

## Ansökningsformulär

Statligt stöd för att främja hållbara stadsmiljöer – Stadsmiljöavtal  
SFS 2015:579

## 1. Uppgifter om den sökande

Kommunens eller landstingets namn	Nacka kommun
Adress	Granitvägen 15,
Postadress	131 40 Stockholm
Organisationsnummer	21 20 00-0167
E-postadress	info@nacka.se
Telefonnummer	08-718 80 00
Plusgiro-/bankgironummer	BG 58 08-93 27
Kontaktperson/-er	Jan Eriksson Terese Karlqvist Amanda Sterner Nordin
Kontaktpersons e-postadress	<a href="mailto:Jan.eriksson@nacka.se">Jan.eriksson@nacka.se</a> <a href="mailto:Terese.Karlqvist@nacka.se">Terese.Karlqvist@nacka.se</a> <a href="mailto:Amanda.sterner-nordin@nacka.se">Amanda.sterner-nordin@nacka.se</a>
Kontaktpersons telefonnummer	08-718 78 71 08-718 94 79 08-718 96 68

Ansökan sker från Nacka kommun i samarbete med Trafikförvaltningen, Stockholms landsting.

## 2. Typ av åtgärd som stöd söks för

Kryssa i vilken typ av åtgärd som ansökan avse (fler alternativ är möjliga):

- Investeringar i anläggningar för lokal och regional kollektivtrafik (2 §)
- Investeringar i anläggningar för nya transportlösningar för lokal och regional kollektivtrafik för att demonstrera och prova dessa. (3 §)

## 3. En översiktlig beskrivning av hur åtgärder som stöd söks för och motprestationer passar in i kommunens eller landstingets övergripande arbete med en hållbar stadsmiljö (8 §)

3a. Hur främjar åtgärderna som stöd söks för och motprestationer en hållbar stadsmiljö?

Den planerade bussterminalen är en viktig del i utvecklandet av ett välfungerande och mer hållbart kollektivtrafiksystem, i en stadsdel som till stor del är bilberoende idag. Befolkningsprognoser i Boo indikerar på en befolkningsökning med 30 % för hela Boo och ca 72% för Orminge fram till 2030 och Trafikförvaltningen har bedömt ett ökat behov av kollektivtrafiken från 61 till 86 resor/timme i maxtid. En utvecklad bussterminal i Boos stadsdelscentrum Orminge centrum möjliggör en ökad kapacitet för de busslinjer som kommer att ansluta till den utbyggda tunnelbanan i Nacka. Orminge centrum utgör idag en knutpunkt i Boo och många invånare i Boo (och även Värmdö) handlar i och pendlar via Orminge centrum.

I samband med föreslagna motprestationer för bostäder i det närliggande området, närliggande infartsparkeringar samt utvecklade gång- och cykelvägar blir bussterminalen en satsning på en utveckling av hela Orminge centrum, som utgör stadsdelscentrum i Boo. På kort sikt bidrar satsningen till fler bostäder i kollektivtrafiknära läge och förbättrade möjligheter till handel samt resande för invånare i Boo. På längre sikt kan satsningen bidra till en förbättrad kollektivtrafik och ett mer hållbart resande för hela Boo.

### **3b. Vilka beslutade planer/program, till exempel översiktsplan, visar detta?**

Nacka kommuns översiktsplan är döpt till just "Hållbar framtid i Nacka" och främjandet av en hållbar stadsmiljö genomsyrar stora delar av översiktsplanen. I översiktsplanen beskrivs strategin "Ett komplett transportsystem med tunnelbana till Nacka" som kopplar an till Orminge centrum. I översiktsplanen öppnades möjligheten upp för att ansluta den planerade tunnelbanan till Orminge centrum, men efter utfallet i Sverigeförhandlingen våren 2016 är detta inte längre aktuellt. Istället ligger fokus på att utveckla en väl utbyggd busstrafik som istället kan komplettera den planerade tunnelbanans slutstation i Nacka.

Planprogram för Orminge centrum samt ÖP och strategin "Utveckla Nackas lokala centrum"

#### **Ange länk till översiktsplanen inklusive sidhänvisning.**

[http://infobank.nacka.se/ext/Bo\\_Bygga/oplan12/oversiktsplan\\_hog.pdf](http://infobank.nacka.se/ext/Bo_Bygga/oplan12/oversiktsplan_hog.pdf)

På s. 45-47 beskrivs strategin "komplett transportsystem med tunnelbana till Nacka" som knyter an till satsningen på Orminge centrum.

