

Försättsblad ärende 8

– innehåller resterande handlingar till ärende 8

Detaljplan Bergavägen – en stadsgata, etappC, Österåkers kommun, Stockholms län.

Ett förslag till detaljplan för Bergavägen – en stadsgata, etapp C har varit på samråd under tiden 14 februari – 14 mars 2013. Planförslaget har under samrådstiden visats i Alceahuset, på biblioteket i Åkersberga centrum, samt varit tillgängliga på kommunens hemsida. Ett samrådsmöte hölls den 27 februari. Detaljplanen hanteras med normalt planförfarande.

Under samrådstiden har 8 yttranden inkommit. Inkomna skriftliga synpunkter sammanfattas och kommenteras i denna samrådsredogörelse.

Skriftliga yttranden har inkommit från:

Remissinstanser

- | | |
|---|---------------|
| 1. Länsstyrelsen i Stockholms län | |
| 2. Lantmäteriet | Ingen erinran |
| 3. Eon | Ingen erinran |
| 4. Kommunala handikapprådet | |
| 5. Trafikförvaltningen SLL | Ingen erinran |
| 6. Österåkers hembygds och fornminnesförening | |
| 7. Skanova | Ingen erinran |
| 8. Roslagsvatten | Ingen erinran |

Revideringar av detaljplanen:

Detaljplanen kompletteras med en bedömning av bullerpåverkan på föreslagen ny bebyggelse samt en beskrivning av gällande miljökvalitetsnormer för vatten. Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning av hur trygghetsfrågorna har behandlats i planarbetet. Byggrätten för komplementbyggnader har ändrats. I övrigt endast redaktionella ändringar.

Yttranden:

1. Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen bedömer att det utifrån nu kända förutsättningar inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen. Länsstyrelsen förutsätter att planförslaget kompletteras med en bedömning av trafikbuller och en beskrivning av gällande miljökvalitetsnormer för vatten.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att det är möjligt att tillämpa avsteg från riksdagens riktvärden för buller i centrala Åkersberga. Länsstyrelsen anser att planförslaget behöver kompletteras med en bedömning av bullerpåverkan på föreslagen ny bebyggelse.

Länsstyrelsen anser att planförslaget bör kompletteras avseende vilka vattenförekomster som berörs av dagvatten från planområdet.

Recipienterna Trälhavet och Åkersström ska enligt miljökvalitetsnormen uppnå god ekologisk status senast 2021.

Då dagvattenrecipienterna idag är kraftigt påverkade anser Länsstyrelsen att det är angeläget att föreslagna åtgärder genomförs. Länsstyrelsen anser att dagvattenhanteringen bör dimensioneras så att den klarar kraftigt nederbörd, även i vid ett framtida förändrat klimat.

Kommentar

Planförslaget kompletteras med en bedömning av bullerpåverkan på föreslagna ny bebyggelse samt en beskrivning av gällande miljökvalitetsnormer för vatten.

2. Lantmäteriet

Ingen erinran.

3. Eon

Ingen erinran.

4. Kommunala handikapprådet

Kommunala handikapprådet anser att det är bra att bostadsparkering är planerat i underjordiskt garage. Det vore dock bra om besöksparkering på gatan kunde begränsas. Det är svårt för rullstolsbundna och personer med synnedsättning att se tillräckligt för att kunna ta sig över gatan. Kommunala handikapprådet hoppas på att tillräckligt dimensionerade parkeringsplatser för av- och pålastning i taxi respektive färdtjänstbilar placeras lägligt i anslutning till fastigheten så att dörrar och ramper får plats och inte sker ute i vägbanan.

Kommentar:

En parkeringsutredning togs fram i arbetet med Bergavägen – en stadsgata, etapp A, där behovet av boende- och besöksparkering utreddes. Enligt programmet är besöksparkering planerad som gatuparkering på båda sidor av Bergavägen, dessa ligger dock utanför detaljplanen för etapp C. I södra delen av planområdet planeras ett angöringstorg där på- och avlastning är möjlig.

5. Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting

Ingen erinran.

6. Österåkers hembygds- och fornminnesförening

ÖHF lämnar samma allmänna synpunkter som de tidigare framfört i samband med programmet för Bergavägen – en stadsgata och detaljplanen för etapp A. ÖHF hyser oro inför det omfattande ianspråktagande av en mängd mindre bostadsnära grönområden som nu sker i kommunen. Planeringen måste genomföras så att man är mycket noga med att inte utarma lek- och strövmiljöer inom tätorten. Nära till naturen är en del av vår hembygds själ, ett faktum som kommunledningen och planerarna brukar framhålla i mera övergripande sammanhang. ÖHF har inga ytterligare synpunkter angående den föreslagna planen.

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Stora delar av naturområdet kring Bergavägen kommer även i fortsättningen att vara tillgängligt för rekreatiönsändamål och möjligheterna att ta sig till parkområdena runt omkring ska också finnas kvar. Planområdet har inte pekats ut som värdefullt rekreatiönsområde i underlagsrapporten gällande rekreatiöns i kommunens grönplan.

7. Skanova

Ingen erinran.

8. Roslagsvatten

Ingen erinran.

Camilla Westerlund
Planarkitekt

Detaljplan Bergavägen – en stadsgata, etapp C, Österåkers kommun, Stockholms län.

Ett förslag till detaljplan för Bergavägen – en stadsgata, etapp C har varit tillgängligt för granskning under tiden 24 juni – 24 juli 2013. Planförslaget har under granskningstiden visats i Alceahuset, på biblioteket i Åkersberga centrum, samt varit tillgängligt på kommunens hemsida. Detaljplanen hanteras med normalt planförfarande.

Under samrådstiden har 9 yttranden inkommit. Inkomna skriftliga synpunkter sammanfattas och kommenteras i denna samrådsredogörelse.

Skriftliga yttranden har inkommit från:

Remissinstanser

- | | |
|--|---------------|
| 1. Länsstyrelsen i Stockholms län | Ingen erinran |
| 2. Trafikförvaltningen SLL | Ingen erinran |
| 3. Lantmäteriet | |
| 4. Storstockholms brandförsvaret | |
| 5. Trafikverket | Ingen erinran |
| 6. Roslagsvatten | Ingen erinran |
| 7. Eon | Ingen erinran |
| 8. Handikapprådet | |
| 9. Österåkers hembygds- och fornminnesförening | |

Revideringar av detaljplanen:

Planförslaget revideras enligt Lantmäteriets yttrande. Planbestämmelsen angående högsta antal våningar förtydligas med att utöver högsta antal våningar får suterrängvåning anordnas, enligt redovisade illustrationer. Planbestämmelsen gällande förskola, handel och icke störande verksamhet förtydligas med att det gäller gatuplan i hus mot lokalgata och i suterrängvåning.

Yttranden:

1. Länsstyrelsen i Stockholms län

Ingen erinran

2. Trafikförvaltningen SLL

Ingen erinran.

3. Lantmäteriet

Lantmäteriet påpekat att fastighetsbeteckningen Berga 11:1 saknas på grundkartan och att orienterande koordinater saknas i tillräcklig utsträckning. I genomförandebeskrivningen bör det framgå att ansökan om

fastighetsbildning och anläggningsförrättning ska ske till Lantmäteriet samt att i texten nämnda g-områden saknas i planen i övrigt.

Kommentar:

Planförslaget revideras i enlighet med yttrandet. G-områden saknas i detaljplanen och tas bort från genomförandebeskrivningen.

4. Storstockholms brandförsvaret

SSBF har inte kännedom om några riskobjekt i närområdet som bedöms medföra sådana risknivåer för föreslagen detaljplan att de behöver utredas vidare i planarbetet.

Om räddningstjänstens utrustning ska nyttjas vid utrymning från den planerade bebyggelsen är det viktigt att man säkerställer tillgänglighet och framkomlighet för SSBF:s fordon och stegutrustning.

I SSBF:S handlingsprogram anges att respektive kommun ansvarar för att vatten för brandsläckning finns tillgängligt i brandpostsystem, branddammar och på pumpplatser. I områden med tät, sammanhängande bebyggelse eftersträvar SSBF ett konventionellt system med ett avstånd om max 150 m mellan brandposterna. Samhällsbyggnadsförvaltningen måste därför i det fortsatta planarbetet redogöra för hur vatten för brandsläckning kommer att säkerställas inom detaljplanen.

Kommentar:

Frågan om säkerställande av tillgänglighet och framkomlighet behandlas i projekteringskedet. Bedömningen görs att utformningen för räddningsinsatser möjliggörs i detaljplanen. Planbeskrivningen kompletteras med att tillgången till brandvatten ska säkerställas med konventionellt system.

5. Trafikverket

Ingen erinran.

6. Roslagsvatten

Ingen erinran

7. Eon

Ingen erinran.

8. Handikapprådet

Handikapprådet undrar ifall tillgängligheten i byggnaden även inbegriper källarplanet, samt påpekar att det bör vara fritt från parkerade bilar framför huvudentrén en bra bit så att rullstolsbundna och personer med andra funktionsnedsättningar kan få överblick över gatan innan de passerar ut i vägbanan. Handikapprådet undrar även hur det ska hållas fritt från snövallar framför entrén så att det går att passera.

Kommentar:

Alla våningsplan i byggnaderna ska uppfylla kraven på tillgänglighet. Byggnaden utmed Bergavägen planeras få flera entréer, men var exakt de är placerade regleras inte i detaljplanen. Hur snöröjning sker i området regleras inte i detaljplanen.

9. Österåkers hembygds- och fornminnesförening

ÖHF inkommer med samma yttrande som i under samrådet och under programmet för Bergavägen – en stadsgata. ÖHF hyser oro inför det omfattande ianspråktagande av en mängd mindre bostadsnära grönområden som nu sker i kommunen. Planeringen måste genomföras så att man är mycket noga med att inte utarma lek- och strövmiljöer inom tätorten. Nära till naturen är en del av vår hembygds själ, ett faktum som kommunledningen och planerarna brukar framhålla i mera övergripande sammanhang. ÖHF har inga ytterligare synpunkter angående den föreslagna planen

Kommentar:

Synpunkterna noteras. Stora delar av naturområdet kring Bergavägen kommer även i fortsättningen att vara tillgängligt för rekreatiönsändamål och möjligheterna att ta sig till parkområdena runt omkring ska också finnas kvar. Planområdet har inte pekats ut som värdefullt rekreatiönsområde i underlagsrapporten gällande rekreation i kommunens grönplan.

