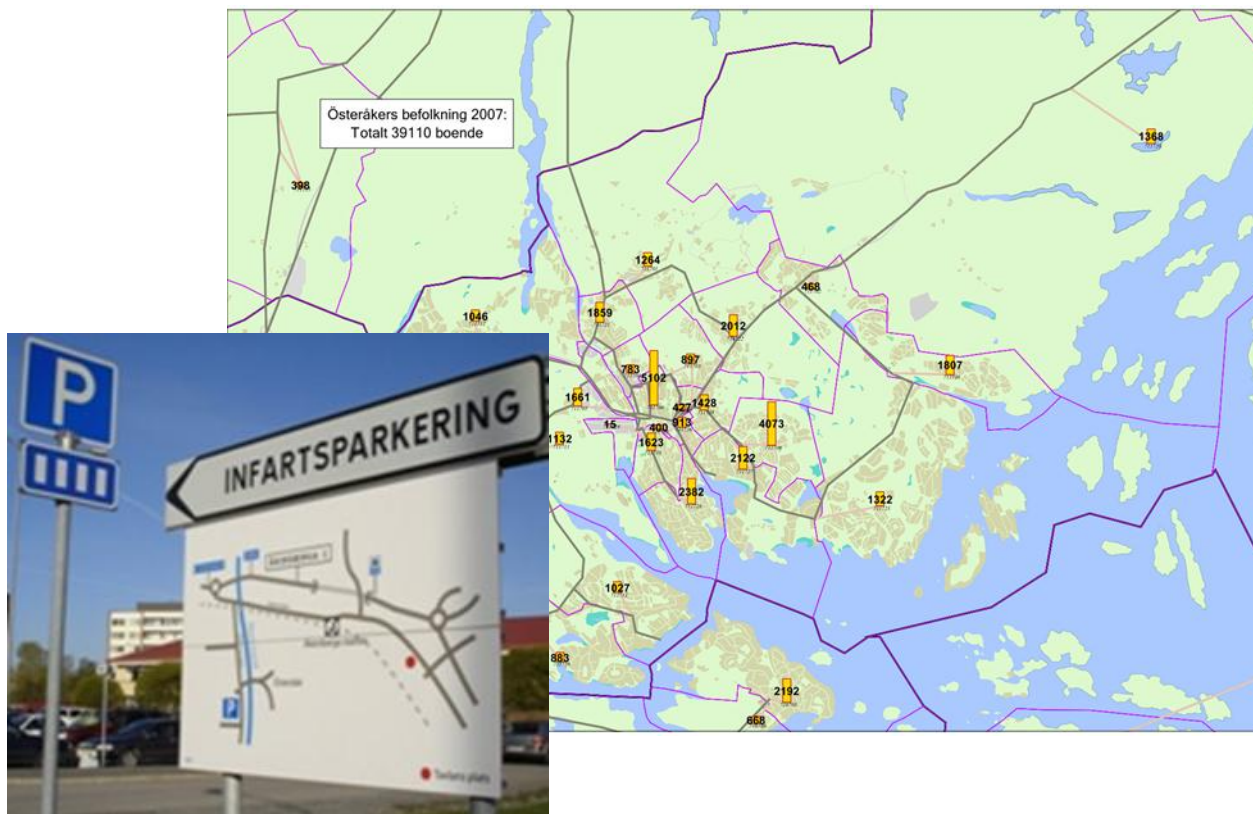


# PARKERINGSUTREDNING ÖSTERÅKER



## Strategi för infartsparkering

Lind, Magnus

## Parkeringsutredning Österåker

2012

Beställare: Österåkers kommun  
Väg- och trafikenheten  
Hackstavägen 22  
Åkersberga

Beställarens representant: Henrik Cederlund

Konsult: WSP Samhällsbyggnad  
121 88 Stockholm-Globen  
Besök: Arenavägen 7

Uppdragsledare Magnus Lind  
Handläggare trafik Magnus Lind

Uppdragsnummer: 10168528

Filnamn och sökväg

[http://ams.se.wspgroup.com/projects/10168528/document/allmän analys och utredning/parkeringsutredning österåker.docx](http://ams.se.wspgroup.com/projects/10168528/document/allmän%20analys%20och%20utredning/parkeringsutredning%20osteråker.docx)

Kvalitetsgranskad av: Otto Åstrand och Astrid Fernström

## Innehållsförteckning

1	Bakgrund och mål.....	4
1.1	Transportpolitisk målstruktur i sammandrag .....	4
1.2	Österåkers kommuns trafikmål .....	5
1.2.1	Målet med strategin för infartsparkering .....	6
2	Uppdragets upplägg .....	6
3	Litteratursammanfattning .....	7
3.1	Storstockholm .....	7
3.2	Erfarenheter från andra städer.....	10
3.2.1	Smart infartsparkering Sickla Köp kvarter .....	10
3.2.2	Huddinge .....	13
3.2.3	Landskrona stad .....	14
3.3	Cykelparkering .....	15
3.4	Framtida resande.....	15
3.4.1	Målpunkterna för Österåker 2030 .....	15
3.4.2	Resandeförändringar till stora arbetsplatsområden .....	16
3.5	Roslagsbanans utbyggnad .....	17
3.5.1	Dubbelspår etapp 1 .....	18
3.5.2	Kapacitetsförstärkning och dubbelspårsutbyggnad etapp 2.....	18
4	Nuläget.....	20
4.1	Handel .....	20
4.2	Barnomsorg .....	20
4.3	Befolkning .....	21
4.4	Dagens infartsparkering .....	22
4.4.1	Bil.....	22
4.4.2	Cykel .....	24
4.5	Dagens kollektivtrafik .....	24
4.6	Dagens gång och cykelnät .....	25
4.7	Resvaneundersökningar.....	26
5	Kommentarer och slutsatser på Litteratursammanfattning och nuläget .....	27
6	Förslag på strategi.....	30
7	Förslag på fortsatt arbete.....	31

## 1 Bakgrund och mål

WSP har fått uppdraget att vara konsultstöd vid utredning av strategi för parkeringsplanering, särskilt infartsparkering. Uppdraget innefattar utredning av behovet samt att ta fram principlösningar med en möjlig strategi för att skapa hållbart resande i linje med kommunens klimatstrategi. Utredningen omfattar dels en behovsbedömning av parkeringssituationen, men även strategier för hur parkeringsplatser hanteras i framtiden. Utredningen ska belysa attraktiva bytespunkter för cykelparkering samt peka på möjliga platser för bättre nyttjande av infartsparkering med bil, i första hand kopplat till Roslagsbanans stationer inom kommunen men även till de busslinjer som kopplar an mot Stockholm (Humlegården samt Danderyd).

De Transportpolitiska målen ligger till grund för trafikstrategier och trafikmål i kommunerna skall formuleras och arbeta efter.

### 1.1 Transportpolitisk målstruktur i sammandrag

<sup>1</sup>De transportpolitiska målen visar de politiskt prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken.

Det övergripande målet för transportpolitiken går ut på att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen satt upp ett funktionsmål samt ett hänsynsmål. Funktionsmålet handlar om resans eller transportens tillgänglighet och hänsynsmålet berör säkerhet, miljö och hälsa, det vill säga viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till.

För att förenkla ytterligare har regeringen pekat ut de viktigaste prioriteringarna genom så kallade målpreciseringar.

#### Preciseringar till funktionsmålet:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

---

<sup>1</sup> källa: <http://www.regeringen.se/sb/d/11771/a/122569>

**Preciseringar till hänsynsmålet:**

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet ”Begränsad klimatpåverkan” nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

**1.2 Österåkers kommuns trafikmål**

Utifrån regeringens transportpolitiska mål, har Österåkers kommun skrivit följande generella trafikmål: I Österåker ska du kunna färdas säkert på gator och vägar med bil, buss, cykel eller till fots. Österåkers kommun arbetar för att trafikmiljön ska vara trygg och säker. Det innebär bland annat att vi arbetar för att alla trafikantgrupper ska ha en god tillgänglighet och framkomlighet, bygger fler cykelvägar och förbättrar vår belysning. Vi ansvarar även för drift och underhåll av kommunens gator, parker och torg. Kommunens trafikmål ligger helt i linje med regeringens transportpolitiska mål.

Kommunfullmäktige i Österåker beslutade 13 december 2010 att anta Trafikplan 2010 för Österåkers kommun.

Det övergripande målet med trafikplan 2010 är att skapa förutsättningar för en attraktiv och hållbar stadsutveckling. Det samhälle vi vill skapa ska vi med stolthet kunna lämna över till våra barn.

Följande har angetts som delmål i trafikplanarbetet:

- Trafikens klimatpåverkan skall fortlöpande minskas.
- Trafikens negativa påverkan på närmiljön i form av avgasutsläpp, partiklar (från bl a asfalt) och buller skall fortlöpande minskas.
- Tillgängligheten till olika mål inom kommunen skall förbättras för samtliga trafikslag (gång-, cykel-, kollektiv och fordonstrafik) och för alla trafikanter (även för de som har någon typ av funktionsnedsättning).
- Österåkers kvaliteter i stadsbild och landskapsbild skall tas tillvara, göras tillgängliga och utvecklas.
- Trafiksäkerheten skall förbättras. Nollvisionen gäller, dvs. inga dödade eller svårt skadade i trafiken.

Liksom kommunens trafikmål ligger kommunens trafikplan i linje med regeringens transportpolitiska mål.

### 1.2.1 Målet med strategin för infartsparkering

Målet med strategin för infartsparkering är:

- Minska bilanvändandet.
- Främja gång och cykel.

Strategin skall leda till att:

- Fler väljer att åka kollektivtrafik i stället för att åka egen bil.
- Fler väljer att gå eller cykla till kollektivtrafiken i stället för att åka egen bil.



Figur 1.1. Infartsparkering

## 2 Uppdragets upplägg

- Vad finns det skrivet om infartsparkering?
- Vilka saker påverkar resenärerna vid val av färdmedel?
- Hur ser sambanden ut mellan infartsparkeringens utformning och läge med andelen infartsparkerare?

I denna utredning kommer det inte göras några modellkörningar eller resvaneundersökningar, då det inte ingår i uppdraget.

