningar för kollektivtrafiken/cykeltrafiken

Exempel på klimateffektiva lösningar kan vara elbussar eller bussar drivna på förnybart drivmedel såsom biogas eller etanol. Även åtgärder för att minska klimatpåverkan från byggande och underhåll (se Trafikverkets klimatkrav, [länk](#)). Exempel på kapacitetsstarka lösningar för kollektivtrafik kan var BRT, spårvagn eller tunnelbana. Resurseffektivt omfattar att inte överdimensionera åtgärder eller trafik. Exempel: Inte säkert att 3 minuters trafik är bättre än 5 minuters.

e) Bidrag till miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö

Viktiga aspekter:

- Infrastruktur/transporter är integrerat i stadsplaneringen och stöttar en långsiktigt hållbart bebyggelsestruktur.
- Kollektivtrafiksystemen är miljöanpassade, energieffektiva och tillgängliga och det finns attraktiva, säkra och effektiva gång- och cykelvägar.
- Människor utsätts inte för skadliga luftföroreningar och ljudnivåer eller andra oacceptabla hälso- och säkerhetsrisker.

f) Kommentar:

3) *Bedömning av motprestationerna*

a) **Bidrag till ökad andel hållbara transporter? Bedöms utifrån i hur stor utsträckning motprestationerna innehåller de fyra viktigast motprestationerna.**

Sex viktigaste motprestationerna (inte begränsat till dessa):

- Planer för bebyggelse centralt, kollektivtrafiknära och funktionsblandat inklusive en målsättning om att detaljplanerna huvudsakligen ska följa översiktsplanen.
- Trafikering av den kollektivtrafikinfrastruktur som stöd söks för. Ökas turtätheten och kvaliteten?
- Utbyggnad av säkra gång- och cykelvägar och kollektivtrafik (även trafikering) utöver det som medfinansiering söks för.
- Utformning av och hastighet på gator i staden anpassade för gående, cyklister och kollektivtrafik. Trygga miljöer som bl.a. innebär att burna själva kan ta sig till skola och aktiviteter på ett säkert och tryggt sätt. Utrymmet för biltrafik bör minska och istället användas för gång, cykel, kollektivtrafik, bebyggelse och offentliga platser och parker av kvalitet. Omvandling av stadsmotorvägar till stadsgator med lägre hastighet etc. Prioritering och utformning för gång i stadsrummet med genhet, enkelhet och miljöer som upplevs positiva och medger kombination av olika ärenden vilket minskar den upplevda gångtiden.
- Parkeringsstrategi, parkeringstal och avgifter för minskat antal bilar och biltrafik i staden.
- Aktivt arbete med mobility management för att stimulera förändrat resbeteende. Satsning på delad mobilitet, MaaS etc.

Se även tabellen under bedömning av kommunens övergripande arbete.

b) **Bidrag till ökad bostadsbyggande**

c) **Mognadsgrad för motprestationer?**

Har alla förberedande studier genomförts, finns budgetmedel avsatt, har erforderliga tillstånd inhämtats, har upphandling påbörjats och har en projektorganisation etablerats?

d) **Kommentar:**

4) *Sammanfattning*

a) **Sammanfattande kommentar:**

För alla åtgärder samlat.

Referenser till tabellen

ⁱ Jacobs J. (1993/1961) The death and life of great American cities, Modern Library USA, ISBN 0-679-60047-7. Vad gäller täthet nämner Jane Jacobs att det krävs tätheter på >100 lägenheter per tunnland eller >250/hektar.

För ytan utgår hon från nettoytan. Som jämförelse kan sägas att hon skriver att "suburbs" har <6 bostäder/tunnland, "semisuburbs" 10-20 och city "in between" >20.

ⁱⁱ Regionplane- och trafikkontoret (2001) Trafikanalyser RUF 2001. Pm 2001:12.

ⁱⁱⁱ Hartoft-Nielsen, P., 2003, Stationsnaerhedspolitikken i Köbenhavns –regionen- baggrund, effekter og implementering. Paper till Nordisk forskningskonferens om "baerekraftig byutvikling", Oslo 2003-05-15-16. refererad i Ranhammar (2008) Fysisk planering för hållbart samhälle, KTH Arkitektur och Samhällsbyggnad – Avd för Urbana och Regionala studier och LTU Samhällsplanering – Avd för Arkitektur och Infrastruktur och KTH Arkitektur och Samhällsbyggnad – Avd för Urbana och Regionala studier, ISBN 978-91-7178-921-1

^{iv} Trafikverket, Boverket, Sveriges Kommuner och landsting, Jönköpings kommun, Norrköpings kommun, Uppsala kommun (2010) Så får vi den goda staden, Trafikverket publikation 2010:108