På sidan 48-50 beskrivs strategin "Utveckla lokala centra och dess omgivning" som knyter an till satsningen på Orminge centrum. Bland annat omnämns detaljplaneprogrammet i Orminge som exempel på en åtgärd: "Program för Orminge centrum antas och detaljplanearbete startas. Bussterminal och infartsparkering och plats för framtida tunnelbanestation integreras i centrumanläggningen."

Översiktsplanen aktualitetsprövas för närvarande.

### **3c. Ange länk till andra relevanta dokument som ni vill hänvisa till och som är relevanta för ansökan (exempelvis fördjupa översiktsplan, utbyggnadsplaner, trafikstrategi, cykelstrategi etc.). Ange även sidhänvisning.**

Ett detaljplaneprogram har antagits för Orminge centrum.

[http://infobank.nacka.se/Ext/Bo\\_Bygga/stadsbyggnadsprojekt/9387\\_orminge\\_centrum/3\\_program/3.2\\_antagande/Antagandehandling\\_webb.pdf](http://infobank.nacka.se/Ext/Bo_Bygga/stadsbyggnadsprojekt/9387_orminge_centrum/3_program/3.2_antagande/Antagandehandling_webb.pdf)

Planprogrammets vision beskrivs på s. 15-19 och bussterminalen beskrivs på s. 45-46.

#### 4. Beskrivning av åtgärden som stöd söks för (8§)

**4a. Beskriv kortfattat den eller de åtgärder som stöd söks för samt, vid komplexa åtgärder, vilka delar som ingår i respektive åtgärd. Lägg till fler rader om ni söker för fler än tre åtgärder.**

En öppen bussterminal i gata skulle innebära en utveckling av den befintliga bussgatan på Kanholmsvägen som idag omfattar tio busshållplatser. Enligt den trafikutredning som genomförts krävs följande åtgärder för att säkerställa en god funktion för kollektivtrafiken.

Åtgärd 1: Breddad gata vid Kanholmsvägen och Edövägen för att rymma bussgata.

Åtgärd 2: Befintlig korsning i Mensättravägen/Ormingeringen utformas om till en cirkulationsplats med dubbla körfält som rymmer buss.

Åtgärd 3: Förlängning av Utövägen till Mensättravägen i syfte att få en avlastande effekt på bussgatunätet i centrumområdet

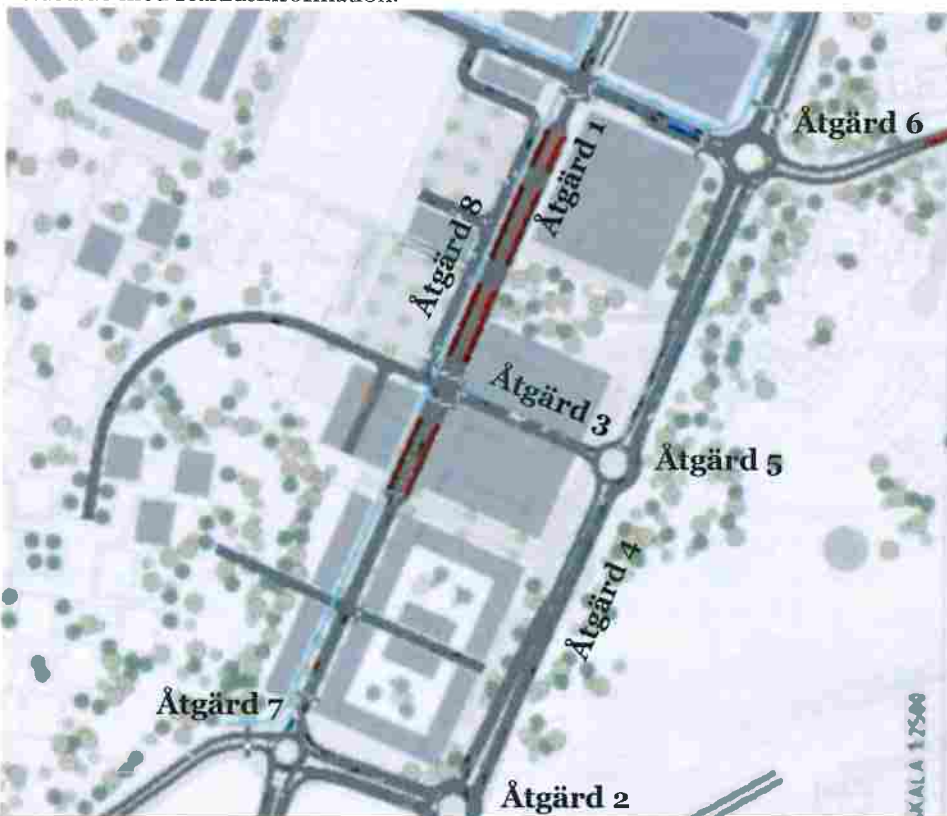
Åtgärd 4: Breddning av Mensättravägen norrut för förbättrad framkomlighet.