Camilla Bennet
Planarkitekt

Försättsblad ärende 9

– innehåller resterande handlingar till ärende 9

PROTOKOLL NR 92/2013

2013-10-25

STYRELSEMÖTE I ÖSTERÅKERSVATTEN AB

Per Capsulam

Närvarande:

Bror Jansson	Ordförande
Bert Niska	1:e vice ordförande
Lars Starkerud	2:e vice ordförande
Per Albinsson	Ledamot
Monique Stalås Hörnsten	Ledamot
Björn Gerzén	Ledamot
Björn Sundman	Ledamot
Mary Jensen	Ledamot
Sven Hugosson	Ledamot

Övriga närvarande, från Roslagsvatten AB:

Mikael Medelberg	VD
M-L Scanlan	Ekonom

Handwritten signatures and initials:
ML
BS
MSH
ML
ML

§ 1 Sammanträdets öppnande

Ordförande öppnade mötet.

§ 2 Val av protokollförare

Till protokollförare utsågs M-L Scanlan.

§ 3 Val av justeringsmän

Beslutades att ledamöter jämte ordförande och VD justerar dagens protokoll.

§ 4 Avfallstaxa

Bil. 1-3

Styrelsen beslutar att föreslå kommunfullmäktige att fastställa förslaget till Avfallstaxa för Österåkers kommun, att gälla från den 1 mars 2014 eller som tidigast tre månader efter kommunfullmäktiges beslut vunnit laga kraft.

Styrelsen beslutar att föreslå kommunfullmäktige att även fortsättningsvis delegera smärre ändringar av taxan, exempelvis på grund av indexreglering av entreprenadavtalet, till styrelsen för Österåkersvatten AB.

§ 5 Mötet avslutades

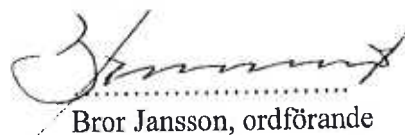
Ordföranden förklarade mötet för avslutat.

Vid protokollet

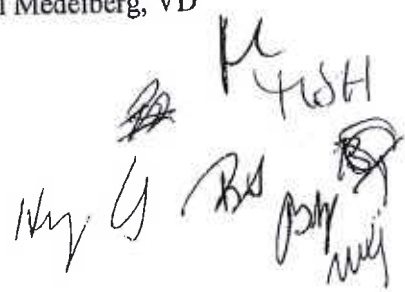


M-L Scanlan

Justeras:


Bror Jansson, ordförande


Mikael Medelberg, VD

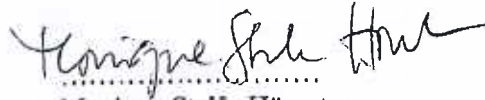




Bert Niska, 1:a vice ordförande


Lars Starkerud, 2:e vice
ordförande

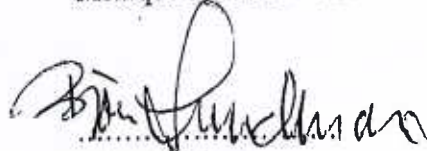

Per Albinsson



Monique Stalås Hörnsten



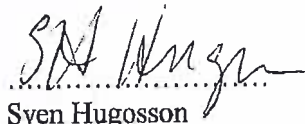
Björn Gerzén



Björn Sundman






Mary Jensen



Sven Hugosson

Bilagor:

1. Förslag till avfallstaxa Österåkers kommun
2. Beslutsunderlag avfallstaxa
3. PM kompletterande information


 MSTA
 
 6 MLS

Till styrelsen för Österåkersvatten AB

AVFALLSTAXA FÖR ÖSTERÅKERS KOMMUN

Roslagsvatten AB har utarbetat en ny avfallstaxa för Österåkers kommun (bilaga 1). Förslaget bygger på den tidigare taxan och på Österåkers avfallsplan 2012-2020. Förslaget innehåller förändringar som behöver fastställas av kommunfullmäktige. Följande förändringar föreslås:

KORRIGERING AV SUBVENTIONERINGSMODELLEN

Matavfallsinsamlingen, det bruna kärlet, är kostnadsfri¹ för villa- och fritidshushållen såtillvida att den bekostas via det gröna kärlet. Den nuvarande taxans fördelning av dessa kostnader baseras per tömning och inte per vikt. Det innebär att kunder med lite avfall, t.ex. ett villahushåll, idag får betala procentuellt mer än t.ex. en kund med mycket avfall, t.ex. en bostadsrättsförening.

I detta förslag har vi ändrat subventioneringsmodellen så att alla avfallslämnare ska bidra lika mycket till subventioneringen per kilo avfall för en mer rättvis debitering. Detta leder till att kunder med mindre behållare får en lägre taxa och att kunder med större behållare får högre taxor.

På de abonnemang som får en väldigt stor höjning av taxan om subventionen tillåts slå full ut har vi gjort bedömningen att höja etappvis över några år. Påslaget blir som mest 15-16 %.

MILJÖSTYRD TAXA MED AVSEENDE PÅ MATAVFALL FÖR FLERBOSTADSHUS

För att leva upp till den avfallsplan som antogs i december 2011 ska hushållen i Österåker övergå till matavfallsinsamling. Matavfallsinsamlingen ska enligt avfallsplanen vara frivillig men en miljöstyrning av taxan är möjlig för att motivera kunderna att göra detta val. En miljöstyrd taxa saknas för flerbostadshus och verksamheter men behovet finns.

Roslagsvattens förslag innebär att taxan för osorterat avfall² höjs med ca 100 %. En höjning på 10-15 % är nödvändig även för brännbart avfall³ för de som sorterar ut matavfall då utsortering av matavfall alltid innebär ökade kostnader för avfallshanteringen. Matavfallsinsamlingen är helt kostnadsfri, såtillvida att den bekostas via det brännbara avfallet i likhet med förslaget ovan.

Roslagsvatten kommer att arbeta med tillfälliga dispenser från den höga taxan på osorterat avfall för fastighetsägare som behöver längre tid på sig för att kunna

¹ När tömning av brunt och grönt kärl sker samtidigt

² Osorterat avfall är när matavfall blandas med brännbart avfall i det gröna kärlet

³ Brännbart avfall är det avfall som ska läggas i det gröna kärlet när matavfallet har sorterats ut

Roslagsvatten AB

Adress
Sågvägen 2
184 86 ÅkersbergaTelefon
08-540 835 00Telefax
08-540 835 70Hemsida
www.roslagsvatten.seOrganisationsnr
556142-2394

Handwritten notes and signatures: "ny", "K 1/15", "25", "A", "LISA", "2/15", "MS".

börja sortera ut matavfall, t.ex. på grund av bygglov eller andra tidskrävande åtgärder.

INDEXJUSTERAD TAXA

Taxan föreslås även indexjusteras med 3 %. För säck- och kärlavfallet inklusive matavfallet som också påverkas av korrigeringen av den felaktiga subventioneringen blir ökningen olika för olika kärstorlekar. För de vanligaste abonnemangen, 190-literskärl för brännbart avfall och 140-literskärl för matavfall, förblir taxan oförändrad på grund av att korrigeringen och indexeringen tar ut varandra.

Alla övriga abonnemang och tjänster för fraktionerna grovavfall, trädgårdsavfall, latrin, elavfall och farligt avfall följer sina kostnader och indexeras med 3 %.

TAXA FÖR GEMENSAMMA ANLÄGGNINGAR

En enhetlig taxa för gemensamma anläggningar införs. Detta för att göra taxan mer rättvis och skapa bättre förutsättningar för att skapa dessa typer av gemensam avfallshantering när så behövs, t.ex. i områden med dålig framkomlighet.

Exempel på områden som berörs är Skånsta, och Bi- och Mariehällsvägen, där det är enskilda kunder som inte har möjlighet att ha egna kärl utan är i behov av en gemensam lösning.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Förslag till beslut:

- a) Styrelsen i Österåkersvatten AB beslutar att föreslå kommunfullmäktige i Österåkers kommun att fastställa förslaget till Avfallstaxa för Österåkers kommun, att gälla från den 1 mars 2014 eller som tidigast tre månader efter kommunfullmäktiges lagakraftvunna beslut.
- b) Styrelsen i Österåkersvatten AB föreslår kommunfullmäktige att även fortsättningsvis delegera smärre ändringar av taxan, exempelvis på grund av indexreglering av entreprenadavtalet, till styrelsen för Österåkersvatten AB.

Roslagsvatten AB

Mikael Medelberg
VD i Roslagsvatten AB och
Österåkersvatten AB

Kristina Lindkvist
Affärsområdeschef avfall
och miljö



Handwritten signatures and initials, including 'K', 'SE', 'FUSA', and '2(2) MALS'.

Avfallstaxa för Österåkers kommun

Gäller från 2013-01-01

Generella bestämmelser

Erläggande av renhållningsavgift

Avgiftsskyldighet föreligger i enlighet med miljöbalken, kap 27, 4-6 §.

Avgiften är årlig och bestämd till det belopp som behövs för att täcka nödvändiga kapital- och driftskostnader för renhållningen. Avgifterna avseende perioden 1 januari - 31 december debiteras kvartalsvis. Sker inte betalning i tid som anges i faktura skall ränta erläggas enligt 6 § räntelagen (1975:635). Vid utebliven betalning och så länge skulden består kan hämtfrekvensen dras ned till lägsta möjliga nivå dock utan att risk för människors hälsa eller miljö uppstår.

Avgiftsskyldig är, enligt denna taxa, fastighetsinnehavare i Österåkers kommun. Med fastighetsinnehavare avses den som äger en fastighet eller den som enligt 1 kap. 5 § fastighetstaxeringslagen (1979:1152) ska anses som fastighetsägare. Tomträtthavare jämställs med fastighetsinnehavare.

Avgiftsskyldigheten kan efter överenskommelse mellan Roslagsvatten AB och nyttjanderättshavare, till exempel verksamhetsutövare eller hyresgäst, överlåtas till nyttjanderättshavare. Överlåtelsen ska ske skriftligen och undertecknas av nyttjanderättshavaren. Roslagsvatten AB kan häva denna överlåtelse om nyttjanderättshavaren inte uppfyller sina åtaganden och meddelar då fastighetsinnehavaren att denne i fortsättningen ansvarar för avgifterna enligt denna taxa.

Renhållningsavgiften för hushållsavfallet består av en fast grundavgift samt en rörlig avgift för insamling och behandling av hushållsavfallet. Avgiften ska erläggas till Österåkersvatten AB.