Utifrån andra studier och lokala förutsättningar, kommer en strategi föreslås för att få fler att välja att cykla/gå till kollektivtrafiken när de framför allt gör sina arbetsresor. Samtidigt skall strategin göra att fler väljer att inte ta bilen på hela sträckan till arbetet utan väljer att kombinera resan med kollektivtrafik.

En viktig del för att uppnå att fler väljer att infartsparkera, är att placera infartsparkeringarna där de naturliga knutpunkterna från bil/gång/cykel till kollektivtrafik finns.

## 3 Litteratursammanfattning

### 3.1 Storstockholm

Följande kapitel 3.1 är direkt hämtat från rapporten, Infartsparkeringar i Stockholms län – utbud och efterfrågan i nuläget, Rapport 2008:15 (rev oktober 2008). Inga omskrivningar har gjorts utan det är direkt citerat.

#### ”Vem är den typiske infartsparkeraren?”

Den typiske infartsparkeraren i Stockholms län är en förvärvsarbetande kvinna mellan 41-50 år. Hon bor i ett centralt beläget villaområde för vilket kollektivtrafikutbudet är ganska bra, men sämre än för områden med flerfamiljshus. Avståndet från bostaden till infartsparkeringen varierar från 1 km till 15 km. Familjens inkomst är relativt hög och de har tillgång till flera bilar. Bilinnehavet hos infartsparkerarna är alltså högre än för länet generellt.

Vår genomsnittsperson är sedan länge van att infartsparkera, dvs. byter till SL, på väg till arbetet. Skälen till att infartsparkera är att denne vill undvika bilköer, att det inte finns p-plats vid resmålet samt ekonomiska överväganden t.ex. på grund av p-avgifter vid arbetet eller trängselskatt. Den typiske infartsparkeraren tar bilen till parkeringen för att hon upplever att andra färdmedel tar för lång tid samt att bilen förenklar vardagens bestyr med ärenden på väg till och från parkeringen. Det är många gånger inte områdesspecifika egenskaper hos boendet som är drivande för valet att infartsparkera utan i hög grad behovet av att utträta ärenden.

Den typiske infartsparkeraren upplever sällan svårigheter att få plats på infartsparkeringen. Platstillgången upplevs dock betydligt bättre på Stockholm Parkerings anläggningar än hos SL. Om infartsparkeringen inte fanns skulle pendlaren istället åka till en annan infartsparkering eller åka med SL till bytespunkten. Drivkraften att fortsätta infartsparkera och/eller åka kollektivt verkar alltså vara stark hos den genomsnittlige vaneparkeraren. Pendlare hos Stockholm Parkering skulle i högre grad än hos SL åka bil hela vägen om infartsparkeringen inte fanns.

Av enkätstudien framgår även att resmönstren mellan könen är relativt lika men att det snarare finns vissa skillnader vad gäller attityder till infartsparkerande och bilanvändning. Exempelvis anger män i större utsträckning att de skulle åka bil hela vägen om den gamla infartsparkeringen inte fanns. Däremot uppges t.ex. miljöhänsyn vara en faktor av något större betydelse för kvinnor än för män.

#### Var finns det eventuellt behov av förändrat utbud av infartsparker- ingar?

Mot bakgrund av dels beläggningssiffror, dels i viss mån omotiverat långa anslutningsresor till infartsparkeringarna är vår bedömning att det kan finnas ett överskott på infartsparkeringar långt in i regionen. Bäst alternativ användning av infartsparkeringarnas mark torde det alltså vara i centrala lägen. Om utbudet av infartsparkeringar centralt minskas skulle det drabba personer som bor i närheten av dessa, men vi skulle antagligen även se att en del pendlare parkerade på infartsparkeringar närmare bostaden. I det pågående arbetet med RUFSS är det en tydlig

inriktning på att bygga centralt och i goda kollektivtrafiklägen. För att realisera den ambitionen är ett alternativ att ta i anspråk mark för infartsparkeringar.

Avvägningar om förändringar i utbudet av ovan nämnda slag bör emellertid också beakta bakomliggande orsaker till det befintliga resmönstret, särskilt resenärernas behov av resstandard och optimerad restid i vardagen. Vilka kvalitetshöjande åtgärder i kollektivtrafikeringen är möjliga längs olika stråk för att stärka dess konkurrenskraft och attrahera infartsparkeringar redan i områden längre ut? Som vi sett i fallet med Norrtälje, och även under försöket med trängselskatt, är direkttrafik en sådan framgångsfaktor.

### Vilka framgångsfaktorer finns för infartsparkeringar?

Framgångsfaktor för infartsparkeringar kan beskrivas utifrån olika dimensioner av samhällsmål och användarperspektiv. Inom ramen för studien har vi inte funnit någon tydlig övergripande målbild för infartsparkeringar hos aktörerna och vill därmed understryka behovet av att identifiera en sådan. Övergripande mål med infartsparkeringen kan som inledningsvis nämnts vara att<sup>2</sup>:

- Avlasta innerstaden.
- Avlasta vägnätet.
- Komplement till kollektivtrafiken.

Hur ser då en bra resekedja ut som omfattar en infartsparkering gentemot dessa syften? För att avlasta innerstaden kan en resekedja anta många former bara den inte passerar innerstaden. Frågan är emellertid om alternativet till att infartsparkera är att göra resan ända in i innerstaden? En viktig dimensionerande faktor för resandet in till innerstaden är möjligheten att parkera vid slutmålet. Alternativet för många infartsparkeringar är således inte att göra en bilresa hela vägen. Istället har ganska många resor till infartsparkeringar karaktären av att åka bil så långt det går och sedan parkera. Som vi nämnt tidigare är detta rätt tydligt exempelvis för resor till infartsparkeringar som ligger strax utanför den centrala regionkärnan.

För att avlasta vägnätet krävs mer av resekedjan såsom en kort bilresa till närmaste infartsparkering eller till en infartsparkering som ligger vid en linje som leder till resans slutmål. Det sannolikt bästa i detta fall att ersätta långa bilresor med en längre kollektivresa då det både avlastar vägnätet generellt och innerstaden. En viktig framgångsfaktor är emellertid att den faktiska och upplevda resstandard med kollektivtrafikresan är tillräckligt konkurrenskraftig relativt bil. Från infartsparkeringar med mycket hög beläggning (>90 %) tar resan med kollektivtrafiken i snitt 15-30 minuter till T-centralen, medan motsvarande för infartsparkeringar med låg beläggning (<50%) är >45 minuter.<sup>3</sup> Kompletterande åtgärder i kollektivtrafiken (typ och turtäthet) kan alltså vara nödvändiga för att infartsparkering längre ut ska upplevas som ett attraktivt alternativ. Ofta antas att infartsparkeringar kan vara en möjlighet att öka antalet kollektivresenärer. Enligt studier är det dock ofta endast en mindre andel av infartsparkeringarna som tidigare åkte bil hela vägen till arbete och att resterande individer tog sig till den anslutande kollektivtrafiken med hjälp av buss, cykel eller gående. Under försöket med trängselskatt i Stockholm påvisades dock en ökning av antalet

---

<sup>2</sup> Transek 2006:46, Infartsparkeringar – en kunskapsinventering

<sup>3</sup> Jämförelse av beläggningsgrad (okt 2006) och parametern ”avstånd i minuter från T-centralen” i den för uppdraget inkodade GIS-databasen.



infartsparkeringar.<sup>4</sup> Utvärderingen visade också att anläggandet av fler infartsparkeringar och en ökning av antalet infartsparkeringsplatser har större betydelse för ökningen av infartsparkeringarna än själva trängselskatten. Dessutom konstateras att kollektivtrafiksatsningen under försöket också sannolikt haft betydelse för ökningen av infartsparkeringarna.

I SLs riktlinjer för infartsparkeringar är utgångspunkten istället att möjligheten att infartsparkera bidrar till en kvalitetshöjning för kollektivtrafiken.<sup>5</sup> Riktlinjerna, som också kan relateras till framgångsfaktorer, sammanfattas nedan:

- De mest attraktiva infartsparkeringarna ligger utmed stomlinjer och i nära anslutning till en stor infartsled.
- Höga krav ska ställas på utformningen av parkeringen, framförallt gällande korta gångvägar, och säkerhet/trygghet. Det sista innebär även att bevakning föreslås – vid behov på markparkeringar och alltid vid flerplanslösningar.
- Ansvarsfördelning för investering samt drift & underhåll av infartsparkeringen ska säkerställas genom avtal med respektive kommun.
- Cykelparkering skall vid behov anläggas vid respektive infartsparkering.
- Marknadsföring ska ske genom skyltning, websidor och kartor.

Marknadsföring och information kan anses som något av en nyckelfråga för nyttjandegraden av infartsparkeringen.<sup>6</sup> Flera studier indikerar att kunderna ofta har felaktiga uppfattningar om den faktiska restiden med såväl kollektivtrafik som bil, men även om hur restidsinformation ska tolkas. Detta kan tyda på ett behov av kunskapshöjande åtgärder utöver traditionella informationsinsatser. Detta är också angeläget för att locka befintliga bilister, inte kollektivtrafikresenärer, att infartsparkera. Befintliga infartsparkeringar efterfrågar framför allt information om<sup>7</sup>:

- Avgång med nästa tåg (realtid).
- Antal lediga parkeringsplatser på anläggningen.
- Restiden med kollektivtrafik till city.

Dessutom torde t.ex. den co-modala reseplaneraren, som är under framtagande för Stockholm län, kunna utgöra en strategisk informationskanal även för infartsparkering. Information och skyltning om hur man hittar till infartsparkeringen är också mycket viktig, inte minst för citynära anläggningar där parkeringen inte alltid ligger direkt i anslutning till stationen.

Vad gäller närhet till service har drygt 80 % av infartsparkeringarna med mycket hög beläggning (>90 %) butik/butiker inom 400 meters avstånd, medan motsvarande andel för parkeringar med låg beläggning (<50%) är 55 %.<sup>8</sup> Av samtliga infartsparkeringar

<sup>4</sup> Trivector 2005:53, Stockholmsförsökets effekter på utnyttjande av infartsparkeringar och parkeringshus i Stockholms län – slutrapport.

<sup>5</sup> Transek 2006:46, Infartsparkeringar – en kunskapsinventering. SL, Ripark – 06, Riktlinjer för SLs infartsparkeringar.