Åtgärd 5: Ny cirkulationsplats i korsningen Utövägen/Mensättravägen med dubbla körfält norrut (längst Mensättravägen).

Åtgärd 6: Befintlig korsning i Edövägen/Mensättravägen utformas om till en cirkulationsplats med dubbla körfält som rymmer buss. Cirkulationsplatsen ska utformas med frisläpp höger från Edövägen för att öka framkomligheten för buss.

Åtgärd 7: Befintlig cirkulationsplats i Ormingeringen/Kanholmsvägen utvecklas till en cirkulationsplats med dubbla körfält som rymmer buss.

Åtgärd 8: Fyra nya busshållplatser i Orminge C samt eventuell flytt av befintliga hållplatser. Troligtvis utrustade med realtidsinformation.



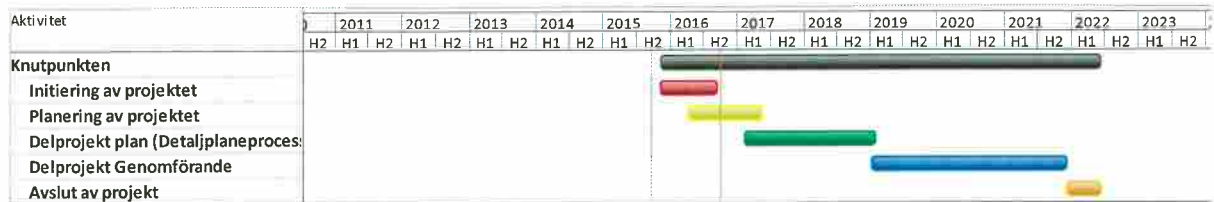
**4b. Vilka parter ingår i åtgärden? Om flera parter – vem gör vad?**

Nacka kommun ansvarar och bekostar bussterminalen i gata i form av anläggande av nya cirkulationsplatser och breddade gator. Trafikförvaltningen, Stockholms landsting, ansvarar för trafikering av terminalen.

**4c. Startpunkt för genomförande av åtgärden (år/månad) Bifoga tidplan eller GANTT-schema.**

Detaljplanen startar 2017 och pågår till och med 2018 (se projektdirektiv Knutpunkten och Hantverkshuset). Markförhandlingar och överlåtelser sker under 2019 för att möjliggöra breddning av

gata. Anläggande av breddade gator och nya/utvecklade cirkulationsplatser sker under 2020-2021. Nya/utvecklade busshållplatser byggs under 2021-2022.



**4d. Beskriv mognadsgraden i projektet.**

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

- 2011 genomfördes en förstudie av bussterminalen som visar på möjliga utformningar av en sådan bussterminal. Ansökan avser den valda utformningen med öppen terminal i gata.
- 2016-09-07 beslutades om ett projektdirektiv för stadsbyggnadsprojektet Knutpunkten där bussterminalen ingår.
- En riskutredning har även genomförts inom Orminge och kartlagt risker kopplade till panncentralen i Orminge samt Mensättravägen som är en trafikled för farligt gods.
- En trafikutredning har genomförts av Ramböll angående trafiksituationen i området, i syfte att kartlägga trafikkonsekvenser av en bussterminal i gata. En trafiksimulering genomfördes för alternativet och Ramböll kunde identifiera några åtgärder som behövs för att möjliggöra en hållbar trafiksituation för en bussgata. Åtgärderna som presenteras i denna ansökan (breddade gator och nya/utvecklade cirkulationsplatser) baseras på den utredning som Ramböll gjort.