Den **fasta grundavgiften** täcker bl.a. in kostnader för:

- Miljöstationer och Samlare för farligt avfall
- Brännbackens återvinningscentral
- Insamlingskampanj i skärgården (grovavfall, elektronik och farligt avfall)
- Sopmajor för det rörliga friluftslivet
- Administration, genomförande av renhållningsordning, drifttillsyn, upphandling, abonnentinformation, kundtjänst, fakturering och planering för den framtida avfallshanteringen

Den **rörliga eller fasta insamlings- och behandlingsavgiften** omfattar kostnader för tömning av behållare, omlastning samt transport och behandling av avfallet.

Om inget annat anges redovisas taxan inklusive lagstadgad moms (25%).

För mer detaljerad information om storleken på respektive avgift, kontakta Roslagsvatten AB på tfn 08-540 835 00.

Ändrade hämtningsförhållanden såsom ändrad placering och storlek på behållare skall anmälas till Roslagsvatten AB.

Saknar taxan tillämplighet för bortforsling/behandling av avfallsslag skall Österåkersvatten AB bestämma avgiften i det enskilda fallet.

Avgifter för tömning/hämtning av slam och fett finns att läsa i Taxa för hämtning av slam och fett i Österåkers kommun antagen av Kommunfullmäktige 2009-11-23, 150 §. Taxan finns att hämta på www.roslagsvatten.se, den går även att beställa från Roslagsvatten AB på telefon 08-540 835 40.

Avfallstaxan är uppdelad i två huvudkategorier:

Till **Fastlandet** hör utöver fastlandet samtliga öar i Österåkers kommun med fast broförbindelse till fastlandet samt Ljusterö (inkl. öar med fast broförbindelse till Ljusterö).

Till **Skärgården** hör samtliga öar i Österåkers kommun utan fast broförbindelse med fastlandet med undantag för Ljusterö (inkl. öar med fast broförbindelse till Ljusterö).

Detta är en generell beskrivning, avgörande för vilken kategori abonnenten tillhör beror på vilket sätt insamling sker. Om insamling på fastlandet inte kan ske genom det fasta vägnätet utan hämtning sker från sjön är taxa under kategori **Skärgården** tillämplig. Likaså om abonnenter i skärgården har sina avfallsbehållare placerade på fastlandet i anslutning till farbar väg är kategori **Fastlandet** tillämplig.

Det är inte möjligt att starta upp nya abonnemang som innebär säckhämtning på **Fastlandet**.

Fastlandet

En och tvåfamiljshus i område med matavfallssortering, behovstömning

Antal

Pris/st

Brännbart (vid utsortering matavfall i kärl)

190 l kärl behovstömning

1

38

370 l kärl behovstömning

1

58

Matavfall

140 l kärl behovstömning

1

29

140 l kärl, samtidig tömning med brännbart avfall

1

0

Brännbart (vid kompostering på fastigheten)

190 l kärl behovstömning

1

46

370 l kärl behovstömning

1

70

Osorterat

190 l kärl behovstömning

1

77

370 l kärl behovstömning

1

116

En och tvåfamiljshus i område som ännu saknar matavfallssortering, behovstömning

Kompostering på fastigheten

190 l kärl behovstömning

1

38

370 l kärl behovstömning

1

58

Osorterat

190 l kärl behovstömning

1

42

370 l kärl behovstömning

1

64

Flerbostadshus

Matavfall

140 l kärl

26

Pris/år

758

140 l kärl

52

1516

140 l kärl

104

3031

140 l kärl

156

4547

Djupbehållare 0,5-1 m³

26

18734

Djupbehållare 0,5-1 m³

52

37468

Brännbart		Pris/år
60 l storkökssäck	26	975
125 l storkökssäck	26	975
60 l storköksäck	52	1950
125 l storkökssäck	52	1950
60 l storköksäck	104	3900
125 l storkökssäck	104	3900
160 l säck	26	1096
160 l säck	52	2191
160 l säck	104	4383
240 l säck	52	2796
240 l säck	104	5592
350 l säck	52	3580
190 l kärl	22	845
190 l kärl	26	999
190 l kärl	31	1191
190 l kärl	52	1997
190 l kärl	104	3995
370 l kärl	22	1275
370 l kärl	26	1506
370 l kärl	31	1796
370 l kärl	52	3013
370 l kärl	104	6026
370 l kärl	156	9039
660 l kärl	22	2047
660 l kärl	26	2419
660 l kärl	31	2884
660 l kärl	52	4838
660 l kärl	104	9676
660 l kärl	156	14514
Container 3 m ³	26	12238
Container 3 m ³	52	24476
Container 4 m ³	26	13954
Container 4 m ³	52	27908
Container 6 m ³	26	19044
Container 6 m ³	52	38088
Container 8 m ³	52	44952
Container 8 m ³	104	89903
Komprimator < 15 m ³	26	78975
Komprimator < 15 m ³	52	157951
Komprimator 15-20 m ³	26	108030
Komprimator 15-20 m ³	52	216061
Komprimator 25-30 m ³	26	125191

Komprimator 25-30 m ³	52	250381
----------------------------------	----	--------

Djupbehållare < 3 m ³	26	20526
----------------------------------	----	-------

Djupbehållare < 3 m ³	52	41051
----------------------------------	----	-------

Djupbehållare 5 m ³	26	25615
--------------------------------	----	-------

Djupbehållare 5 m ³	52	51230
--------------------------------	----	-------

Pris/st

Löst avfall per m ³	1	204
--------------------------------	---	-----

Löst avfall per m ³	1	204
--------------------------------	---	-----

Pris/st

Storsäck 60 l, per kartong	1	370
----------------------------	---	-----

Storsäck 125 l, per kartong	1	470
-----------------------------	---	-----

*Kompostrabatt för container och liknande
(beslutas av Roslagsvatten)*

Ersättning/år

Kompostrabatt permanentboende	1	-200
-------------------------------	---	------

Kompostrabatt fritidsboende	1	-100
-----------------------------	---	------

Övriga tjänster samtliga boendeformer

Pris/st

Budningstillägg kärl och säck, brännbart avfall, tömningskostnad tillkommer	1	255
--	---	-----

Budningstillägg djupbehållare för matavfall, tömningskostnad tillkommer	1	638
--	---	-----

Budningstillägg djupbehållare för brännbart avfall, tömningskostnad tillkommer	1	255
---	---	-----

Budningstillägg container och komprimator, tömningskostnad tillkommer	1	255
--	---	-----

Budningstillägg löst avfall, tömningskostnad tillkommer	1	255
--	---	-----

Hämtning av extra säck i samband med ordinarie hämtning	1	35
--	---	----

Hämtning betald säck 160 l	1	30
----------------------------	---	----

Tvättning av kärl 140-370 l	1	128
-----------------------------	---	-----

Tvättning av kärl 660 l	1	255
-------------------------	---	-----

Gångavståndstillägg, enkel väg per 10-tal meter, kärl och säck	1	15
---	---	----

Administrationsavgift vid abonnemangsbyte	1	375
---	---	-----

Gravitationslås till kärl	1	423
---------------------------	---	-----

Montering av gravitationslås kr/timme	1	383
---------------------------------------	---	-----

Trädgårdsavfall		Pris/år
370 l kär	8	647
370 l kär	17	1374
		Pris/st
Storsäck 1 m ³ (inkl. utkörning av säck)	1	304
Kolli (per m ³)	1	304
Container 6-8 m ³ (permanent container, abonnemang)	1	827
<i>Tillfällig container 6-10 m³</i>		
Hyra per dag	1	51
Utställning, återtag samt behandling	1	2018
Grovavfall		Pris/st
660 l kär	26	3738
660 l kär	52	7490
660 l kär	104	12429
6-8 m ³ Container	26	36903
6-8 m ³ Container	52	73805
6-8 m ³ Container	104	147610
660 l kär, behandlingsavgift tillkommer	1	64
Budningstillägg kär, tömningsavgift tillkommer	1	255
Kolli (per m ³), behandlingsavgift tillkommer	1	191
Storsäck 1 m ³ , behandlingsavgift tillkommer (inkl. utkörning av säck)	1	255
Container 6-8 m ³ (permanent container, abonnemang, behandlingsavgift tillkommer)	1	446
<i>Tillfällig container 6-10 m³</i>		
Hyra per dag	1	51
Utställning & återtag (behandlingsavgift tillkommer)	1	1594
Behandlingsavgift brännbart avfall per m ³	1	50
Behandlingsavgift deponi per m ³	1	150
Behandlingsavgift osorterat per m ³	1	150
Elavfall		Pris/st
Budning vid fastighet	1	383
Hyra rullbur (per månad)	1	128
Farligt avfall		Pris/st
Budning vid fastighet	1	383

Latrin		Pris/år
23 l kärl	12	2678
23 l kärl	6	1339
		Pris/st
Budningstillägg kärl	1	510

Skärgården

Brännbart		Pris/år
160 l säck, helår	30	2500
160 l säck kompostering, helår	30	2300
160 l i säck kompostering, helår	13	1068
160 l säck, helår	4	569
160 l säck, fritid	16	2275
160 l säck kompostering, fritid	16	2150
160 l säck, fritid	9	1280
160 l säck, fritid	2	284
160 l säck kompostering, fritid	10	1280
Container 3 m ³	1	3366
Container 4 m ³	1	3432
Container 6 m ³	1	6879
Container 8 m ³	1	7011
<i>Kompostrabatt för container och liknande (beslutas av Roslagsvatten)</i>		
Kompostrabatt permanentboende	1	-200
Kompostrabatt fritidsboende	1	-100
		Pris/st
Verksamheter		
Utställning container	1	3750
Tömning lastväxlarflak 20-30m ³	1	10480
Hyra lastväxlarflak 20-30m ³ , per dag	1	60
Tömning komprimatorbehållare, lastväxlare 20-30m ³	1	12130
Budningstillägg för tömning vid kortare varsel än 14 dagar	1	3750

Övriga tjänster		Pris/st
160 l Hämtning betald säck	1	140
Budning av säck, tömningsavgift tillkommer	1	765
Hämtning av extra säck vid ordinarie tömning	1	150
Budningstillägg container, tömningsavgift tillkommer	1	3825
Gångavståndstillägg säck, enkel väg per 10-tal meter	1	15
Säckhållare	1	1500
Leverans av säckhållare	1	940
Återtag av gammal säckhållare	1	250
Latrin		Pris/st
23 l kärl	1	402
Grovavfall		Pris/st
<i>Tillfällig container 10 m³</i>		
Utställning & återtag, behandlingsavgift tillkommer	1	9563
Hyra per dag	1	64
Grovavfall, elavfall och farligt avfall		Pris/st
Budning lösmängd, per m ³ , behandlingsavgift tillkommer i förekommande fall	1	956
Behandling brännbart avfall/m ³	1	50
Behandling ej brännbart/m ³	1	150
Behandling osorterat/m ³	1	150
Grundavgift		Pris/st
Flerbostadshus, per lägenhet	1	600
Villor, en- och tvåfamiljshus, radhus, kedjehus m.fl. (per hushåll) samt verksamheter	1	1200

Försättsblad ärende 14

– innehåller resterande handlingar till ärende 14

ÖSTERÅKERS KOMMUN Byggnadsnämnden
13 -10- 0 3
D.nr

ÖSTERÅKERS KOMMUN KOMMUNSTYRELSEN
2013 -10- 0 3
D.nr: KS 2013/306 (1) ✓

Österåkers Kommun

Kommunstyrelsen

184 00 Åkersberga

Kommunal Borgen

Armada Bostäder AB (556374-9539) ansöker om kommunal borgen på 12 mkr att erbjudas som säkerhet vid upplåning till byggnationen av fastigheten Smedby 19:114, Hantverkaren.