<sup>6</sup> Transek 2006:46, Infartsparkeringar – en kunskapsinventering. SL, Ripark – 06, Riktlinjer för SLs infartsparkeringar.

<sup>7</sup> Transek 2006:46, Infartsparkeringar – en kunskapsinventering. SL, Ripark – 06, Riktlinjer för SLs infartsparkeringar.

<sup>8</sup> Jämförelse av beläggningsgrad (okt 2006) och parametern ”butik inom 400 meter” i den för uppdraget inkodade GIS-databasen.

har ca 70 % butik inom 400 meter. Endast ca 15 % av infartsparkeringarna har köpcentrum inom 400 meter. För de infartsparkeringar med mycket hög beläggning (<90%) är denna andel ca 25 % och för parkeringar med låg beläggning (<50 %) är motsvarande 6 %.<sup>9</sup> Närheten till service alltså ha en positiv inverkan på attraktiviteten för infartsparkeringar. Som framgått av vår enkät är en viktig anledning till att pendlarna tar bilen till parkeringen just för att kunna uträtta olika typer av ärenden.

Eftersom konkurrensen om marken är stor och det därmed är svårt att skapa långsiktighet i infartsparkeringen kan det krävas utvecklade lösningar t.ex. vad gäller servicekoncept, samutnyttjande av mark samt finansiering. I en aktuell studie i Stockholm undersöktes under vilka förutsättningar som markägare är beredda att upplåta mark i attraktiva lägen för infartsparkeringar samt vad som kan locka kommersiella intressenter att etablera sig i anslutning till en infartsparkering<sup>10</sup>. Genom att skapa mervärden kan kundtillströmningen öka och därmed även intäktsgenereringen kopplat till parkeringen som del i ett större koncept. Infartsparkeringen kan därmed ses i ett mer långsiktigt sammanhang. Intressenterna i studien menade att det är alltför stora svårigheter att få lönsamhet på verksamhet som enbart är kopplad till en infartsparkering eftersom marknaden är för liten. Skall man ha affärsverksamhet som är kopplad till parkeringen måste konceptet vara större än enbart infartsparkeringen. Utvecklade servicekoncept, möjligheter till samutnyttjande och PPP-lösningar kopplat till infartsparkeringar kan alltså vara särskilt intressant att eftersträva för centrala lägen där det finns en uttalad alternativ användning av marken. Ett exploateringsområde som kan lämpa sig för dessa frågeställningar är tex Ropsten.

Vidare utgör även avgiftssättningen ett viktigt instrument för att bidra till en ökad matchning av utbud och efterfrågan på infartsparkeringar. Exempelvis kan man tänka sig differentierad prissättning där avgifterna är högre ju närmare den centrala regionen man parkerar. Kundorienterade betalningslösningar bidrar också till att skapa incitament för infartsparkering, t.ex. infartsparkera gratis med SL-kortet. Överväganden om avgifter på infartsparkeringar måste dock ses som del i ett större sammanhang.

Infartsparkering står i dag för en relativt liten andel av personresandet som utförs dagligen i länet, men behovet av en bred åtgärdsarsenal för att hantera trafiksituationen i Stockholms län är stort. Det är därför viktigt att utveckla en strategi för infartsparkeringar (och parkering generellt) och tydliggöra hur dessa på bästa sätt verkar inom ramen för en mer heltäckande transportstrategi.”

## 3.2 Erfarenheter från andra städer

### 3.2.1 Smart infartsparkering Sickla Köp kvarter

Rapporten Smart infartsparkering, är resultat av ett försök i Sickla Köp kvarter, Slutrapport 2010. Vi har valt att citera följande reflektioner och rekommendationer som skrevs i rapporten:

”Lösningen som testades och demonstrerades i Sickla Köp kvarter är ny och unik. Den bygger på att synliggöra kollektivtrafiken och få infartsparkering att löna sig. Men

<sup>9</sup> Jämförelse av beläggningsgrad (okt 2006) och parametern ”köpcentrum inom 400 meter” i den för uppdraget inkodade GIS-databasen.

<sup>10</sup> WSP, PM 2008-02-26, Utveckling av infartsparkeringen som servicekoncept.

Smart infartsparkering kan även ses som ett samarbete mellan samhällsnyttiga och kommersiella varumärken för att öka kundnyttan. Smart infartsparkering i Sickla tog avstamp i SL:s, Nacka kommuns, Trafikverkets och Sickla Köpkvarters befintliga informationskällor och erbjudanden, för att utveckla bytespunkten och få fler att infartsparkera.

Försöket visar att det finns en stor potential att få fler bilister att börja infartsparkera. Andelen vanebilister halverades under försöket. En tredjedel uppgav att de kommer att fortsätta infartsparkera ofta även under resterande delen av året. Försöket att locka fler att infartsparkera med hjälp av incitament som gratis SL-biljett fungerade väl. Två av fem bilister köpte ny SL-biljett efter gratisperiodens slut. Så gott som samtliga deltagare ville att Smart infartsparkering ska införas även på andra infartsparkeringar runt Stockholm.

Undersökningen visade även att fler SL-resenärer började infartsparkera. En mindre grupp började köra bil hela vägen till arbetet eller skolan. Ur ett miljö- och framkomlighetsperspektiv är det negativt att dessa två grupper ökade och övergick till bilresande, eftersom syftet med infartsparkeringen var att locka över vanebilister till kollektivtrafiken – inte tvärtom. Även om det uppstod överflyttningar av resor från kollektivtrafik till bil, var nettoeffekten positiv och de förändrade resvanorna till följd av försöket stora. Med rätt utformad målgruppskommunikation kan en negativ överföringseffekt vid ett införande troligen dämpas.

Det finns förstås flera skäl att tro att andelen bilister som väljer att ställa bilen och fortsätta sin resa med kollektivtrafik är mindre vid en storskalig användning. Till exempel grundar sig resultaten på ett försök under en begränsad tid. Deltagarna kommer från ett område med stor IT-vana och socioekonomiska förhållanden som är högre än övriga Stockholm. Trots det är siffrorna såpass stora och deltagarnas reaktioner så pass positiva att Smart infartsparkering kan anses vara en effektiv steg 1- och steg 2-åtgärd, d.v.s. en åtgärd som enligt fyrstegsprincipen påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt, och som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät.

Mätningarna visade att ungefär hälften av de som parkerade i parkeringshuset i Sickla före försöket inte var infartsparkare. Situationen är troligen densamma på även andra infartsparkeringar, särskilt de som ligger nära stadskärnan eller parkeringar med hög avgift. Projektets försök att koppla inpasseringen till kollektivtrafikbiljetten verkar vara ett bra sätt att komma till rätta med detta problem och få en samhällsekonomiskt bättre förvaltning av parkeringsanläggningarna.

Förhoppningen var att den nya mobila tjänsten, tillsammans med SL:s gratisbiljett, skulle uppmuntra till ökad infartsparkering. Utvärderingen visade att den mobila tjänsten inte blev lika betydelsefull som väntat. Det berodde framförallt på att det var en prototyplösning, som inte gjorde innehållet tillräckligt attraktivt. P+tjänsterna var inte tillräckligt vardagsnära och rabatterna inte tillräckligt förmånliga för att skapa mervärden för deltagarna. Resultaten pekar på att det finns ett stort utrymme att arbeta med paketeringen av innehållet. En mobiltjänst kan mycket väl bli ett viktigt incitament och en viktig kommunikationskanal för infartsparkering, om den innehåller tillförlitlig information om väg- och kollektivtrafik, ett kommersiellt system för bokningsbara parkeringsplatser, bättre butikserbjudanden etc.

Under de senaste åren har internetuppkoppling i mobilen ökat mycket snabbt. Genom gratis- och betaltjänster och nya affärsrelationer kan helt nya mobila tjänster utvecklas. Projektets paketering med Mobil ID var unik och först i sitt slag. Försöket visade potentialen i ett helt nytt fält av samhällsnyttiga möjligheter.

Flera städer och kommuner arbetar aktivt med strategier för infartsparkering. Intresset för olika sätt att få ett bättre nyttjande av anläggningarna är stort. Erfarenheterna från Smart infartsparkering kan sammanfattas i nedanstående rekommendationer för framtida projekt:

- Framgångsfaktorerna för Smart infartsparkering är en inpassering kopplad till kollektivtrafikens biljettsystem, information om infartsparkeringen och kollektivtrafiken och en god samverkan mellan inblandade aktörer. Det är även viktigt att ha en bra paketering av P+tjänster, där möjligheten att boka en p-plats i förväg är central.
- Projektet bestod av ungefär lika delar trafikplanering, teknik och varumärkesbyggande. Det innebär att kompetenser från samtliga dessa områden bör vara representerade vid utformningen av ett framtida projekt.
- De flesta av projektets parter saknade standardiserade gränssnitt för informationsutbyte till externa tjänsteutvecklare och -leverantörer. Det fanns ett gap mellan organisationernas interna arbetsätt och de krav som externa tjänsteutvecklare ställer på datakvalitet och behov av dataanpassning. En rekommendation är därför att tidigt etablera ett samarbete med en extern datasamordnare som får i uppgift att ta fram alla nödvändiga avtal och skapa förutsättningar för rätt kvalitet och kostnadseffektivitet i informationsförsörjningen.
- Arbetet med att utveckla ett mobilt butikskoncept tog längre tid än beräknat. En lärdom är att skapa en tydlig process tillsammans med butikerna för att ta reda på vad de skulle kunna erbjuda. Vissa butiker är inte så teknikvana och kan behöva särskilt stöd för att identifiera intressanta erbjudanden. Större butikskedjor kräver kommersiellt färdiga lösningar för att delta.
- Det finns behov av att förtydliga budskapen på Trafikverkets nya VMS-skylltar för infartsparkering.
- Att få bilister att ställa bilen och åka kollektivt kräver kontinuerlig marknadsföring och kommunikation med resenärerna. Bilister måste få reda på att tjänsten finns, vad den innehåller och på vilket sätt deras behov tillgodoses. Marknadsföring, utbildningsinsatser och någon form av samlad kundtjänst är framgångsfaktorer för ett införande av Smart infartsparkering.
- Det finns behov av ytterligare utredning för att klargöra förutsättningarna för ett införande av Smart infartsparkering. Strategiskt viktiga bytespunkter måste identifieras och prioriteras.
- I och med att den tekniska lösningen bygger på en informationsväxel är det enkelt att skala upp den allteftersom behoven ökar. Vidare utredning måste dock klargöra strategier och lämpliga ambitionsnivåer för olika slags bytespunkter.
- Det finns en rad frågetecken kring drift och förvaltning i en storskalig lösning och även kring de affärsmässiga förutsättningarna som ägandefrågor, eventuell prissättning, rollfördelning mellan offentliga och privata aktörer etc.
- Det är viktigt att ta reda på hur regionala beslutsprocesser och samverkan mellan offentliga och privata aktörer kan stöttas, så att miljö- och framkomlighetspotentialen i Smart infartsparkering kan tas tillvara på bästa sätt.