Projektorganisationen utifrån Nacka kommuns projektmodell. För detta projekt har en projektgrupp samt en styrgrupp utsetts.

**4e. Beräknad slutpunkt för genomförande av åtgärden (år/månad). Ange även beräknad trafikstart i de fall det är motiverat.**

Detaljplan förväntas kunna antas 2018. Utbyggnad förväntas färdigställas 2021-2022.

**4f. Är åtgärden innovativ? Om JA, på vilket sätt? (1 §)**

I detta skede betraktas åtgärden inte som innovativ, men kommunen är positivt inställd till att integrera innovativa idéer i utformningen av bussterminalen. Sådana lösningar kan bidra till ett attraktivt och levande stadsrum och kan studeras under detaljplaneprocessen. Ett exempel på en innovativ utformning kan vara väntplatser som även utgör mötesplatser. Se exempel med musikskapande gungor som väntplatser i Montreal nedan.



**4g. Främjar åtgärderna kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik? (1 §)**

Kapacitetsstarka

Resurseffektiva

**Motivera på vilket sätt**

Åtgärderna skapar ökad kapacitet för kollektivtrafiken och förstärker nodpunkter mellan olika trafikslag i centrum. Närheten till centrum bidrar till att kollektivtrafiken blir attraktivare och effektivare. En välutvecklad kollektivtrafik med centrumnära bussterminal i knutpunkten för hela Boo medför att kollektivtrafikens marknadskraft stärks mot biltrafikens.

**5. Analys av hur åtgärderna leder till att en större andel personresor i staden sker med kollektivtrafik samt bidrar till att uppfylla miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö (8§)**

**Redovisa analys för hur åtgärderna leder till att en större andel personresor i staden sker med kollektivtrafik, att de leder till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser samt bidrar till att uppfylla miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö [Länk](#).**

En utvecklad bussterminal i närheten av centrum gör kollektivtrafiken tillgänglig och attraktiv. En minskad andel bilresor innebär minskat buller, minskade utsläpp, mer energieffektiva transporter och en långsiktigt hållbar samhällsutveckling.

Rambölls trafikutredning visade på att åtgärderna som ansökan avser är nödvändiga för att klara av en ökad busstrafik i ett framtida trafikscenario. Åtgärderna för bussarnas ökade framkomlighet förebygger trafiksäkerhetsrisker och bidrar till en god vardagsmiljö för de människor som rör sig i området. Trafikriskerna som skulle kunna uppstå till följd av en ökad kollektivtrafik på för smala vägar och oframkomliga cirkulationsplatser skulle utgöra en fara för människors hälsa och säkerhet.

**6. En redovisning av uppskattade kostnader och finansiering av åtgärderna och uppgift om när kostnaderna planeras att redovisas till Trafikverket (8 §)**

**6a. Kostnadsfördelning per åtgärd**

*Kostnader för åtgärderna är uppräknade med en kalkylosäkerhet på 25%.*

Kostnad (tkr)	Åtgärdens namn	2016	2017	2018	Efter 2018	Totalt belopp (tkr)
Kostnad åtgärd 1	Breddad gata Kanholmsvägen samt Edövägen				6 500	6 500
Kostnad åtgärd 2	Cirkulationsplats Mensättravägen/Ormingeringen				7 500	7 500
Kostnad åtgärd 3	Förlängning av Utövägen till Mensättravägen				5 000	5 000
Kostnad åtgärd 4	Breddning av Mensättravägen norrut				6 500	6 500
Kostnad åtgärd 5	Ny cirkulationsplats Utövägen/Mensättravägen				7 500	7 500
Kostnad åtgärd 6	Cirkulationsplats Edövägen/Mensättravägen				7 500	7 500
Kostnad åtgärd 7	Cirkulationsplats Ormingeringen/Kanholmsvägen				5 500	5 500
Kostnad åtgärd 8	Nya busshållplatser				4 000	4 000
Total kostnad (tkr)					50 000	50 000