Med vänlig hälsning

ARMADA BOSTÄDER AB


Leif Blomqvist

VD


Jennie Norlin

Jennie Norlin

Ekonomichef



Österåkers Kommun

Kommunstyrelsen

184 00 Åkersberga

Kommunal Borgen

Armada Bostäder AB (556374-9539) ansöker om kommunal borgen på 70 + 30 mkr att erbjudas som säkerhet vid upplåning till nybyggnation av 44 bostadslägenheter samt till ROT renovering på fastigheten Berga 11:72.

Med vänlig hälsning

ARMADA BOSTÄDER AB


Leif Blomqvist

VD



Jennie Norlin

Ekonomichef

ÖSTERÅKERS KOMMUN Byggnadsnämnden
13-10-03
D.nr

Österåkers Kommun
Kommunstyrelsen
184 00 Åkersberga

ÖSTERÅKERS KOMMUN KOMMUNSTYRELSEN
2013-10-03
D.nr: KS 2013/308-450 (1) ✓

Kommunal Borgen

Armada Bostäder AB (556374-9539) ansöker om kommunal borgen på 50 mkr att erbjudas som säkerhet vid upplåning till nybyggnation av 28 stycken bostadslägenheter på fastigheten Smedby 17:1.

Med vänlig hälsning

ARMADA BOSTÄDER AB



Leif Blomqvist

VD



Jennie Norlin

Ekonomichef

2013-10-04

ÖSTERÅKERS KOMMUN Byggnadsnämnden
13-10-03
D.nr

ÖSTERÅKERS KOMMUN KOMMUNSTYRELSEN
2013-10-03
D.nr: KS 2013/309-045 (1) ✓

Österåkers Kommun
Kommunstyrelsen
184 00 Åkersberga

Kommunal Borgen

Tunadotter AB (556826-0292) ansöker om kommunal borgen på 40 mkr att erbjudas som säkerhet vid upplåning till byggnation av hotell på fastigheten Berga 11:49 (Ga. kommunalhuset).

Med vänlig hälsning

TUNADOTTER AB



Leif Blomqvist

VD



Jennie Norlin

Ekonomichef



13-10-03

D.nr

ÖSTERÅKERS KOMMUN
KOMMUNSTYRELSEN

2013-10-03

D.nr:

KS 2013/310-045 (1) V.

Österåkers Kommun

Kommunstyrelsen

184 00 Åkersberga

Kommunal Borgen

Österåkers Exploateringsfastigheter AB (556791-2588) ansöker om kommunal borgen på 3,5 mkr att erbjudas som säkerhet vid upplåning till byggnationen av fastigheten Skogstjappan Husby 3:34.

Med vänlig hälsning

ÖSTERÅKERS EXPLOATERINGSFASTIGHETER AB

Leif Blomqvist

VD

Jennie Norlin

Ekonomichef

EA-entheter
2013 -10- 0 4



ÖSTERÅKERS KOMMUN Byggnadsnämnden
13 -10- 0 3
D.nr

ÖSTERÅKERS KOMMUN KOMMUNSTYRELSEN
2013 -10- 0 3
D.nr: KS 2013/311-045 (1) V.

Österåkers Kommun
Kommunstyrelsen
184 00 Åkersberga

Kommunal Borgen

Armada Kommunfastigheter AB (556791-2596) ansöker om kommunal borgen på 240 mkr att erbjudas som säkerhet vid upplåning till ombyggnationen av Söraskolan.

Med vänlig hälsning

ARMADA Kommunfastigheter AB

Leif Blomqvist

VD

Jennie Norlin

Ekonomichef

ÖSTERÅKERS KOMMUN Byggnadsnämnden
13-10-03
D.nr

ÖSTERÅKERS KOMMUN KOMMUNSTYRELSEN
2013-10-03
D.nr: KS 2013/362-045(1) V.

Österåkers Kommun
Kommunstyrelsen
184 00 Åkersberga

Kommunal Borgen

Armada Kommunfastigheter AB (556791-2596) ansöker om kommunal borgen på 9,5 mkr att erbjudas som säkerhet vid upplåning till byggnationen av fastigheten Tråsättra 1:170, Tråsättraskolans kök.

Med vänlig hälsning

ARMADA KOMMUNFASTIGHETER AB



Leif Blomqvist

VD



Jennie Norlin

Ekonomichef

Försättsblad ärende 17

– innehåller resterande handlingar till ärende 17



Kommunens författningssamling

**Reglemente om ersättning till kommunalt
förtroendevalda**

ÖFS 2011:12

Fastställd av Kommunfullmäktige den 24 oktober 2011-10-24, § 150
Ersätter författningssamling 2003:38
(Dnr KS 2011/180-003)

Reglemente om ersättning till kommunalt förtroendevalda

Innehåll

1. Allmänna bestämmelser
 - 1.1. Förtroendeuppdrag som omfattas av bestämmelserna
 - 1.2. Ersättningsberättigade sammanträden m.m.

2. Ersättning för förlorad arbetsinkomst samt övriga ekonomiska förmåner
 - 2.1. Förlorad arbetsinkomst
 - 2.2. Förlorad pensionsförmån
 - 2.3. Förlorad semesterförmån
 - 2.4. Särskilda arbetsförhållanden m.m.
 - 2.5. Arvode för sammanträde/förrättning
 - 2.6. Kommunal pension

3. Ersättning för kostnader
 - 3.1. Resekostnader
 - 3.2. Barntillsynskostnader
 - 3.3. Kostnad för vård och tillsyn av person med funktionsnedsättning eller svår sjukdom
 - 3.4. Förtroendevald med funktionsnedsättning – särskilda kostnader
 - 3.5. Övriga kostnader

4. Gemensamma bestämmelser
 - 4.1 Hur man begär ersättning
 - 4.2 Senaste tidpunkt för yrkande om ersättning
 - 4.3 Tolkning av bestämmelserna
 - 4.4 Utbetalning

1. Allmänna bestämmelser

Detta ersättningsreglemente bygger på kommunallagens regler om ekonomiska förmåner för förtroendevalda (4 kap, § 12-15), de särskilda beslut som fullmäktige har fattat gällande ersättningar till förtroendevalda. Nivåerna för ersättning räknas upp med samma nivå som riksdagsledamöters månadsarvoden vilket innebär att anpassningar kan komma att ske under mandatperioden.

Beslut:

- a) Bestämmelser om pension och avgångsersättning för förtroendevalda (PBF) (KF 2002-12-16, § 149)
- b) Förslag till arvoden, ersättningar och partistöd för mandatperioden 2011-2014, KF 2011-01-31, § 9 samt KF 2011-10-24, § 150)
- c) Ersättning till förtroendevalda för förlorade pensionsförmåner (KF 2008-03-17, § 45)

1.1. Förtroendeuppdrag som omfattas av bestämmelserna

Vilka omfattas?

Dessa bestämmelser gäller för förtroendevalda som avses i 4 kap § 1, kommunallagen (1991:900), dvs ledamöter/ersättare i fullmäktige, kommunstyrelse, nämnder och fullmäktigeberedningar samt revisorer/ersättare. Bestämmelserna rekommenderas också för tillämpning i kommunens bolag och stiftelser.

Undantag avseende kommunalråd

Förtroendevalda som fullgör uppdrag på heltid eller minst 40 % av heltid (kommunalråd) har inte rätt till ersättning för förlorad arbetsinkomst, pensions- eller semesterförmåner, sammanträdesarvoden eller förrättningsarvoden enligt detta reglemente. Inga andra arvoden erhålls från Österåkers kommun utöver årsarvodet som kommunalråd. Detta gäller även förtroendeuppdrag i med Österåkers kommun sammanhängande bolag och stiftelser samt kommunalförbund som kommunen är medlem i. För dessa förtroendevalda gäller även särskilda regler gällande pension enligt PBF – bestämmelser om pension och avgångsersättning för förtroendevalda (KF 2002-12-16, § 149)

Särskilda regler för förtroendevalda med ”allt i ett-arvode”

För förtroendevalda med s.k. ”allt i ett-arvode” gäller ersättningsreglerna i olika omfattning. En närmare beskrivning framgår av kommunfullmäktiges protokoll 2011-01-31, § 9.

Utomkommunalt organ

Bestämmelserna om arvoden för sammanträden/förrättningar gäller även för förtroendevald som på grund av kommunfullmäktiges eller kommunal nämnds/styrelsens uppdrag företräder kommunen i utomkommunalt organ, kommitté, styrelse, stiftelse, förening eller dylikt i de fall ersättning ej direkt erhålls från sådant organ. I de fall sammanträde/förrättningsarvode erhålls från utomkommunalt organ till lägre belopp

än kommunens ersättningsregler, har den förtroendevalde rätt att från kommunen erhålla mellanskillnaden. Ersättning för förlorad arbetsinkomst erhålls dock inte.

1.2. Ersättningsberättigade sammanträden m.m.

Tjänstgörande ledamöter, närvarande ersättare och andra förtroendevalda som medgetts närvarorätt har rätt till ersättning enligt detta reglementes avsnitt 2 och 3 för:

- 1.2.1 Sammanträde med kommunfullmäktige, beredning tillsatt av fullmäktige, kommunstyrelsen, nämnder, utskott, schemalagda ordförandeberedningar inför nämndsammanträden, liksom revisorenas sammanträden.