Smart infartsparkering kan vara en åtgärd som bidrar till målet att öka det kollektiva resandet fram till 2020 och miljö- och framkomlighetsmålen i Stockholmsregionen. En rekommendation är att först utreda förutsättningarna för ett genomförande i större skala.”

### 3.2.2 Huddinge

I detta kapitel 3.2.2 har vi valt att citera kommunens förslag på åtgärder. Förslagen kommer från, PM – Infartsparkeringar i Huddinge, Huddinge kommun, 2009.

#### Förslag till åtgärder

##### ”Generella åtgärder

I syfte att tydliggöra infartsparkeringarnas ändamål samt påverka beteendet hos trafikanter krävs insatser med tydlig information.

Kollektivtrafiken måste fortsätta göras mer attraktiv, framförallt för bilburna. Tillgängligheten till kollektivtrafiken måste förbättras för samtliga resenärer. Huddinge kommun bör där så är möjligt verka för dessa åtgärder.”

##### På kort sikt:

##### ”Fler cykelparkeringar

Anordnade cykelparkeringar vid kollektiva knutpunkter har en övervägande positiv effekt på personresor inom kommunen och länet. En ökad tillgång till cykelparkeringar av god standard ökar antalet resenärer som använder cykeln på väg till och från kollektivtrafiken. De negativa effekterna består främst i ökade investerings- och driftkostnader, vilket i relation till bilparkering är förhållandevis låga.

Cykelparkeringarna vid Huddinges stationer bör rustas upp, förbättras, beläggas med väderskydd och cykelställ där cyklar kan låsas fast i ramen. Detta bör ske och behöver utvecklas i anslutning till samtliga stationer. Vid flertalet stationer i Huddinge finns ett behov av fler cykelparkeringsplatser.

Kostnaden för cykelparkering är cirka en sjättedel av markparkering för bil. Dessa tar även betydligt mindre mark i anspråk. Cirka 12 cyklar kan parkeras på samma yta som en parkeringsplats för bil tar i anspråk. Detta bör utnyttjas.”

##### ”Reglering av bilparkering

Samtliga infartsparkeringar i kommunen nyttjas i relativt hög grad för andra ändamål än dess avsikt. Användningsområden är bl.a. gratis parkering för närboende, arbetsplatsparkering samt besöksparkering till närliggande verksamheter och affärer i anslutning till stationer.

Infartsparkeringarna för bil har annat syfte än övrig allmän parkering. Något som behöver tydliggöras och enbart synes möjligt genom reglering. Med hänsyn till att parkeringarna används för andra områden än dess avsikt samt att dess kostnader inte tydliggörs för nyttjarna föreslås parkeringarna regleras med en lägre avgift.

En avgiftsreglering måste dock sättas i ett större sammanhang och i relation till omkringliggande gatunät och eventuella närbelägna avgiftsfria parkeringsplatser. Redan i dagsläget finns avgiftsbelagd eller tidsreglerad parkering på fastighetsmark i direkt anslutning till samtliga i Huddinge vilket medför ojämlika parkeringsvillkor. Om tekniken så medger, bör SL:s Accesskort kunna medge avgiftsfri eller subventionerad parkering på infartsparkeringarna. Ett alternativ till avgift är att reglera parkeringarna

med parkeringsförbud nattetid. På så sätt motverkas att parkeringarna användas för boendeparkering. Fördelen är att tidiga infartsparkeringar i princip blir garanterade plats. Nackdelen är att parkeringen står outnyttjad nattetid. Att införa parkeringsförbud nattetid löser inte heller problem med att parkeringsplatserna används som arbetsplatsparkering eller besök till närliggande verksamheter.”

### ”På längre sikt

I takt med att Storstockholm växer blir marken allt mer attraktiv. Detta medför ett allt ökat tryck på annan markanvändning för platser som i dagsläget kan nyttjas som markparkering. Befintliga infartsparkeringar kan omvandlas till mer mark-, miljö- och kostnadseffektivt nyttjande i form av kontor eller bostäder.

Den attraktiva marken som infartsparkeringar står på kräver mer utvecklade lösningar för att möjliggöra finansiering av parkeringen samt samutnyttjande av parkeringsplatser för effektivare användning.

Efterfrågan men även behovet av infartsparkering inom kommunen kommer att finnas kvar även på längre sikt men dess värde måste framgå. Antalet infartsparkeringsplatser kommer sannolikt att behöva minska. Infartsparkeringarna i Huddinge är endast en mindre del av utbudet i länet. Eftersom parkeringarna många gånger nyttjas kommunöverskridande behöver dessa sättas i ett större sammanhang inom kommunen men även i relation till länet. En länsövergripande strategi efterfrågas.”

### 3.2.3 Landskrona stad

Denna del är hämtad från: Parkeringsnorm och parkeringsstrategi för Landskrona stad, Thesis 185, Mellgren och Nordlund, 2009.

#### ”Strategisk lokalisering av parkering

Landskrona kommun har i översiktsplanen förklarat att de önskar minska biltrafiken i stadens centrala delar och öka kollektivtrafikandelen. I kap 3.4 Gatumarksparkering och parkeringsanläggningar redogörs för begreppet infartsparkering. Denna är främst avsedd för pendlare till staden som avser att använda kollektivtrafik, att gå eller cykla in till Landskronas centrum. Viktigt är då att infartsparkeringen är billig i förhållande till centumparkeringen och att utbudet i centrum är begränsat. Idag finns det parkeringsanläggningar i eller intill centrum som är gratis, exempelvis Kasernplan och Skeppsbrokajen, vilket kan motverka ett eventuellt upprättande av infartsparkering. Dessutom bör det finnas goda alternativ för vidare transport in mot centrum, det vill säga en god intermodalitet vid parkeringen. I enighet med föregående åtgärd, Satsa på cykelparkering, kan med fördel cykelparkering anläggas i anslutning till infartsparkeringarna. Det är också fördelaktigt om kollektivtrafikbiljett kan inkluderas i parkeringsavgiften. Denna åtgärd kan med fördel samverka med åtgärden Parkeringsledningssystem.”

### 3.3 Cykelparkering

Några av slutsatserna som Pelle Envall drar i rapporten Parkering i storstad, Litteraturstudie om cykelparkering, 2011, är

”Generell slutsats om cykelparkeringars kvalitet i storstad

Som noteras i flertalet handböcker så beror en cykelparkerings kvalitet på ett flertal faktorer, inklusive:

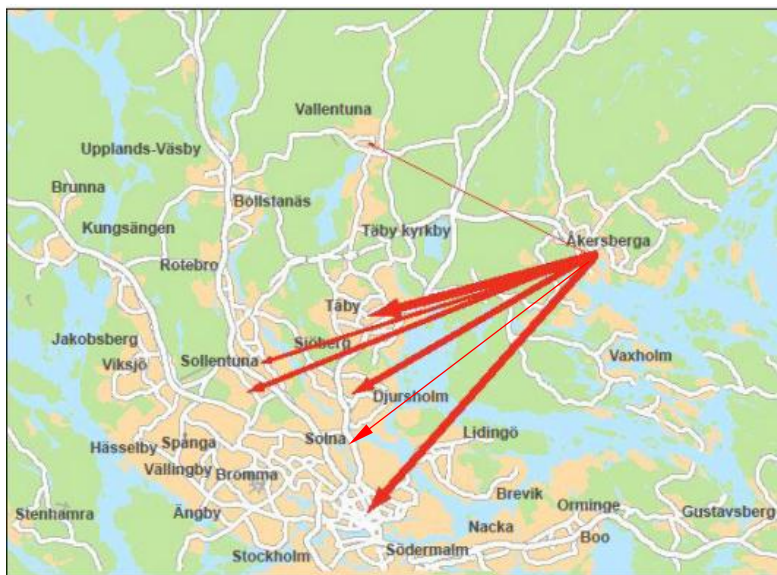
- Närhet till målpunkt/ huvudentré.
- Lokalisering i förhållande till huvudsaklig angöringsriktning .
- Stöldssäkerhet (t.ex. låsa fast cykeln ram, eller i låsbart garage).
- Väderskydd.
- Kapacitet (i förhållande till efterfrågan).
- Upplevd trygghet när det är mörkt (rädsla för överfall).”

### 3.4 Framtida resande

Detta kapitel är hämtat från Busstrafik i nordost, SATSA, 2008.

#### 3.4.1 Målpunkterna för Österåker 2030

Stora resandevolymer från Österåker under morgonens högtrafikperiod 06-09 går i fallande skala till Täby, Stockholms innerstad, Danderyd, Stockholm västerort, Sollentuna, Vallentuna och Solna. Se Figur 3.1.



**Figur 3.1. Stora resandevolymer koll+bil från Österåker 06-09 år 2030 (Grafik: Anders Schweitz, Sweco)**

En närmare granskning inom respektive kommun/kommundel visar att resorna från Österåker (exklusive internresande) främst går till följande delområden, se Tabell 3.1. Stora resvolymer koll+bil från Österåker nedbrutna på de största delresmålen (område). (Källa: SL)

Från Österåker		Antal resor
Till Kommun/-del	Delområde	Koll+Bil
Täby	Arninge	1180
	Centrala Täby	720
	Näsbypark	660
	Skarpäng-Ella	290
	Hägernäs-Viggbyholm	260
Stockholms innerstad	City	540
	Östra Östermalm/Värtan/Frihamnen	390
	Västra Östermalm	380
	Universitetet	300
	Södermalm	290
	Vasastaden'	270
Danderyd	Danderyds sjukhus/Mörby	520
	Djursholm	390
Stockholm västerort	Kista/Husby/Akalla	290
Sollentuna	Sollentuna centrum	160
	Rotebro/Norrsviken	140
Vallentuna	Bällsta-Kragstälund	270
Solna	Frösunda/Solna station	140
	Karolinska/Norra station	120

**Tabell 3.1. Stora resvolymen koll+bil från Österåker nedbrutna på de största delresmålen (område). (Källa: SL)**

### Reflektioner över resmönstret från Österåker år 2030:

Roslagsbanan kopplar redan idag ihop Åkersberga centrum och Täby centrum med korta restider. Motorvägshållplatser på E18 och en ny station Arninge på Roslagsbanan kommer att förbättra tillgängligheten till Arninge väsentligen och korta restiderna.