**6b. Finansiering**

Fördelning per år (tkr)	2016	2017	2018	Efter 2018	Totalt belopp (tkr)
Kommunen/landsting				25 000	25 000
Regional kollektivtrafikmyndighet					
EU-bidrag					
Annan offentlig finansiering <i>Ange vilken</i>					
Privat finansiering					
<b>Ange sökt belopp*</b>				25 000	25 000
Total kostnad (tkr)				50 000	50 000

\*Stöd lämnas med högst 50 % av kostnaderna för att genomföra åtgärderna. Vid fastställandet av stödnivå beaktar Trafikverket om kommunen eller landstinget har sökt eller beviljats annan offentlig eller privat finansiering för att genomföra åtgärderna.(6 §)

## 7. Beskrivning av motprestationer som kommunen åtar sig att genomföra (8 §)

### 7a. Beskriv kortfattat de motprestationer som kommunen eller landstinget åtar sig att genomföra.

- **Planer för bebyggelse centralt, kollektivtrafknära och funktionsblandat inklusive en målsättning om att detaljplanerna huvudsakligen ska följa översiktsplanen.**  
*Beskriv (beskriv även hur det bidrar till ökat bostadsbyggande, antal bostäder):*

#### **Motprestation 1: Detaljplan för bostäder i kollektivtrafknära läge (Nybackakvarteret).**

Inom Orminge centrum har flera detaljplaner kommit igång i syfte att genomföra det planprogram som antagits. I centrumområdet planeras totalt 1100-1400 nya bostäder, varav 30% planeras som hyresrätter och 70% planeras med fri upplåtelseform (Planprogrammet s.86). En av de detaljplaner som utgår från planprogrammet är detaljplanen för Nybackakvarteret. Här planeras ca 200-300 bostäder, varav ca 30% utgör hyresrätter och 70% byggs med fri upplåtelseform.

Mer kan läsas på hemsidan för Nybackakvarteret: [http://www.nacka.se/stadsutveckling-  
trafik/har-planerar-och-bygger-vi/sok-projekt-pa-namn/orminge-  
centrum/nybackakvarteret/#panel-startpage](http://www.nacka.se/stadsutveckling-trafik/har-planerar-och-bygger-vi/sok-projekt-pa-namn/orminge-centrum/nybackakvarteret/#panel-startpage)

Inom markanvisningen ställdes krav på miljömål för Nybackakvarteret:  
[http://infobank.nacka.se/Ext/Bo\\_Bygga/stadsbyggnadsprojekt/9435\\_nybackakvarteret/markanvisning\\_nybackakvarteret/Milj%C3%B6m%C3%B6ruts%C3%A4ttningar\\_Nybackakvarteret.pdf](http://infobank.nacka.se/Ext/Bo_Bygga/stadsbyggnadsprojekt/9435_nybackakvarteret/markanvisning_nybackakvarteret/Milj%C3%B6m%C3%B6ruts%C3%A4ttningar_Nybackakvarteret.pdf)

Bland annat skrevs följande: ”Det ska finnas minst fyra cykelparkeringar per lägenhet, varav minst två är inomhus. För lägenheter som är 35 m<sup>2</sup> eller mindre gäller minst två cykelparkeringar per lägenhet, varav minst en är inomhus. Alla cykelparkeringar ska vara väderskyddade och låsbara för ramen. I övrigt gäller Nacka kommuns rekommenderade parkeringstal i dokumentet Strategi för cykelsatsningar i Nacka, sid 19. (bifogas). I anslutning till varje samlad cykelparkering (utomhus och inomhus) ska det finnas laddningsmöjlighet för elmoped eller elcykel. Minst ¼ av parkeringarna för bil ska ha laddpunkter anpassade för elbil. Varje laddpunkt ska ha minst 3,7 kW effekt. Kabel ska förläggas så att i princip varje parkeringsplats i framtiden kan försörjas med minst 7,4 kW.”

#### **Motprestation 2: Detaljplan för parkeringshus för infartsparkering samt cykelparkering.**

En annan detaljplan som bygger på planprogrammet är detaljplanen för parkeringshuset. Inom detaljplanen planeras ett parkeringshus som ska rymma minst 400 platser för infartsparkering/pendelparkering samt cykelparkeringar. Parkeringshuset planeras i närheten av bussterminalen i syfte att möjliggöra enkla byten från bil till kollektivtrafik. Detaljplanen ska även möjliggöra bostäder och verksamheter i parkeringshuset.