För planeringsberedningar gäller följande: Med planeringsberedning avses politiskt samrådsorgan mellan nämnder och styrelser. Ersättning utges till ledamöter och ersättare från kommunfullmäktige, kommunstyrelsen och nämnder vid deltagande i planeringsberedningars sammanträden. Ersättning utbetalas mot bestyrkt deltagarlista.

Sammanträdesersättningar för såväl majoritetspartiernas planeringsberedningar som för övriga partiers, får uppgå till högst 3,920 kronor per kommunfullmäktigemandat och år (exkl personalomkostnadspåslag).

- 1.2.2 Sammanträden med utredningskommittéer, projektgrupper och arbetsgrupper

- 1.2.3 Protokollsjustering av kommunfullmäktiges, kommunstyrelsens och nämnders protokoll, på särskild tid och plats som bestämts härför.

- 1.2.4 Deltagande med anledning av kallelse till konferens, informationsmöte, studiebesök, studiedag på uppdrag av nämnden för att studera den egna förvaltningen, uppdrag som kontaktperson, studieresa, kurs eller liknande som rör kommunal angelägenhet och som har ett direkt samband med det kommunala förtroendeuppdraget.

Undantag: Överläggning med förvaltningschef eller annan anställd.

Vid deltagande i aktivitet enligt 1.2.4, till vilken inbjudan erhållits, har förtroendevalda rätt till ersättning enligt avsnitt 2 och 3 med undantag för sammanträdes/förrättningsersättning. Sådan ersättning erhålls enbart vid deltagande på grund av kallelse.

- 1.2.5 Förhandling eller förberedande överläggning inför förhandling med personalorganisation eller annan motpart till kommunen.

- 1.2.6 Överläggning med företrädare för annat kommunalt organ än den förtroendevalde själv tillhör.

- 1.2.7 Sammankomst med kommunalt samrådsorgan/intressentsammansatt organ

- 1.2.8 Protokollförd/dokumenterad besiktning eller inspektion
- 1.2.9 Överläggning med utomstående myndighet eller organisation
- 1.2.10 Fullgörande av granskningsuppdrag inom ramen för ett revisionsuppdrag, dock inte löpande uppföljning av styrelser/nämnders verksamhet.

Anm. För att ersättning enligt punkterna ovan ska erhållas ska mötet/förrättningen

- a) äga rum på initiativ av ordföranden eller på uppdrag av styrelse/nämnd och
- b) vara skriftligt dokumenterad i form av kallelse/inbjudan, justerad närvarolista, minnesanteckningar/protokoll.

2. Ersättning för förlorad arbetsinkomst samt övriga ekonomiska förmåner

2.1. Förlorad arbetsinkomst

Förtroendevalda har rätt till ersättning för styrkt förlorad arbetsinkomst. Det högsta ersättningsbeloppet är det aktuella avdraget för kommunalrådet, beräknat per timme, halvdag eller heldag (utifrån kommunalrådets årsinkomst dividerat med årsarbetsdagar, dvs 260 dagar).

Ersättning erhålls för högst 8 tim/dygn inklusive restid. Ersättning erhålls för högst 40 tim/vecka inklusive den arbetstid som förtroendemannauppdraget beräknas motsvara. Ersättning för enbart resa/förberedelse erhålls inte.

Förtroendevalda som kan visa att en arbetsinkomst förlorats men inte till vilket belopp har rätt till en schablonersättning beräknad på grundval av den senaste anmälda sjukpenning- grundande inkomsten. I det fall kommunalt arvode ingår i den anmälda inkomsten ska detta frånräknas.

För fria yrkesutövare/egna företagare gäller att ersättning erhålls endast för tiden mellan 07.00-18.00.

Med egna företagare avses även delägare som tillika är anställda i fåmansföretag i vilket den anställde genom aktie- eller andelsinnehav har en reell bestämmanderätt i företaget.

Kommunstyrelsen medges rätt att träffa överenskommelse om ersättning till egna företagare för förlorad arbetsinkomst i varje enskilt fall.

2.2. Förlorad pensionsförmån

Förtroendevalda som inte omfattas av bestämmelserna om pension och avgångsersättning för förtroendevalda (PBF) kompenseras för förlorade

pensionsförmåner i enlighet med fullmäktiges beslut (KF 2008-03-17, § 45) enligt följande:

Förtroendevalda i Österåkers kommun ska kompenseras för förlorad pensionsförmån genom att en årlig ersättning. Ersättningen baseras på den förtroendevaldes sammanlagda ersättning för förlorad arbetsinkomst under året och avsätts till en tjänstepensionsförsäkring.

För rätt till ersättning gäller samma nedre åldersgräns som i pensionsavtalet för anställda (PFA) och som övre åldersgräns gäller att den förtroendevalde uppnått 65 års ålder och börjat uppbära pension.

För att ersättning ska utgå krävs vidare

- a) att den förtroendevalde kan visa att fullgörande av det kommunala förtroendeuppdraget har medfört minskade tjänstepensionsavgifter och
- b) att den förtroendevalde yrkar ersättning för förlorad pensionsförmån före mars månads utgång året efter det år till vilken förlusten hänförs.

Rätt till ersättning för förlorade pensionsförmåner gäller även förtroendevalda som uppbär "allt i ett" - arvode. Det krävs därvid att den förtroendevalde kan styrka den minskning av arbetsinkomsten som förtroendeuppdraget har medfört och visa att den förlorade arbetsinkomsten har medfört minskad tjänstepensionsnivå. Såsom för övriga förtroendevalda gäller vidare att den förtroendevalde som uppbär "allt i ett"- arvode yrkar ersättning för förlorad pensionsförmån före mars månads utgång året efter det år till vilken förlusten hänförs.

Ersättningen administreras av personalenheten.

2.3. Förlorad semesterförmån

Förtroendevalda har rätt till ersättning för styrkt förlorad semesterförmån med högst det belopp fullmäktige beslutat ska gälla för förlorad arbetsinkomst/dag. Förtroendevalda som kan styrka att semesterförmånen faktiskt påverkas men inte på vilket sätt har rätt till ersättning utifrån samma beräkningsgrunder som gäller för kommunalt anställda. Högsta ersättningsbelopp är det som gäller för förlorad arbetsinkomst/dag.

2.4. Särskilda arbetsförhållanden m.m.

Rätten till ersättning enligt punkterna 2.1 – 2.3 omfattar nödvändig ledighet för förtroendevalda med speciella arbetstider eller särskilda arbetsförhållanden i övrigt när det inte kan anses skäligt att de förtroendevalda fullgör sina ordinarie arbetsuppgifter i direkt anslutning till sammanträdet eller motsvarande. T ex förtroendevald med schemalagt nattskift som måste ta ledigt för att närvara vid tidigt dagsammanträde. Detta gäller inte fria yrkesutövare/egna företagare.

Rätten till ersättning enligt 2.1 – 2.3 ovan omfattar tid för resa till och från sammanträdet eller motsvarande och tid för praktiska förberedelser i anslutning till sammanträdet eller motsvarande.

Förtroendevald har inte rätt till ersättning för styrkt förlorad arbetsinkomst eller för styrkt förlorad semesterförmån om schablonersättning tidigare utbetalats för den förlorade inkomsten eller en förlorade semesterförmånen.

2.5. Arvode för sammanträde/förrättning

Förtroendevald som deltar i sammanträde/förrättning enligt punkt 1.2 ovan erhåller arvode enligt beslut fattat i Kommunfullmäktige 2011-01-31, § 9 (samt KF 2011-10-24, § 150)

Sammanträdes/förrättningsersättning innefattar ersättning för olika former av förberedelser inför sammanträdet.

Ersättning för jour/beredskap erhålls enligt de grunder som gäller för kommunens arbetstagare.

2.6. Kommunal pension

Kommunens normalpensionsreglemente (KF 2002-12-16, § 149) innehåller bestämmelser om pension och avgångsersättning och omfattar förtroendevalda som fullgör uppdrag på heltid eller betydande del av heltid med undantag av förtroendevalda som uppbär s.k. "allt i ett-arvode".

3. Ersättning för kostnader

3.1. Resekostnader

Kostnader för resor till och från sammanträden eller motsvarande ersätts enligt de grunder som fastställs för kommunens arbetstagare i det kommunala reseavtalet. Full kostnads-täckning för resor och måltider ska erhållas, traktamente erhålls därför inte.

Resekostnadsersättning erhålls endast om avståndet från den förtroendevaldes fasta bostad till sammanträdesplatsen överstiger sex kilometer.

Anhållan om resekostnadsersättning vid sammanträde del av dag (t ex till/från den förtroendevaldes arbetsplats), ska i varje enskilt fall prövas av respektive nämnd/styrelse.

Räkning bör avlämnas senast en månad efter det förrättning avslutats.

3.2. Barntillsynskostnader

Ersättning betalas för kostnader som uppkommit till följd av deltagande vid

sammanträden eller motsvarande för vård och tillsyn av barn som vårdas i den förtroendevaldes familj och som inte fyllt 10 år. Om särskilda skäl föreligger kan ersättning utges även för äldre barn. Ersättning betalas dock med högst det belopp som barnskötare anställda av kommunen erhåller (motsvarande medianlön).

Ersättning betalas inte för tillsyn, som utförts av egen familjemedlem eller av annan närstående.

3.3. Kostnad för vård och tillsyn av person med funktionsnedsättning eller svår sjukdom.

Ersättning betalas för kostnader som uppkommit till följd av deltagande vid sammanträden eller motsvarande för vård och tillsyn av person med funktionsnedsättning eller svår sjukdom som vistas i den förtroendevaldes bostad. Ersättning betalas dock med högst det belopp som vårdbiträden anställda av kommunen erhåller (motsvarande medianlön).

Ersättning betalas inte för tillsyn, som utförs av egen familjemedlem eller av annan närstående.

3.4. Förtroendevald med funktionsnedsättning – särskilda kostnader

Ersättning betalas till förtroendevald med funktionsnedsättning för de särskilda kostnader som uppkommit till följd av deltagande vid sammanträden eller motsvarande och som inte ersätts på annat sätt. Här ingår kostnad för t ex resor, ledsagare, tolk, hjälp med inläsning och uppläsning av handlingar och liknande.

Fråga om ersättning enligt denna paragraf prövas i varje enskilt fall av kommunstyrelsen.

3.5 Övriga kostnader

För andra kostnader än som avses i punkt 3.1 – 3.4 betalas ersättning om den förtroendevalde kan visa att särskilda skäl föreligger för dessa kostnader.