Passning mellan linje 685 och en förlängd linje 179 på Norrortsleden skulle förenkla resandet och korta restiderna för ett antal potentiella resenärer mot Sollentuna centrum. Det skulle också förbättra kontakten med pendeltågen vid Sollentuna station jämfört med dagens bytesförhållanden vid Häggvik.

Direktbussar från lokala centra utanför Åkersberga centrum mot Stockholm finns redan idag. En direktlinje från Arninge via Danderyds sjukhus och någon av de möjliga körvägarna (exempelvis Norra länken, Valhallavägen-Lidingövägen eller igenom Lilljansskogen) till ett framtida utbyggt Värtanområde (Norra Djurgårdsstaden) skulle medföra färre byten och kortare gångavstånd för många resenärer. Med största sannolikhet ger linjen även generellt kortare restider.

### 3.4.2 Resandeförändringar till stora arbetsplatsområden

Fokus i studierna ligger på arbetspendling och därför är det naturligt att studera hur resandemönstret (resandevolymer) förändras till ett urval av befintliga och framtida stora arbetsplatsområden. Kommunerna i nordost är gråmarkerade.



Kommun/ kommundel	Värtan/ Frih.		Kista		Arlanda		Danderyds sjh/Mörby		Arninge		SUMMA	SUMMA	Ökning
	2008	2030	2008	2030	2008	2030	2008	2030	2008	2030	2008	2030	%
Botkyrka	140	360	83	83	6	12	28	39	2	9	259	504	94%
Danderyd	79	198	77	59	2	4	515	597	10	40	683	899	32%
Ekerö	41	87	73	80	3	5	12	14	1	4	131	189	45%
Haninge	157	433	80	75	6	13	31	43	2	11	276	575	108%
Huddinge	203	586	122	140	8	19	42	64	2	15	378	824	118%
Innerstaden	1421	3857	763	729	29	59	303	414	14	80	2530	5139	103%
Järfälla	117	428	480	616	31	91	42	75	3	22	673	1232	83%
Lidingö	220	491	75	49	4	7	41	47	2	14	342	608	78%
Nacka	263	805	120	118	8	18	58	85	3	18	451	1044	132%
Nortälje	70	202	69	51	215	246	52	57	18	101	425	657	55%
Nynäshamn	17	46	10	9	1	2	3	4	0	1	31	62	97%
Salem	17	49	12	11	1	2	3	5	0	1	34	66	102%
Sigtuna	32	114	222	255	360	1042	17	28	2	32	633	1472	132%
Sollentuna	145	442	626	645	55	131	98	125	7	42	931	1384	49%
Solna	221	741	426	542	15	39	112	184	7	42	781	1548	98%
Sundbyberg	105	459	338	625	11	45	54	127	3	32	512	1288	152%
Söderort	832	1808	502	435	33	58	231	262	12	54	1610	2618	63%
Tyresö	107	294	54	41	4	7	21	28	1	6	187	377	102%
Täby	163	408	174	143	17	34	293	317	61	363	708	1266	79%
Upplands-Bro	25	72	101	112	18	39	9	13	1	5	154	241	57%
Upplands-Väsby	60	189	292	358	110	303	36	53	6	75	504	979	94%
Vallentuna	55	125	81	80	23	42	82	90	33	150	273	487	79%
Vaxholm	20	51	19	17	3	5	37	43	14	68	92	184	100%
Värmdö	86	292	39	39	3	7	19	30	1	8	148	376	155%
Västerort	451	1366	1794	1948	64	160	178	276	11	70	2498	3820	53%
Österåker	84	210	89	74	16	28	134	146	58	298	380	756	99%
Utomlänningar	264	540	402	721	891	1322	61	123	14	27	1631	2732	68%
<b>Summa</b>	<b>5395</b>	<b>14654</b>	<b>7123</b>	<b>8056</b>	<b>1936</b>	<b>3738</b>	<b>2511</b>	<b>3288</b>	<b>289</b>	<b>1591</b>	<b>17254</b>	<b>31327</b>	<b>82%</b>

Tabell 3.2. Resandet till utvalda arbetsplatsområden från kommunerna i Stockholms län år 2008 respektive 2030. (Källa: SL).

Störst relativ ökning av resandet sker till arbetsplatsområde Arninge mellan 2008 och 2030. Från nordost kommer flest resenärer från Täby och Österåker.

Arbetsplatsområdet Värtan/Frihamnen (Norra Djurgårdsstaden) får också ett kraftigt ökat antal resenärer. Från nordost kommer resenärerna främst från Täby, men resandet blir stort även från Österåker, Norrtälje och Danderyd. Det enda arbetsplatsområdet som tappat attraktivitet från nordostsektorn är Kista, men det sker i väldigt liten omfattning. Arlanda nästan dubblar antalet tillresande men av denna ökning står nordostkommunerna för en ytterst liten andel.

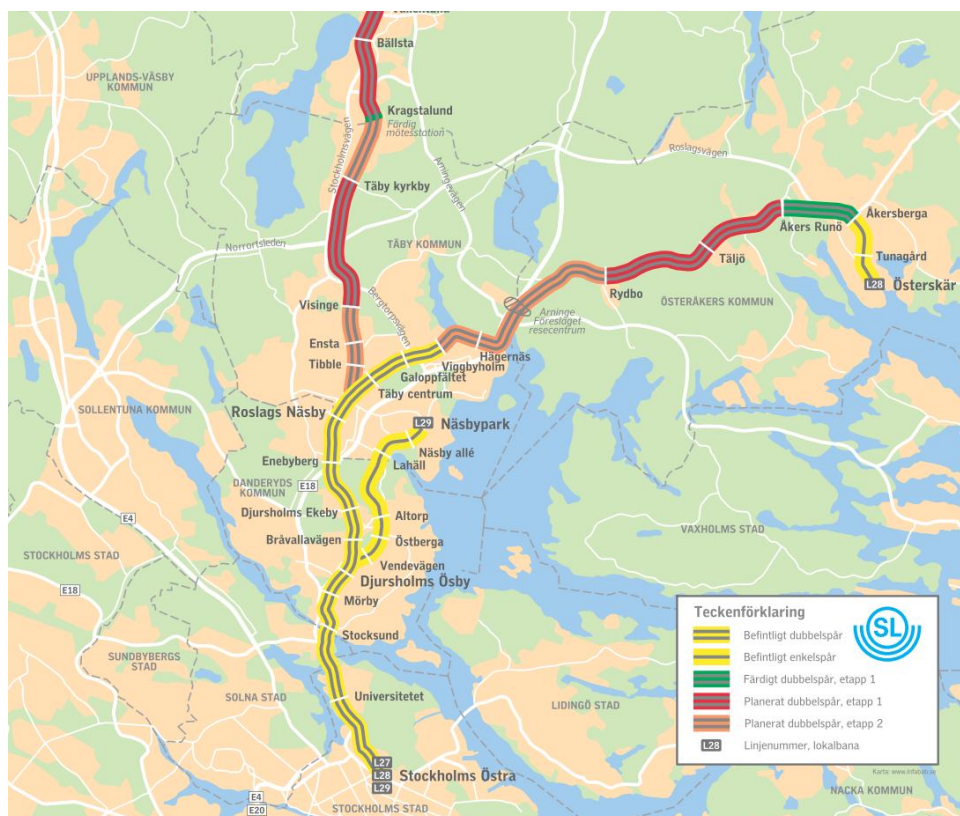
### 3.5 Roslagsbanans utbyggnad

Källa: <http://sl.se/sv/Om-SL/SL-planerar-och-bygger/Roslagsbanan/>

Från enkelspår till dubbelspår

Under de senaste åren har Roslagsbanan genomgått en omfattande modernisering och är i dag en av Sveriges modernaste järnvägar. Till stora delar är banan en enkelspårig järnväg, vilket gör trafiken störningskänslig. Om ett tåg är försenat i en riktning där det bara finns enkelspår, blir det mötande tåget också försenat och störningen sprider sig snabbt till resten av tågen på linjen. Dubbelspår gör det möjligt att öka turtätheten, tågen kan mötas på fler ställen och trafiken blir mindre störningskänslig.

Dubbelspår finns idag mellan Stockholms Östra och Viggbyholm och mellan Åkersberga och Åkers Runö. En ny mötesstation har byggts vid Kragstalund. För att kunna utöka trafiken på Roslagsbanan kommer nu stora delar av banan byggas ut till dubbelspår, se Figur 3.2.



Figur 3.2. Roslagsbanans utbyggnad

### 3.5.1 Dubbelspår etapp 1

**Målet med etapp 1 är att möjliggöra 15-minuterstrafik på Roslagsbanan.**

Dubbelspåret mellan Åkersberga och Åkers Runö är klart, liksom det nya mötesspåret och plattformen i Kragstalund.

Sträckan mellan Rydbo och Åkers Runö planeras byggas ut till dubbelspår med byggstart i mars 2013.

Sträckorna Kragstalund–Vallentuna och Visinge–Täby Kyrkby ligger något senare i planeringen och beräknas kunna färdigställas under perioden 2012-2014.

### 3.5.2 Kapacitetsförstärkning och dubbelspårsutbyggnad etapp 2

Målet med etapp 2 av dubbelspårsutbyggnaden på Roslagsbanan är 10-minuterstrafik. För att kunna åstadkomma det krävs en utbyggnad till dubbelspår på större delar av banan. Det innebär dubbelspårsutbyggnad till Lindholmen respektive Åkersberga samt att en ny station etableras i nära anslutning till Arninge handelsområde.