I samband med den planerade bussterminalen planeras ett gång- och cykelstråk som ska ansluta till det regionala cykelstråket längst Värmdövägen. Detta ingår inte i ansökan, men skulle i det fall medfinansiering medges för en bussterminal kunna utföras i samband med åtgärderna för bussterminalen. Inom motprestation 2 planeras cykelparkeringar som tillsammans med dessa nya cykelstråk kan möjliggöra och skapa incitament för ett hållbart resande och en aktiv livsstil.

I markanvisningen ställdes krav på miljömål för parkeringshuset.  
[http://infobank.nacka.se/Ext/Bo\\_Bygga/stadsbyggnadsprojekt/Parkeringshuset/Gr%C3%B6na\\_v%C3%A4rden\\_och\\_milj%C3%B6m%C3%A5l.pdf](http://infobank.nacka.se/Ext/Bo_Bygga/stadsbyggnadsprojekt/Parkeringshuset/Gr%C3%B6na_v%C3%A4rden_och_milj%C3%B6m%C3%A5l.pdf)

Bland annat skrevs:

”□ Det ska finnas minst en cykelparkering per rum (dvs en enrumslägenhet genererar en parkering, en fyrrumslägenhet 4 parkeringar), varav minst hälften av det totala antalet cykelparkeringar är väderskyddade. Alla cykelparkeringar ska vara låsbara för ramen.



I anslutning till varje samlad cykelparkering (utomhus och inomhus) ska det finnas laddningsmöjlighet för elmoped eller elcykel.

Minst ¼ av parkeringarna för bil ska ha laddpunkter anpassade för elbil.

Varje laddpunkt ska ha minst 3,7 kW effekt. Kabel ska förläggas så att i princip varje parkeringsplats i framtiden kan försörjas med minst 7,4 kW.”

- **Utbyggnad av gång- och cykelvägar och kollektivtrafik utöver det som medfinansiering söks för.**

Övriga detaljplaner i Orminge centrum inbegriper nya gång- och cykelstråk. Målbilden är enligt planprogrammet att skapa ett sammanhängande gång- och cykelstråk. Dessa kommer dock att byggas ut efter 2018.

- **Utformning av och hastighet på gator i staden anpassade för gående, cyklister och kollektivtrafik.**

I samband med omvandlingen av Orminge centrum kommer gaturummet att förändras i syfte att uppnå mer stadsmässighet. Utformning och hastighet kommer att anpassas.

- **Parkeringsstrategi, parkeringstal och avgifter för minskat antal bilar och biltrafik i staden.**

- **Motprestation 3: Nya parkeringstal**

Nacka kommun har en parkeringspolicy som antogs 2013 samt rekommenderade parkeringstal vid nybyggnad och ombyggnad som antogs 2014. Nacka kommun ser nu över sina rekommenderade parkeringstal och nu föreslås bl.a. projektspecifika och så kallade gröna parkeringstal. De nya parkeringstalen kommer att fattas beslut om innan 2018.

- **Övrigt**

#### **7b. Beskriv mognadsgraden i motprestationerna.**

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

- Motprestation 1: En markanvisning har genomförts och två byggherrar vann anbudstävlingen. Detaljplaneringen kommer att starta upp under hösten 2016.
- Motprestation 2: En markanvisning startades i september och mellan 5 september-21 oktober kommer det vara möjligt att lämna anbud. I januari fattas beslut om tilldelning av markanvisningen och detaljplaneringen kan starta under 2017.
- Motprestation 3: En arbetsgrupp har tagit fram förslag på nya parkeringstal. Förslaget kommer att diskuteras politiskt och beslut om nya parkeringstal ska fattas innan 2018.

#### **7c. Startpunkt och beräknad slutpunkt för genomförande av motprestationen (år/månad) Bifoga tidplan eller GANTT-schema**

- Motprestation 1: Detaljplanen planeras vara färdig 2018 och bostäderna planeras vara inflyttningsbara 2021/2022.
- Motprestation 2: Detaljplanen planeras vara färdig 2018 och bostäderna planeras vara inflyttningsbara 2021/2022.
- Motprestation 3: Kommunstyrelsen avser att fatta beslut i frågan i november 2016.