Ersättning erhålls inte om den förtroendevalde haft rimliga möjligheter att genom omdisponering av arbete eller på annat sätt kunna förhindra att kostnaderna uppkom.

Normala med förtroendeuppdrag förenade kostnader för telefon, facklitteratur, förberedande platsbesök, gruppsammanträden etc, förutsätts täckas av erhållet arvode eller ersättning.

Fråga om ersättning enligt denna paragraf prövas i varje enskilt fall av kommunstyrelsen.

4. Gemensamma bestämmelser

4.1 Hur man begär ersättning

För att få ersättning enligt punkterna 2.1 – 2.4 och 3.1 – 3.5 ska den förtroendevalde styrka sina förluster eller kostnader. Förluster eller kostnader ska anmälas till fullmäktiges eller nämndens sekreterare eller till annan som utsetts att ta emot dem.

Arbetsgivarintyg eller lönebesked som styrker avdrag för förlorad arbetsinkomst och semester ska lämnas för varje tillfälle om ersättning begärs. Uppgift från arbetsgivaren om avdragets storlek behöver dock inte lämnas varje gång, utan endast vid förändringar. För förlorad pensionsförmån ska den förtroendevalde yrka ersättning före mars månads utgång året efter det år till vilken förlusten hänförs, se punkt 2.2 ovan

För egna företagare/fria yrkesutövare lämnas försäkringsbesked från försäkringskassan på den senast anmälda sjukpenninggrundande inkomsten samt kopia på till försäkringskassan anmäld inkomst av vilket ska framgå varifrån inkomst erhålles. Kommunalt arvode får inte ingå i underlaget. Vidare ska kopia på F-skattebevis, alternativt intyg från företagets revisor, beroende på företagsform, inlämnas för att styrka att man är egen företagare.

Arvode enligt punkt 2.6 betalas ut utan föregående anmälan. Vad gäller arvode enligt 2.6 är dock förutsättningen att närvarolista upprättas för att automatisk utbetalning ska ske.

4.2 Senaste tidpunkt för yrkande om ersättning

Yrkande om ersättning för förlorad arbetsinkomst ska framställas senast inom ett år från dagen för sammanträde eller motsvarande till vilken förlusten hänförs.

Yrkande om ersättning för förlorad pensionsförmån ska framställas före mars månads utgång året efter det år till vilken förlusten hänförs. För kommunalråd gäller särskilda regler enligt normalpensionsreglementet (PBF).

Yrkande om förlorad semesterförmån ska framställas senast inom två år från dagen för sammanträde eller motsvarande till vilken förlusten hänförs.

Yrkande om andra ersättningar enligt dessa bestämmelser ska framställas senast inom ett år från dagen för sammanträde eller motsvarande till vilken kostnaden hänförs. Har räkning inte inkommit inom ett år efter det sammanträdet eller förrättningen avslutats, erhålls ersättning endast om kommunstyrelsen så medger.

4.3 Tolkning av bestämmelserna

Frågor om tolkning och tillämpning av dessa bestämmelser avgörs av kommunstyrelsen.

4.4 Utbetalning

Årsarvoden betalas ut med en tolfedel per månad.

Övriga ekonomiska förmåner betalas ut en gång per månad i efterskott.

Försättsblad ärende 18

– innehåller resterande handlingar till ärende 18

Tjänsteutlåtande

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Datum 2013-09-24

Reviderad 2013-09-30

2013-10-14

Dnr KS 2013/292-514

Till Kommunstyrelsen

Strategi för infartsparkeringar

Sammanfattning

Samhällsbyggnadsförvaltningen har på uppdrag av dåvarande Samhällsbyggnadsnämnden genomfört en utredning om infartsparkering och den förväntade nyttan. Resultatet är en kommunal strategi för planering av infartsparkeringar.

Beslutsförslag

Kommunstyrelsens beslut

1. Godkänna kommunens strategi för planering av infartsparkeringar.
2. Ge samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att under våren 2014 genomföra en djupare utredning av nyttoeffekter på framtida möjliga infartsparkeringar som förvaltningen valt ska utredas vidare.

Bakgrund

Samhällsbyggnadsförvaltningen fick den 23 mars 2011 i uppdrag av Samhällsbyggnadsnämnden att identifiera behov av, möjlig placering samt förväntad nytta av nya infartsparkeringar.

Förvaltningens slutsatser

1. Infartsparkeringar ska finnas där det finns möjlighet att öka andelen kollektivtrafikresande, men samtidigt inte minska andelen gående och cyklande.
2. Infartsparkeringar ska placeras där de bidrar till en bra reskedja och bör i största möjliga mån kunna samlokaliseras med naturliga målpunkter såsom skola och handel.
3. Syftet med infartsparkeringar är även att avlasta centrumområdet och bidra till ett effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur.

För Österåkers kommun innebär detta att infartsparkeringar med hög kvalitet vad avser cykel men även bil bör finnas vid Roslagsbanans hållplatser. Det finns parkering vid Österskär (20), Tuna gård (16), Åkersberga station (85+20+137), Åkers Runö (4) och Rydbo (35). Cykelparkeringar finns vid Roslagsbanans hållplatser, kvalitén är för de flesta hög. Cykelparkering finns även vid några av de större busshållplatserna med regionbuss. Behovet av högkvalitativ cykelparkering vid de stora hållplatserna bedöms vara stort.

Det pågår även ett projekt tillsammans med Trafikförvaltningen för ca 50 nya infartsparkeringsplatser för bil vid Åkers Runö station. I det kommande planarbetet för Täljö är det naturligt att se över möjligheten att anlägga en infartsparkering för cykel och bil i anslutning till Täljö station.

Tjänsteutlåtande

I övrigt bedöms inte att tillgången på infartsparkeringar ska utökas i nuläget då det finns tendenser att det påverkar resvanan till att minska andelen gång- och cykeltrafikanter till stationen och ökar biltrafiken i områden som inte är planerade för ökad biltrafik. I den pågående centrumutredningen utreds även en attraktiv bytespunkt och förändring av infartsparkeringarna.

Den största utvecklingspotentialen ser förvaltningen i att samordna infartsparkering med målpunkter utmed kommunens starka busstråk. De befintliga infartsparkeringarna finns vid Kulla vägskal (ombyggnation pågår, ca 100 platser när färdigt), Ljusterö färjeläge (20), Roslagskulla vägskal (30), Sandkilsvägen (55), Åkerstorp Trevebovägen, bakom ICA (36), Bergsättravägen (20), Luffarbacken (48) och Bergavägen (55). Luffarbackens framtida användning utreds inom projektet för Söraskolan.

Framtida möjliga lokaliseringar som förvaltningen valt att utreda vidare är Murkelvägen, Sjökarbyskolan, Solskiftesvägen, Båttorp, Össebyvägen, Korsgärdesvägen, Isättravägen samt väg 276 vid Österåkers golfklubb.

I det fortsatta arbetet tas hänsyn till risken att öka biltrafiken genom attraktiva infartsparkeringar. Förväntad nytta av nya infartsparkeringar är direkt beroende av vilka som nyttjar den. Nyttjas den av personer som tidigare åkt kollektivt längre sträcka, eller gått eller cyklat så blir nyttoeffekten negativ. Används infartsparkeringen av personer som tidigare åkt bil längre sträcka och nu byter till kollektiva färdmedel så blir nyttoeffekten positiv. För att ändra resmönster krävs dock oftast fler insatser än attraktiva bytespunkter men det kan vara en av förutsättningarna för att ändra resmönster.

För de möjliga lokaliseringar som förvaltningen valt att utreda vidare är de formella förutsättningarna varierande. Då lokaliseringarna främst finns inom detaljplanerat område och där sällan som allmän plats med parkeringsändamål eller kvartersmark som tillåter parkeringsändamål. Detta kan medföra krav på ny detaljplan eller att lov söks för avvikelserna från plan.

Kommunens fortsatta arbete bör inriktas mot att genomföra resvaneundersökningar för att få kunskap om invånarnas val av transportmedel och resvägar. En resvaneundersökning genomförs för övrigt under hösten 2013. I samarbete med Trafikförvaltningen och entreprenören bör en anpassning av kollektivtrafikens turtäthet och linjedragning eftersträvas i enlighet med invånarnas angivna behov. För att ytterligare förbättra attraktiviteten av kollektivtrafiken bör kvaliteten på cykelparkeringar och hållplatser höjas. Vidare bör en kommunikationsstrategi utarbetas för att sprida informationen till medborgarna på ett effektivt sätt.

Bilagor

1. "Parkeringsutredning Österåker" 2012-10-22



Anna Anderman
Väg- och trafikchef



Henrik Cederlund
Trafikingenjör

PARKERINGSUTREDNING ÖSTERÅKER



Strategi för infartsparkering

Lind, Magnus

[http://aris.us.wspgroup.com/projects/10166528/Document/Allman analysis och utredning/Parkeringsutredning Österåker.doc](http://aris.us.wspgroup.com/projects/10166528/Document/Allman%20analysis%20och%20utredning/Parkeringsutredning%20Österåker.doc)

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
Handläggare trafik Magnus Lind
Magnus Lind

Uppdragsnummer: 10168528

Filnamn och sökväg
http://ams.se.wspgroup.com/projects/10168528/document/allman_analysis_och_utredning/parkeringsutredning_osteraker.docx

Kvalitetsgranskad av: Otto Åstrand och Astrid Fernström

http://ams.se.wspgroup.com/projects/10168528/document/allman_analysis_och_utredning/parkeringsutredning_osteraker.docx

WSP Samhällsbyggnad
121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7
Tel: +46 8 688 60 00
Fax: +46 8 688 69 99
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
www.wspgroup.se

Innehållförteckning

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 Köpkvarter.....	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

¹De 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.