Etapp 2 är tänkt att genomföras inom några år efter etapp 1, det vill säga efter 2014.

En förstudie togs fram under 2008, och samråd har hållits med berörda kommuner, myndigheter, sakägare och privatpersoner. En förslagshandling skickades ut på remiss till berörda kommuner och myndigheter sommaren 2009.

Våren 2010 fattade SL:s styrelse beslut om förstudien och att gå vidare med en järnvägsplan.

#### **Kurvrätningar och andra åtgärder**

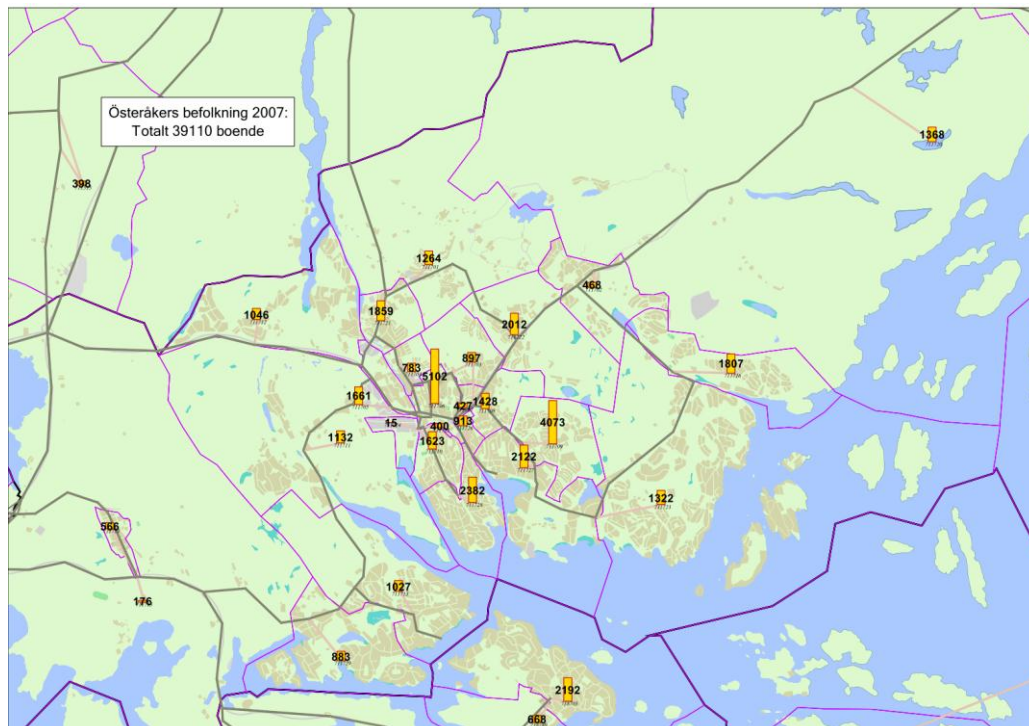
Förutom dubbelspårsutbyggnad föreslås andra åtgärder som exempelvis kurvrätningar, ombyggnad av korsningar och stationer samt åtgärder i signalsystemet.

Förstudien har även utrett vilka buller- och skyddsåtgärder som behövs samt hur påverkan på natur och miljö ska bli så liten som möjligt.



### 4.3 Befolkning

Var folk bor är av betydelse när man placerar busshållplatser och drar busslinjer, men även placering av infartsparkering. Största koncentrationen av boende är i centrala Åkersberga, se Figur 4.2.

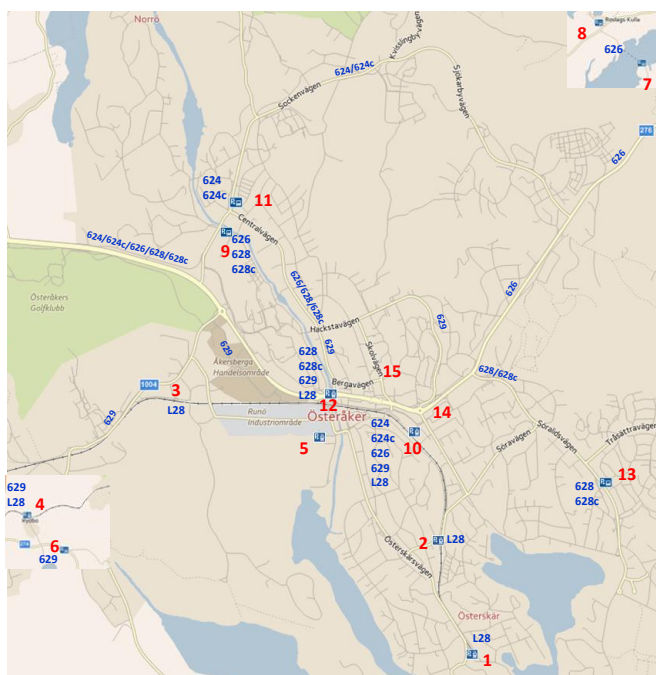


Figur 4.2. Befolkningsmängd 2007

## 4.4 Dagens infartsparkering

### 4.4.1 Bil

I Österåkers kommun finns fyra infartsparkeringar i anslutning till Roslagsbanans stationer 1 - 4. Det finns även infartsparkering som inte har anslutning till Roslagsbanans stationer 5 - 15. Tabellen nedan visar platsernas namn och siffrorna inom parentes anger antalet parkeringsplatser. Figur 4.3 visar var infartsparkeringarna och hållplatserna ligger samt, samt busslinjerna för arbetspendlarna.



1. Österskär (20)
2. Tuna gård (16)
3. Åkers Runö (4)
4. Rydbo (35)
5. Båthamnsvägen/Mejselvägen (137)
6. Kulla vägskäl (54)
7. Ljusterö färjläge (20)
8. Roslags Kulla vägskäl (30)
9. Sandkilsvägen (55)
10. Stationsvägen (85)
11. Trebebovägen, bakom ICA (36)
12. Stationsvägen (20)
13. Bergsättravägen (20)
14. Luffarbacken (48)
15. Bergavägen (55)

Figur 4.3. Infartsparkering i kommunen

Den längsta tillåtna uppställningstiden är ett dygn förutom på åtta platser på Mejselvägens infartsparkering där tillåten uppställningstid är sju dygn.

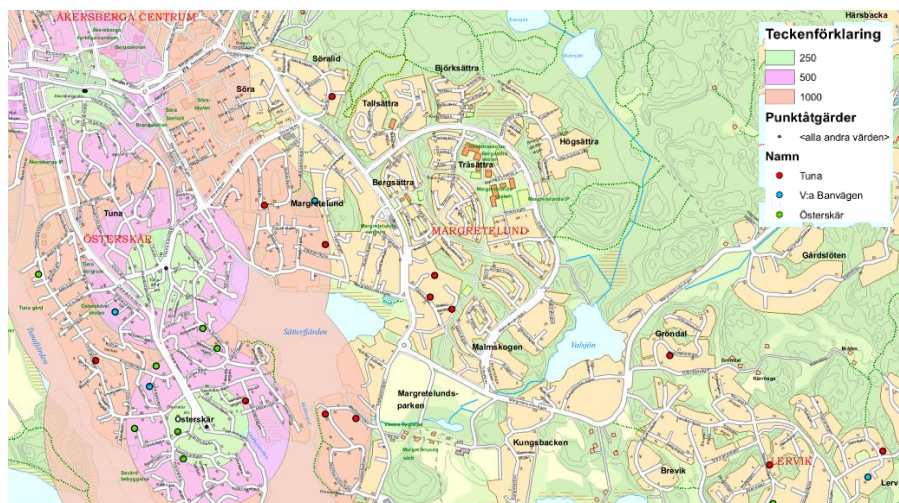
På några av dessa platser har det gjorts studier på hur många av parkeringsplatserna som utnyttjas och på vilken adress dessa bilar var registrerade. En sammanställning av dessa resultat finns i Figur 4.4. Även de infartsparkeringar som inte var med i studien finns med i figuren. Studien visar dock inte hur stor andel av de parkerande bilarna som faktiskt är infartsparkereare.

Nr	P-plats	Hållplats	Tillgängliga (st)	Utnyttjade (st)	Boende inom 1000m ( %)	Inom tätorten ( %)	Utanför tätorten ( %)
1	Österskär station	Österskär	20	4	100	0	0
2	Tunagård	Tunagård	16	17	35	47	16
3	Åkers Runö	Åkers Runö	4	-	-	-	-
4	Rydbo	Rydbo	36	-	-	-	-
5	Åkerbera västra, Mejselvägen	Åkersberga	138	19	-	-	-
6	Kulla VSK	Kulla vägsäl	54	-	-	-	-
7	Ljusterö färgeläger	Ljusterö färgeläger	20	-	-	-	-
8	Roslags-Kulla	Roslagskulla kyrka	30	-	-	-	-
9	Sandkilsvägen	Oxenstiernas väg	55	43	23	24	53
10	Åkersberga östra, Stationsvägen	Åkersberga	85	80	-	-	-
11	Åkerstorp Trebevågen	Oxenstiernas väg	36	36	25	13	61
12	Stationvägen närmast Åkers kanal	Åkersberga	20	-	-	-	-
13	Bergsättravägen	Margretelunds centrum	20	-	-	-	-
14	Luffarbacken	Åkersberga	48	40	10	33	47
15	Beravägen, ost om Skolvägen	Åkersberga	55	24	-	-	-
<b>Summa antal P-platser</b>			<b>637</b>				

Figur 4.4. Tillståndsmätning av infartsparkeringarna i Åkersberga 2008-02-15. Käll: Salut Security AB

En bedömning som kommunen har gjort är att ”P-brist bedöms finnas för Norrömrådet med gemensam knutpunkt till direktlinjerna vid Åkerstorp (buslinjerna 624, 628 samt regional linje 621, 626)”

En senare studie, gjord av kommunen, visar på vilken adress fordonet är registrerat och som infartsparkerar. Studien gjordes för de bilar som infartsparkerade vid Österskär, Tunagård och de som stod på gatan i anslutning till Tunagård.