**8. En beskrivning av hur åtgärderna som stöd söks för och motprestationerna samt effekterna av dem kommer att följas upp (8 §)**

**8a. Hur kommer de åtgärder som stöd söks för och motprestationer följas upp?**

Åtgärderna och motprestationerna följs upp genom att årligen rapportera hur genomförandet av åtgärderna fortskrider till Trafikverket, när åtgärderna har genomförts görs en slutrapport som ges till Trafikverket.

**8b. Hur kommer effekterna följas upp?**

Vi kommer att göra före- och efterstudier av effekterna där resandeeffekterna följs upp genom Trafikförvaltningens årliga resandeundersökningar. Kommunen har genomfört en förestudie av trafiken i Orminge centrum med fasta mätpunkter. En sådan efterstudie planeras i samband med slutrapporten till Trafikverket.

**8c. Beskriv förväntade effekter.**

Ökad andel hållbara resor och ökat resande med kollektivtrafiken.

Genom motprestationerna kommer även fler bostäder att byggas i kollektivtrafknära läge, vilket bidrar till en hållbar bebyggelsestruktur och en hållbar samhällsplanering.

**9. Övriga förutsättningar av vikt för åtgärdernas och motprestationernas genomförande (8 §)**

**9a. Finns åtgärder i infrastrukturen i Nationell transportplan och Länstransportplan som är en förutsättning för ovanstående ansökan? Ange länkar om sådana finns.**

Nej.

**9b. Vilka risker finns att åtgärderna som stöd söks för inte genomförs som planerat (tid/kostnad)?**

Det finns en politisk uppbackning av den utvecklade bussterminalen och den finns förankrad i både översiktsplan och detaljplaneprogram. Det finns däremot en sedesvanlig risk för förseningar av detaljplanens genomförande till följd av överklaganden.

**9c. Vilka risker finns att motprestationerna inte genomförs som planerat (tid/kostnad)?**

Angående motprestation 1 finns det risk för förseningar av detaljplanens genomförande till följd av överklaganden. Stadsbyggnadsprojekten är beroende av marknadsläge och en generell risk är att tidplanerna påverkas av förändrade marknadslägen. Det skulle t.ex. kunna innebära en risk för att få eller inga anbud inkommer under markanvisningen av parkeringshuset (motprestation 2). Vi har dock fått indikationer på intresse för markanvisningen genom inkomna frågor om markanvisningen och bedömer därför inte den risken som hög. Motprestation 3 kräver ett politiskt beslut och inbegriper sedesvanliga risker kopplat till det.

**9d. Annan information av vikt för ansökan.**

## Rapportering och uppföljning


Vid beslut om stöd ska kommunen eller landstinget inom sex månader inkomma med en plan till Trafikverket om hur uppföljningen kommer läggas upp. Planen ska tas fram i samråd med K2 (Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik) som fått Trafikverkets uppdrag att utvärdera stadsmiljöavtalen. Kommunen eller landstinget ska utöver detta även vara behjälplig med uppgifter till den utvärdering som görs av stödet.

Mätning av resande och resandefördelning (bil, kollektivtrafik, gång och cykel) ska för relevanta områden ske före och efter genomförandet av åtgärder och motprestationer.

En kommun eller ett landsting som har fått stöd ska årligen till Trafikverket rapportera hur genomförandet av åtgärderna och motprestationerna fortskrider.

När åtgärderna som stödet avser har genomförts ska en slutrapport ges in till Trafikverket. Rapporten ska ges in inom sex månader från den planerade sluttidpunkt som framgår av beslutet (13 §).

Slutrapporten ska innehålla en ekonomisk slutredovisning av åtgärderna som stödet beviljats för. Av rapporten ska särskilt framgå vilka effekter som åtgärderna har gett. Rapporten ska ange om de motprestationer som kommunen eller landstinget ska genomföra är slutförda. Rapporten ska även innehålla en redogörelse för kommunens eller landstingets arbete för en hållbar stadsmiljö och hur åtgärderna och motprestationerna har bidragit i det arbetet (14 §).

Underskrift 	Befattning
Namnförtydligande ULF CRICHTON	EXPLOATERINGSCHEF

*Ansökan ska skrivas under av en person som är behörig att företräda kommunen eller landstinget enligt delegationsordningen.*

*Tänk på att bifogade länkar i dokumentet ska vara klickbara.*

