

## Positiva indikationer från stadsmiljöavtalen

**Stadsmiljöavtalen, som påbörjades 2015, lyckas med sina mål om att främja hållbara stadsmiljöer genom att minska antalet resor med bil och utsläppen av koldioxid från persontransporter i städerna.**

Efter fyra testomgångar var det dags att utvärdera stadsmiljöavtalen för att se om de varit värda att fortsätta med som styrmedel eller om de borde ersättas med någon annan form av styrning. De potentiella effekterna av stadsmiljöavtalen, tillhörande de fyra första omgångarna, har beräknats. Beräkningarna

som gjorts har fungerat som en första utvärdering av åtgärderna inom avtalen utifrån kända effektsamband från liknande åtgärder som gjorts tidigare för att ge en fingervisning om avtalen kan uppnå sina mål eller inte. Omgångarna som har kollats på genomfördes mellan 2015 - 2017 och projekten skulle vara klara senast vid slutet av 2018.

Beräkningarna visar att avtalen har potential att uppnå sina mål om reducerat antal resor med bil och minska utsläpp av koldioxid från persontransporter. De studerade stadsmiljöavtalen visar på en potential att minska antalet resor med bil med nästan 27 000 per dag och att minska utsläppen av koldioxid med över 8 500 ton om året. Minskningarna är små sett till det totala antalet resor med bil och det totala utsläppet av koldioxid från transportsektorn i Sverige, men visar att stadsmiljöavtalens effekter leder mot det syfte om minskat resande med bil och minskat utsläpp av koldioxid som de har.

Efter de fyra första omgångar var det totalt 65 avtal som blivit godkända. 10 av dessa sades upp bland annat för att sökande inte lyckats leva upp till de krav på motprestationer som satts av Trafikverket eller för att sökande kommuner inte lyckats säkra politiskt stöd för åtgärderna på hemmaplan efter att ansökan blivit godkänd. I de 55 avtal som inte sagts upp fanns det 171 åtgärder som fått stöd. Åtgärderna varierar från byggande av bussfält och laddstationer för elbuss på ändhållplatser till byggande av pendlingscykelbanor och cykelparkeringar i kollektivtrafikhärlägen. De vanligaste åtgärderna gällde byggande av cykelbana och framkomlighetsåtgärder för busstrafiken. Beräkningarna visade också att de allra bästa åtgärderna generellt är de som placerats i städer med mer än 90 000 invånare.

Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik runt om knutpunkter i kombination med tillgänglighetsanpassning av knutpunkten för resenärerna var den typ av åtgärd som gett bäst resultat för minskat bilresande och minskade utsläpp av koldioxid. Den bästa åtgärd som fått stöd var ombyggnad av bytespunkt Svingeln i Göteborg. Svingeln har många resenärer och är en stor kollektivtrafikknutpunkt i staden och åtgärden påverkade därför många resenärer positivt.

Anläggning av cykelbana i kombination med hållplatsanpassning var den åtgärd som visade sig ge sämst effekt i minskat antal bilresor och minskat utsläpp av koldioxid. Åtgärden genomfördes oftast i små tätorter vid anläggning av cykelbana där man passat på att anpassa närliggande hållplats samtidigt. Den sämsta åtgärden var nybyggnad av en väg med separerad GC-väg och cykelparkering i kollektivtrafikhärläge. Detta var den enda åtgärden som gett en ökning av både bilresande och utsläpp av koldioxid.