Figur 4.5. Var ifrån fordonet är registrerat, som infartsparkerar

#### 4.4.2 Cykel

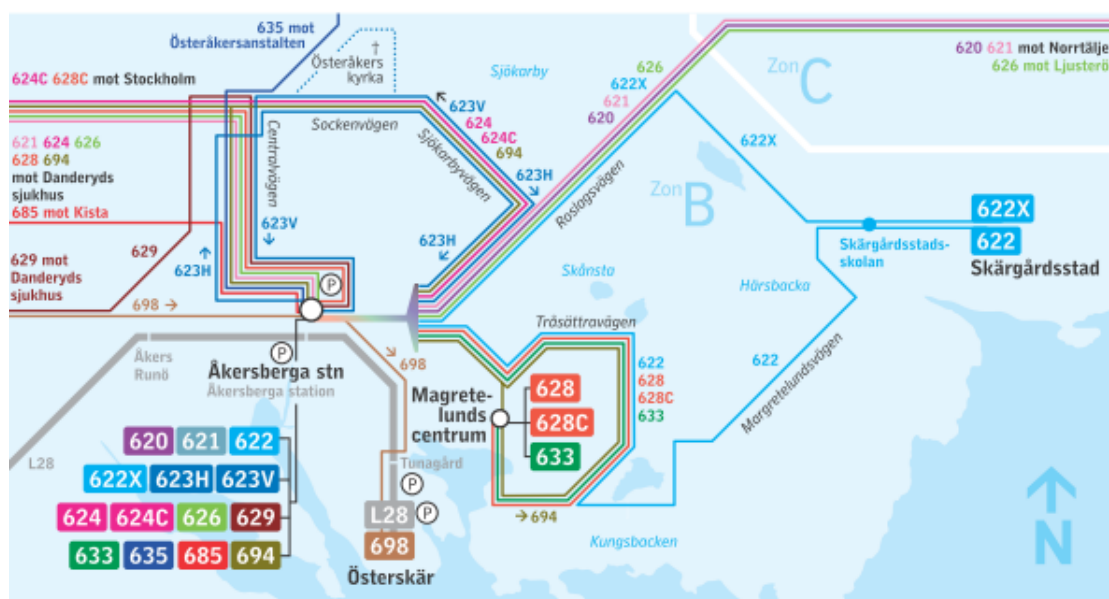
Vid alla stationerna utmed Roslagsbanan finns det bra cykelparkeringar med möjlighet att låsa fast cykeln under väderskyddat med tak. Kommunen arbetar med att sätta upp liknande cykelparkeringar vid busshållplatser med många på-/avstigande resenärer

### 4.5 Dagens kollektivtrafik

I Figur 4.6 och Figur 4.7 visar dagens linjekartor med hållplatser för kollektivtrafik i Österåker, där Figur 4.7 är en schematisk bild.



Figur 4.6. Linjekartor med hållplatser



Figur 4.7. Schematisk linjedragning



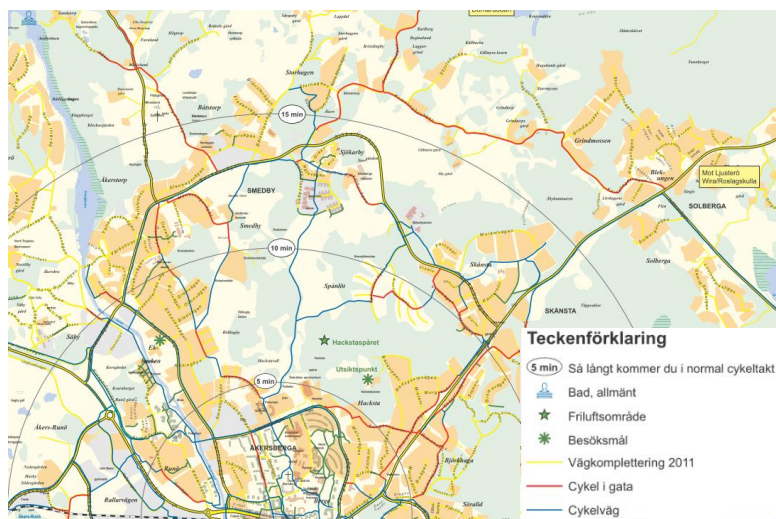
Figur 4.8 är en sammanställning på antalet turer under morgonrusningen och eftermiddagsrusningen, kopplat till hållplats och kollektivtrafiklinje. Informationen är hämtad från SLs tidtabeller.

Från och till	Buss linje	Turtäthet		Restid från hlp till hlp (minuter)										
		06:00-08:00 (antal)	16:00-18:00 (antal)	Åkerstorp	Solskiftsvägen	Rydbo	Åkersberga station	Åkers Runö	Tunagård	Österskär	Oxenstiernas väg	Träsättra	Margretelunds centrum	
Stockholm	624c	8	6	35	39		50					43	53	60
	628c	11	10											
	Roslagbanan	9	12			29	38	36	41	42				
Danderyds sjukhus	621													
	624	8	6	20	24		35							
	626	2	2				40				30			
	628	11	12								24	33	40	
	694													
	629	5	5				65							
Roslagbanan														
Kista	685	6	5				43							

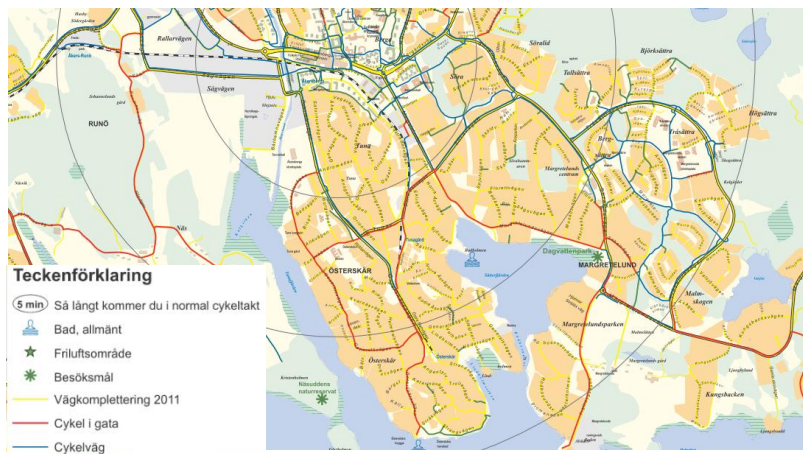
Figur 4.8. Turtätheten för kollektivtrafik

## 4.6 Dagens gång och cykelnät

Cykelstråken är i dag lagda, så att de passerar de busshållplatser som har turer ut från kommunen. Kartorna i Figur 4.9 och Figur 4.10 visar också att det tar kortare än 15 minuter med cykel att nå centrala Åkersberga för de flesta boende i kommunen.



Figur 4.9. Cykelstråk norra Österåker



Figur 4.10. Cykelstråk södra Österåker

## 4.7 Resvaneundersökningar

År 2004 och 2006 utfördes det resvaneundersökning i Österåker. I dessa resultat står det att: ”Av dem som åker kollektivtrafik har de flesta promenerat till/från hållplatsen eller station. Ett fåtal har cyklat (11%) eller åkt bil (6%)”: Källa Trivector, PM-Resvanor Österåkers kommun .

I Tabell 4.1 är ”Arbetsresor helt utanför Österåkers kommun” detsamma som de som har haft fler målpunkter.

Kommun	Andel av alla resor
Österåker	32%
Upplands Väsby	1%
Vallentuna	
Värmdö	
Järfälla	1%
Ekerö	
Huddinge	1%
Nykvarn	1%
Täby	8%
Botkyrka	
Haninge	
Danderyd	6%
Sollentuna	2%
Södertälje	1%
Nacka	
Sundbyberg	1%
Solna	1%
Lidingö	
Vaxholm	2%
Norrtälje	1%
Sigtuna	
Stockholm innerstad	18%
Stockholm söderort	4%
Stockholm västerort	5%
Utanför Stockholm län	
Arbetsresor helt utanför Österåkerskommun	15%

**Tabell 4.1. Fördelning av arbetsresor för Österåkers invånare. N0238**

## 5 Kommentarer och slutsatser på Litteratursammanfattning och nuläget

Det saknas mycket information om hur reskedjorna ser ut i dag och vilka faktorer som påverkar resenärernas val av fortskaffningsmedel. Frågor som inte är besvarade är exempelvis:

- Handlar infartsparkeringen i samband med arbetsresan?
- Lämnar och hämtar infartsparkeringen på dagis i samband med arbetsresan?

Dessa frågor kan vara av stor betydelse vid placering av infartsparkeringar samt busshållplatser. En djupare resvaneundersökning (RVU) skulle kunna svara på hur reskedjan ser ut vid arbetsresor. Om vi antar att infartsparkeringarna handlar för lika mycket som medelinköpet, och om infartsparkeringarna står för 2 % av handelns omsättning och om 6 % av arbetsresorna är infartsparkeringar, kan en slutsats bli att cirka 30 % av infartsparkeringarna handlar i samband med infartsparkeringen. Dvs om infartsparkeringen i snitt, handlar för en lägre summa än genomsnittet, ökar andelen infartsparkeringar som handlar. Om i stället infartsparkeringarna generellt handlar för en större summa, blir det färre som handlar och andelen infartsparkeringar som handlar minskar.

I rapporten, Infartsparkeringar i Stockholms län framgår det bl a att när det gäller närhet till service, har drygt 80 % av infartsparkeringarna med mycket hög beläggning (>90 %) butik/butiker inom 400 meters avstånd, medan motsvarande andel för parkeringar med låg beläggning (<50%) är 55 %. Av samtliga infartsparkeringar har ca 70 % butik inom 400 meter. Endast ca 15 % av infartsparkeringarna har köpcentrum inom 400 meter. För de infartsparkeringarna med mycket hög beläggning (>90%) är denna andel ca 25 % och för parkeringar med låg beläggning (<50 %) är motsvarande 6 %. Närheten till service har alltså en positiv inverkan på attraktiviteten för infartsparkeringar. Det framgick även i resultaten från en enkät som gjordes, att en viktig anledning till att pendlarna tar bilen till parkeringen är just för att kunna utträta olika typer av ärenden.