¹ 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 miljökvalitetsmålet "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 miljökvalitetsmål 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 regeringen 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. Bilnehavet 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 utträtta 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 beläggningsciffror, 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 RUPS 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 infartsparkere 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 att²:

- 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 infartsparkere 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 resstandarden 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.³ 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 infartsparkerna 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

² Transek 2006:46, Infartsparkeringar – en kunskapsinventering

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

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

I SLs riktlinjer för infartsparkeringar är utgångspunkten istället att möjligheten att infartsparkera bidrar till en kvalitetshöjning för kollektivtrafiken.⁵ 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.⁶ 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 om⁷:

- 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 %.⁸ Av samtliga infartsparkeringar

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

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

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

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

⁸ 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 %.⁹ 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 infartsparkering¹⁰. 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 betallosningar 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

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

¹⁰ 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 infartsparkere. 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 arbetssätt 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-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.
- 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 minskas. 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 centrumparkeringen 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 cykelparkeringens kvalitet i storstad
Som noteras i flertalet handböcker så beror en cykelparkerings kvalitet på ett flertal faktorer, inklusive:

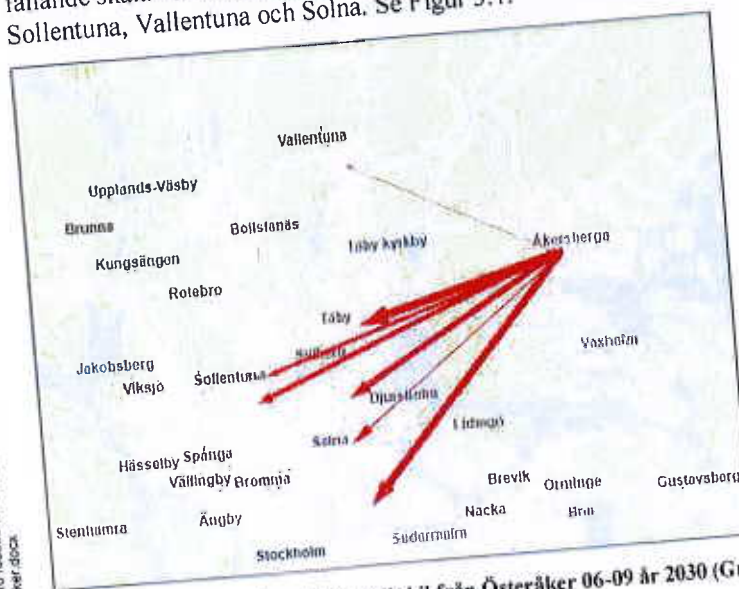
- Närhet till målpunkt/ huvudentré.
- Lokalisering i förhållande till huvudsaklig angöringsriktning.
- Stöldssäkerhet (t.ex. låsa fast cykeln ram, eller i låsbart garage).
- Väderskydd.
- Kapacitet (i förhållande till efterfrågan).
- Upplevd trygghet när det är mörkt (rädsla för överfall).”

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
	Arninge	1180
Täby	Centrala Täby	720
	Näsbypark	860
	Skarpäng-Ella	290
	Hägerås-Viggbyholm	260
Stockholms innerstad	City	640
	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
Vallerstuna	Båtsta-Kragstakund	270
Solna	Frösunda/Solna station	140
	Karolinska/Norra station	120

Tabell 3.1. Stora resvolymer 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 ajh/Mörby			Arninge		SUMMA	SUMMA	Ökning
	2008	2030	2008	2030	2008	2030	2008	2030	2008	2030	2008	2030	%	
	140	360	83	83	0	12	20	39	2	9	258	504	94%	
Botkyrka	79	198	77	59	2	4	515	597	10	40	683	899	32%	
Danderyd	41	87	73	80	3	5	12	14	1	4	131	189	45%	
Ekerö	157	433	80	75	6	13	31	43	2	11	276	624	118%	
Haninge	203	586	122	140	0	19	42	84	2	15	378	513	103%	
Huddinge	1421	3857	783	729	28	59	303	414	14	80	2530	1232	63%	
Innerstaden	117	428	490	610	31	91	42	75	3	22	873	608	78%	
Järfälla	226	491	75	49	4	7	41	47	2	14	242	451	132%	
Lidköping	263	805	120	118	8	18	58	85	3	18	451	657	56%	
Nacka	70	202	68	51	216	246	52	67	18	101	31	62	97%	
Norrälja	17	48	10	9	1	2	3	4	0	1	34	68	102%	
Nynäshamn	17	49	12	11	1	2	3	3	0	1	34	68	102%	
Salom	32	114	222	255	360	1042	17	28	2	32	633	1472	132%	
Sjötorp	146	442	626	645	55	131	98	125	7	42	931	1384	49%	
Sollentuna	221	741	426	542	15	39	112	184	7	42	781	1548	98%	
Solna	105	459	338	625	11	45	54	127	3	32	512	1288	152%	
Sundbyberg	832	1808	502	435	33	58	231	282	12	54	1610	2918	63%	
Stöckerort	107	294	54	41	4	7	21	28	1	0	187	377	102%	
Tyresö	163	408	174	143	17	34	293	317	61	363	708	1206	79%	
Täby	29	72	101	112	18	39	9	13	1	5	154	241	57%	
Upplands-Bro	80	189	292	350	119	303	39	83	6	75	504	879	94%	
Upplands-Väsby	56	125	81	80	23	42	82	90	33	150	273	487	79%	
Vällentuna	20	51	18	17	3	6	37	43	14	68	92	184	100%	
Vaxholm	96	292	39	39	3	7	19	30	1	8	148	378	155%	
Värmdö	451	1366	1794	1948	64	160	178	276	11	70	2498	3820	53%	
Västerort	84	210	89	74	16	28	134	140	58	298	380	758	89%	
Österåker	284	540	402	721	891	1322	61	123	14	27	1031	2732	68%	
Utomläningsnr														
Summa	6396	14054	7123	8056	1936	3738	2511	3288	289	1691	17254	31327	82%	

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.

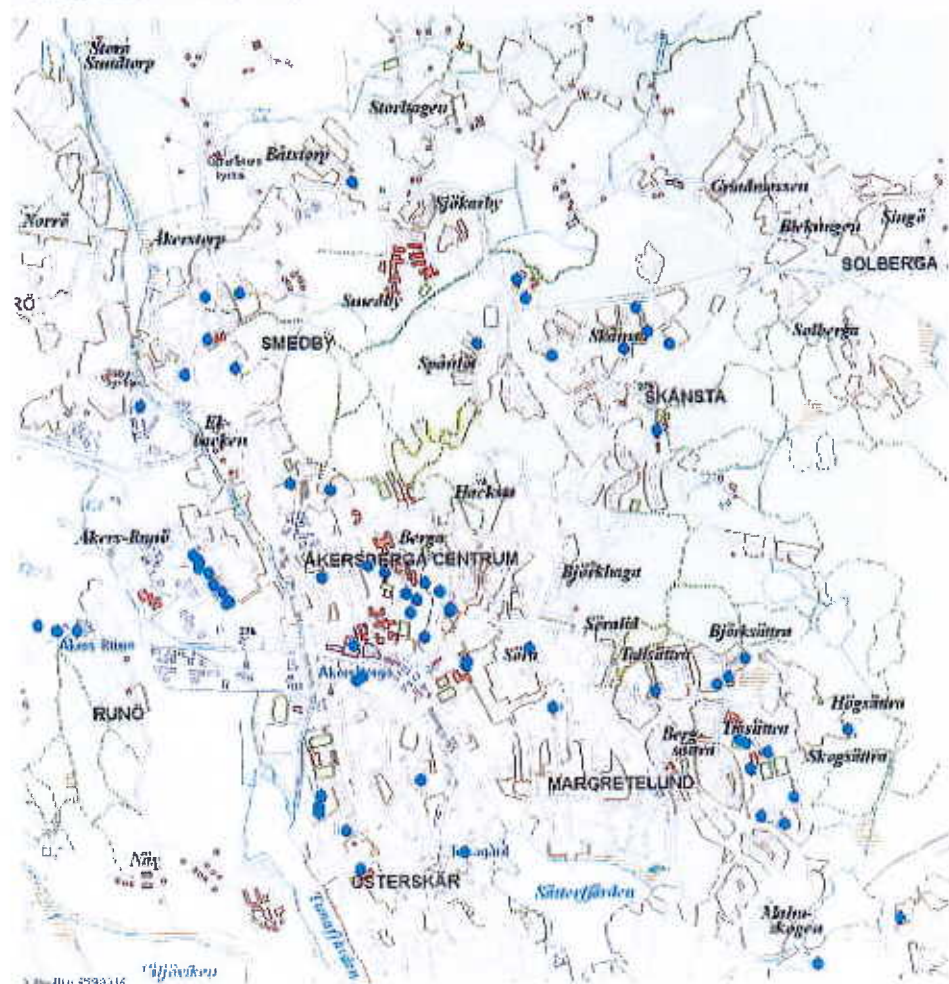
4 Nuläget

4.1 Handel

Enligt Janne Sandahl (JanneSandahlConsulting AB) står infartsparkering för cirka 2 % av handelns omsättning. Huruvida denna siffra stämmer för Österåker är svårt att säga.

4.2 Barnomsorg

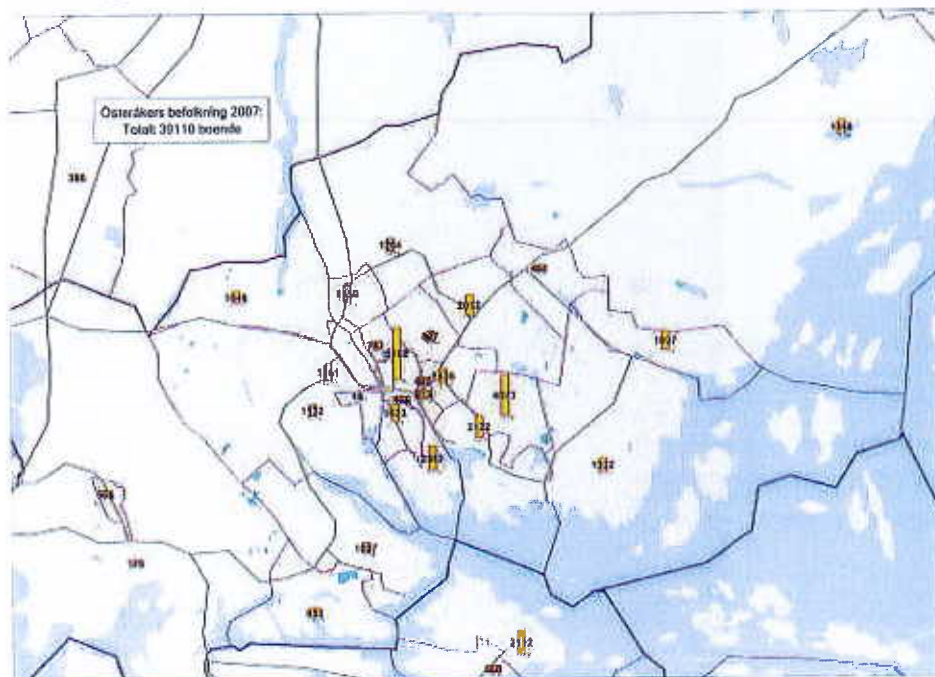
Många åker tåg till jobbet, men vill ändå ta bilen för att lämna och hämta barn på vägen. Därför finns det idag möjlighet att parkera bilen i anslutning till framförallt Roslagsbanan. I Figur 4.1 visas var barnomsorgen i Österåker är lokaliserade, platserna är markerad med blå ringar.



Figur 4.1. Barnomsorg i kommunen

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.

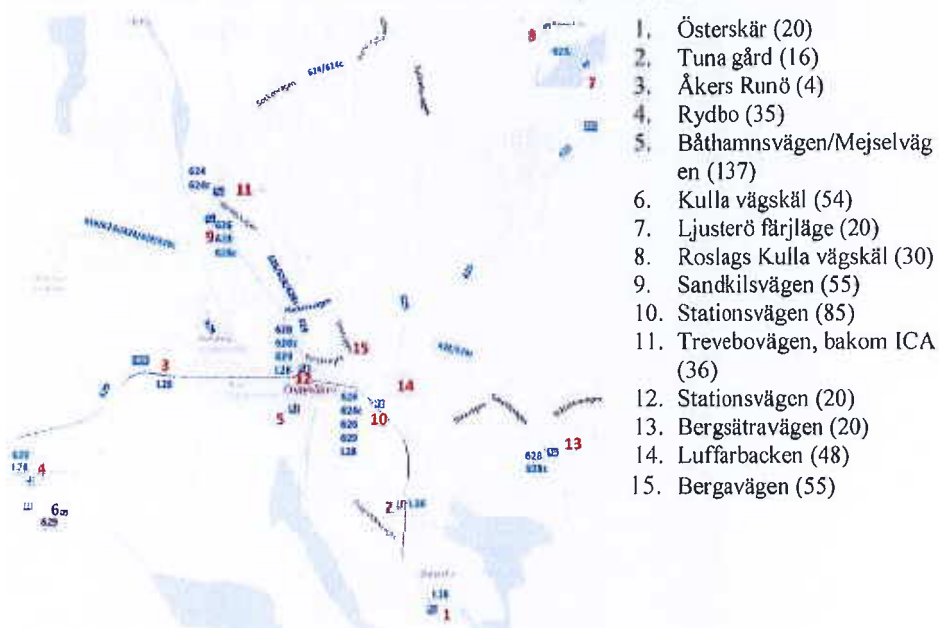


Figur 4.2. Befolkningsmängd 2007

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.



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 infartsparkerade.

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 vägskäl	54	-	-	-	-
7	Ljusterö färgeläger	Ljusterö färgeläger	20	-	-	-	-
8	Roslags-Kulla	Roslagskulla kyrka	30	-	-	-	-
9	Sandkilsvägen	Oxenstiernas väg	55	43	23	24	50
10	Åkersberga östra, Stationsvägen	Åkersberga	85	80	-	-	-
11	Åkerstorp Trebebovägen	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	-	-	-
Summa antal P-platser			637				

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 (busslinjerna 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.



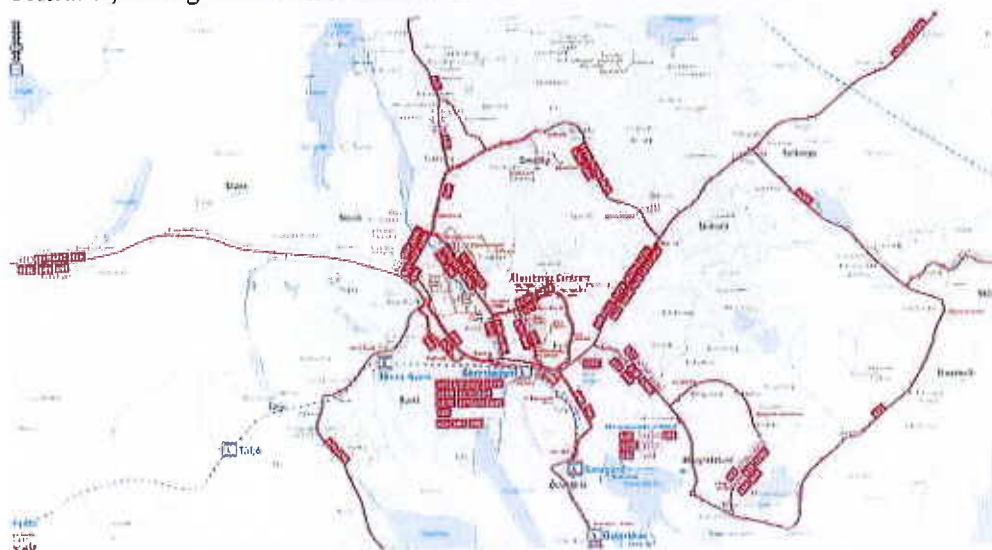
Figur 4.5. Var ifrån fordonet är registrerat, som infartsparkerar

4.4.2 Cykel

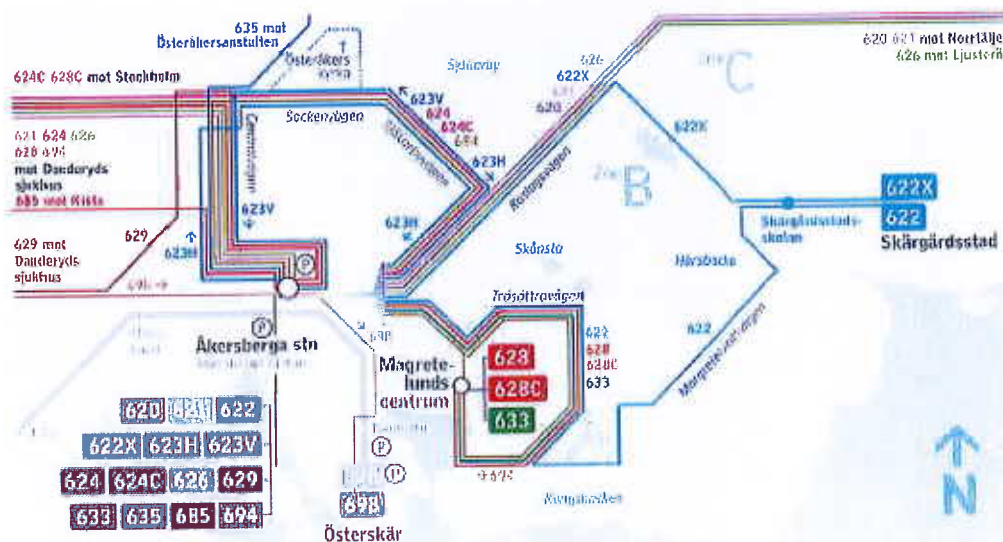
Vid alla stationerna utmed Roslagsbanan finns det bra cykelparkeringar med möjlighet att låsa fast cykeln under väderskyddat med tak. Kommunen arbetar med att sätta upp liknande cykelparkeringar vid busshållplatser med många på-/avstigande resenärer

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 bop till bop (minuter)									
		06:00-08:00 (turer)	18:00-18:00 (turer)	Åkerstorp	Solskiftsvägen	Rydbo	Åkersberga station	Åkers Rindö	Tunagård	Österåker	Ossanierens väg	Träskträ	Margretelunds centrum
Möckeln	624	8	6	51	11								
	626	11	10							03	10	00	
	Hälsjögränd	9	12			19	38	35	41	42			
Danderyds sjukhus	621												
	624	8	6	11	11		15						
	625	7	7				40				30		
	628	11	12								26	13	10
	624												
	627	5	5				15						
Rindö	625	6	5				41						

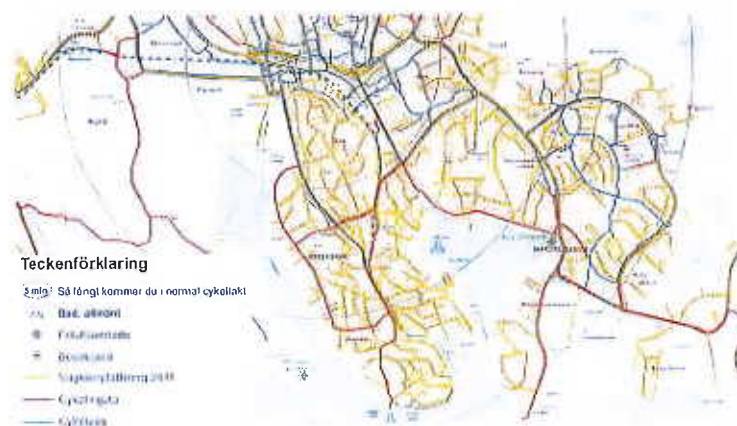
Figur 4.8. Turtätheten för kollektivtrafik

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 en 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).
- Väderskydd.
- 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.

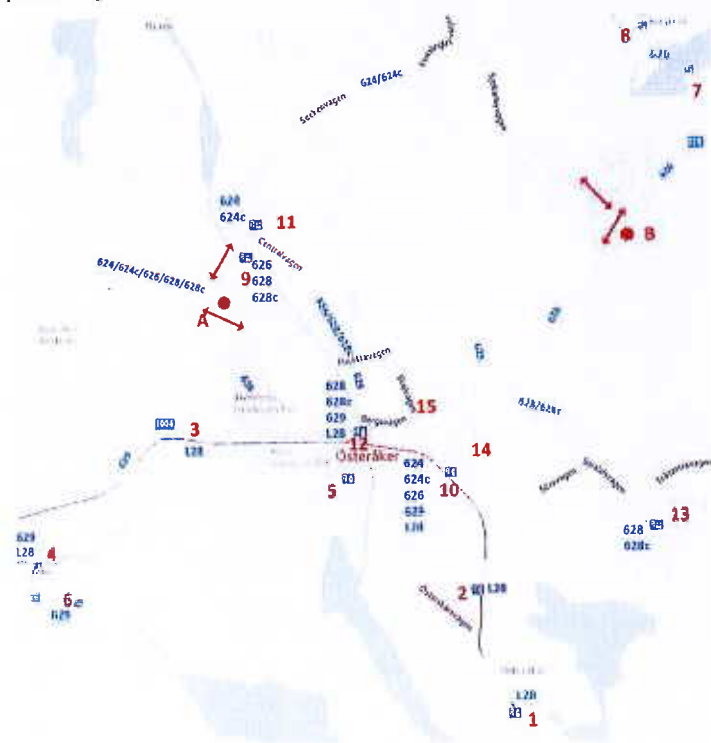
6 Förslag på strategi

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