Slutsatsen rörande handel och infartsparkeringar, är att handelns lokalisering i förhållande till infartsparkeringen, generellt har betydelse vid valet att infartsparkera. Åkerstorps infartsparkering är fullbelagd och har samtidigt inte något stort utbud av handel i sin närhet, förutom en lokalbutik. Hur stor betydelse närhet av handel eller på reskedjan har för resenären i Österåker, vet vi inte. För att få svar på dessa frågor behövs mer fakta om hur just resenärerna i Österåker påverkas av placering av handel i förhållande till infartsparkeringen. Jag tror inte att endast avståndet till handel är av betydelse, utan om butiken ligger på väg mellan parkering/bostad/dagis.

En annan slutsats som kan dras av litteraturen är, att andelen som cykelparkerar påverkas av cykelparkeringens kvalitet. Cykelparkeringens kvalitet består av ett flertal faktorer, generellt är dessa faktorer följande:

- Närhet till målpunkt/ huvudentré.
- Lokalisering i förhållande till huvudsaklig angöringsriktning.
- Stöldsäkerhet (t.ex. låsa fast cykelns ram, eller i låsbart garage).
- Vädskydd.
- Kapacitet (i förhållande till efterfrågan).
- Upplevd trygghet när det är mörkt (rädsla för överfall mm).

Vid planeringen av cykelparkering bör dessa faktorer beaktas. För att säkerställa faktorernas vikt, bör studier göras för just Österåker.

Vissa av dagens infartsparkeringar har dålig beläggning, infartsparkering för cyklar är i dagsläget i stort sätt bra. I studierna som genomförts går det inte att dra några slutsatser huruvida alla som står på infartsparkeringen är infartsparkerare. En djupare studie/undersökning skulle behövas. Dock har kommunen gjort bedömningen att ”P-brist bedöms finnas för Norrömrådet med gemensam knutpunkt till direktlinjerna vid Åkerstorp (busslinjerna 624, 628 samt regional linje 621, 626)”

I SLs riktlinjer för infartsparkeringar är utgångspunkten att möjligheten att infartsparkera bidrar till en kvalitetshöjning för kollektivtrafiken: Riktlinjerna, som också kan relateras till framgångsfaktorer, sammanfattas nedan:

- De mest attraktiva infartsparkeringarna ligger utmed stomlinjer och i nära anslutning till en stor infartsled.
- Höga krav ska ställas på utformningen av parkeringen, framförallt gällande korta gångvägar, och säkerhet/trygghet. Det sista innebär även att bevakning föreslås – vid behov på markparkeringar och alltid vid flerplanslösningar.
- Ansvarsfördelning för investering samt drift & underhåll av infartsparkeringen ska säkerställas genom avtal med respektive kommun.
- Cykelparkering skall vid behov anläggas vid respektive infartsparkering.
- Marknadsföring ska ske genom skyltning, webbsidor och kartor.

Detta är också angeläget för att locka befintliga bilister, inte kollektivtrafikresenärer, att infartsparkera. Befintliga infartsparkerare efterfrågar framför allt information om:

- Avgång med nästa tåg (realtid).
- Antal lediga parkeringsplatser på anläggningen både för bil och cykel.
- Restiden med kollektivtrafik till Stockholm.

Med åtanke på SLs riktlinjer är ett samarbete med SL om placering av hållplatser och även målpunkternas hållplatser, samt infartsparkeringens placering.

Övriga viktiga punkter som tas upp i litteraturen är bla:

- Möjligheten att boka en p-plats i förväg.
- VMS-skyltar för infartsparkering.
- Att få bilister att ställa bilen och åka kollektivt kräver kontinuerlig marknadsföring och kommunikation med resenärerna. Bilister måste få reda på att tjänsten finns, vad den innehåller och på vilket sätt deras behov tillgodoses. Marknadsföring, utbildningsinsatser och någon form av samlad kundtjänst är framgångsfaktorer för ett införande av Smart infartsparkering.
- Hantering av de som parkerar, som inte är infartsparkerare.

Generella åtgärder som Huddinge kommun har för att öka andelen kollektivresenärer är:

- I syfte att tydliggöra infartsparkeringarnas ändamål samt påverka beteendet hos trafikanter krävs insatser med tydlig information.
- Kollektivtrafiken måste fortsätta göras mer attraktiv, framförallt för bilburna. Tillgängligheten till kollektivtrafiken måste förbättras för samtliga resenärer. Huddinge kommun bör där så är möjligt verka för dessa åtgärder.
- Anordnade av fler cykelparkeringar vid kollektiva knutpunkter har en övervägande positiv effekt på personresor inom kommunen och länet. En ökad tillgång till cykelparkeringar av god standard ökar antalet resenärer som

använder cykeln på väg till och från kollektivtrafiken. De negativa effekterna består främst i ökade investerings- och driftkostnader, vilket i relation till bilparkering är förhållandevis låga.

- Infartsparkeringarna för bil har annat syfte än övrig allmän parkering. Något som behöver tydliggöras och enbart synes möjligt genom reglering. M.h.t. att parkeringarna används för andra områden än dess avsikt samt att dess kostnader inte tydliggörs för nyttjarna föreslås parkeringarna regleras med en lägre avgift. En avgiftsreglering måste dock sättas i ett större sammanhang och i relation till omkringliggande gatunät och eventuella närbelägna avgiftsfria parkeringsplatser.

En del av Landskrona stads strategi för infartsparkering är:

- Viktigt är att infartsparkeringen är billig i förhållande till centumparkeringen och att utbudet i centrum är begränsat.
- Satsa på cykelparkering, cykelparkering kan med fördel anläggas i anslutning till infartsparkeringarna. Det är också fördelaktigt om kollektivtrafikbiljett kan inkluderas i parkeringsavgiften. Denna åtgärd kan med fördel samverka med åtgärden Parkeringsledningssystem.

Olika faktorer kommer att påverka mängden framtida arbetspendlare från Österåker. Dels kommer Roslagsbanans utbyggnad med dubbelspår till Åkersberga samt att en ny station etableras i nära anslutning till Arninge handelsområde, och dels kommer enligt skriften SATS antalet arbetspendlare i Österåker, att öka med cirka 100% till år 2030.

Dessa faktorer bör beaktas vid planeringen, så att merparten av arbetsresenärerna, som annars hade tagit bilen hela vägen, har möjlighet att infartsparkera.

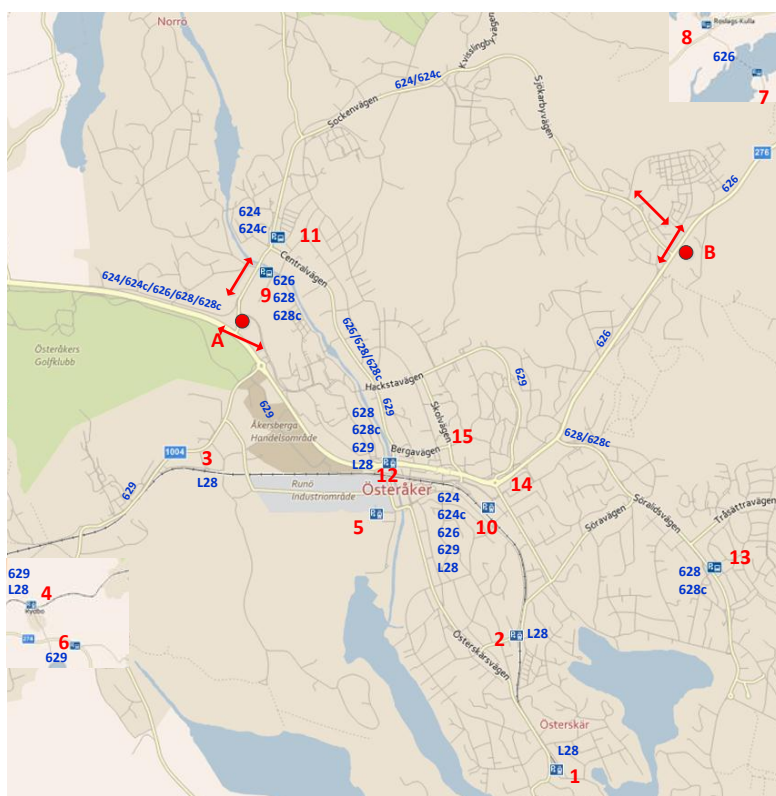
## 6 Förslag på strategi

Kommunens mål är att skapa en större möjlighet att infartsparkera, men samtidigt minska andelen som dels i dag åker bil hela vägen och dels minska andelen bilburna infartsparkarare, dvs öka andelen fotgängare och cyklister. Målet är även att minska antalet fordonskilometrar.

Strategin för att uppnå dessa mål blir:

- Undersökningar på vad som gör att folk tar bilen till arbetet.
- Anpassa bussarnas linjedragning, turtäthet efter behovet.
- Verifiera placering av busslinjer, parkering, cykelstråk, hållplatser med hjälp av modellkörningar.
- Cykelparkeringen skall utformas med hög kvalitet.
- Lokaliseringen av infartsparkeringen för bil skall vara i linje med reskedjan.
- Information till de boende i kommunen.
- Marknadsför via skyltning och webb.
- Infartsparkeringen skall kunna växa, dvs anpassas efter framtida behov.

En strategi för placeringen av infartsparkeringar, skulle kunna vara att lägga infartsparkeringar vid huvudleder utanför stadskärnan. På detta vis kan trafiken i stadskärnan minska. I Figur 6.1 markerat med A och B skulle kunna vara sådana platser, dock behövs vidare studier för att verifiera placeringen av dessa. De röda pilarna symboliserar bussarnas färdriktning.



Figur 6.1. Förslag på placering av ny infartsparkering

## 7 Förslag på fortsatt arbete

Många av frågorna vi ställde oss, har inte kunnat besvaras, framför allt pga brist på information. För att råda bot på det föreslår vi att det fortsatta arbetet, i första steget är att göra kompletterande mätningar och undersökningar, så som RVU kopplat med frågeformulär för att säkerställa hur beteendet är i just Österåker.

Det andra steget är att uppskatta effekterna av olika lokaliseringar av både infartsparkering och hållplatsplacering, samt olika linjedragningar. Uppskattningen av effekterna görs lämpligast med modellering av trafiken. Modellen kalibreras och verifieras med resultaten från ovannämnda undersökningar. Vidare bör båda stegen vara i samarbete med SL.

Stockholm 2012-10-22

WSP Samhällsbyggnad

Magnus Lind