

Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

Informationsförvaltare
Anna Rakic

Fastställt av
Jens Plambeck

RIKTLINJE

Fastställt datum
2018-04-06

Ärende/Dok. id.
SL-S-772733
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Riktlinjer Infartsparkering

RiInfartsparkering



Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

RIKTLINJE
Fastställt datum
2018-04-06

Ärende/Dok. id.
SL-S-772733
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Revisionshistorik

| Revisions- nummer | Kapitel | Orsak till revidering | Sakgranskad av |
|----------------------|---------|-----------------------|-------------------|
| | | | |

Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

RIKTLINJE
Fastställt datum
2018-04-06

Ärende/Dok. id.
SL-S-772733
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Innehållsförteckning

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | Allmänt om trafikförvaltningens riktlinjer | 5 |
| 2 | Inledning..... | 6 |
| 2.1 | Bakgrund..... | 6 |
| 2.2 | Motivering och mål | 7 |
| 2.2.1 | Övergripande kravbild | 7 |
| 2.2.2 | Mål för kollektivtrafiken i Stockholms län..... | 8 |
| 2.3 | Syfte och avgränsning | 8 |
| 2.4 | Mottagare och användningsområde | 8 |
| 2.5 | När riktlinjen gäller..... | 9 |
| 2.6 | Avsteg..... | 9 |
| 3 | Definition av infartsparkering – krav för att ansöka om medel från länsplanen samt från SLL..... | 10 |
| 4 | Lokalisering och utformning av infartsparkering..... | 12 |
| 4.1 | Infartsparkering för bil | 12 |
| 4.2 | Infartsparkering för cykel | 13 |
| 4.3 | Anslutande gång- och cykelvägar till infartsparkering..... | 15 |
| 5 | Att styra användandet av infartsparkeringen för bil | 16 |
| 5.1 | Juridiska regleringar | 16 |
| 5.2 | Tekniska lösningar | 17 |
| 5.3 | Information | 17 |
| 6 | Metod för behovsbedömning av antal infartsparkeringsplatser | 18 |
| 6.1 | Infartsparkering för bil | 18 |
| 6.2 | Infartsparkering för cykel | 20 |
| 6.3 | Kostnad för anläggning..... | 21 |
| 6.4 | Inventering..... | 22 |
| 7 | Processbeskrivning | 22 |

Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

RIKTLINJE
Fastställt datum
2018-04-06

Ärende/Dok. id.
SL-S-772733
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

| | |
|--|----|
| 7.1 Ansökningsprocessen..... | 23 |
| 7.2 Krav för genomförande | 25 |
| 7.3 Genomförande | 25 |
| 7.4 Finansiering | 25 |
| 7.4.1 Medfinansiering | 25 |
| 7.4.2 Drift och underhåll..... | 26 |
| 7.4.3 Reinvestering och standardförbättringar..... | 26 |
| Referenser..... | 27 |

Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

RIKTLINJE
Fastställt datum
2018-04-06

Ärende/Dok. id.
SL-S-772733
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

1 Allmänt om trafikförvaltningens riktlinjer

Riktlinjerna utgör grunden för trafikförvaltningens kravställande verksamhet. Riktlinjerna baseras på lagar och förordningar eller bedömd kravnivå för att nå trafikförvaltningens kort- och långsiktiga mål.

För övergripande information om trafikförvaltningens riktlinjer samt av definition **ska**- och **bör**-krav se *Allmänt om trafikförvaltningens riktlinjer SL-S-1000221*.

Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

RIKTLINJE
Fastställt datum
2018-04-06

Ärende/Dok. id.
SL-S-772733
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

2 Inledning

2.1 Bakgrund

Kollektivtrafiken ska bidra till en hållbar samhällsutveckling genom att tillhandahålla möjligheter till ett hållbart resande. Riktlinjer för Infartsparkering (RiPark) togs fram senast 2006. Sedan dess har en hel del hänt, varvid RiPark nu omarbetats. Infartsparkering har länge varit ett gemensamt ansvar för väghållaren/kommunen och kollektivtrafikhuvudmannen. Ett gemensamt ansvar är sällan okomplicerat och det är därför viktigt med en klar och tydlig ansvarsfördelning. RiPark utgör grunden för denna ansvarsfördelning, vad gäller infartsparkeringar som kan erhålla medel från länsplanen¹ respektive Stockholms Läns Landsting (SLL).

Infartsparkeringar är en viktig del i stommen i den regionala kollektivtrafiken och ska möjliggöra ett smidigt byte mellan bil och cykel till kollektivtrafik. Bra utformad, bra lokaliserad, i adekvat omfattning, försedd med korrekta trafikföreskrifter/skyltning och väl skött tillhandahåller infartsparkeringen en god service till kollektivtrafikresenären och utgör ett bra komplement till kollektivtrafiken.

Infartsparkering för bil ska främst utgöra ett komplement för de kollektivtrafikresenärer som bor i de delar av länet där kollektivtrafikens resandeunderlag inte är tillräckligt för att erbjuda kollektivtrafik med sådan turtäthet och närhet att det fungerar för resenärens hela resa. Genomtänkt och bra utformad kan parkeringen bidra till att fler personer väljer att ställa bilen vid närmsta kollektivtrafikknutpunkt istället för att ta bilen hela vägen till målpunkten. Riktade informationsinsatser är också viktigt så att parkeringen är känd av de resenärer som är i behov av den. Infartsparkering för bil är dock inte okomplicerat då den i tätbebyggda områden med god tillgång till kollektivtrafik riskerar att få motsatt effekt och istället bidra till en högre bilanvändning genom att resenären föredrar att ta bilen istället för buss till exempelvis pendeltågsstationen. Därmed kan anläggande av infartsparkeringar leda till ett minskat resenärsunderlag för busslinjer, vilka därmed riskerar att glesas ut. Gratis eller skattesubventionerad infartsparkering utgör då en sponsring med

¹ Trafikförvaltningen inom SLL är i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet den part som kan söka om medel från länsplanens "kollektivtrafikpott" där infartsparkeringar för cykel och bil ingår. Trafikverket är vidare den part som beslutar hur medel från länsplanen ska fördelas.

Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

RIKTLINJE
Fastställt datum
2018-04-06

Ärende/Dok. id.
SL-S-772733
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

skattemedel av resor med bil, på bekostnad av de grupper i samhället som är hänvisade till kollektivtrafiken för sitt resande, och som riskerar att få en sämre service då resandeunderlaget sviker och förutsättningarna för att upprätthålla en god busstrafikservice försämras. Tidigare studier² har visat att majoriteten av resenärerna som nyttjar befintliga infartsparkeringar hade valt att cykla eller åkt kollektivt till stationen/hållplatsen om parkeringsmöjligheten inte fanns i samma utsträckning. Endast en mindre del skulle ha tagit bilen hela vägen till målpunkten.

Infartsparkering för cykel fanns inte med i den tidigare versionen av RiPark från 2006, och har inte ovanstående beskrivna problembild. Goda möjligheter till cykelparkering i nära anslutning till kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter innebär ett gott komplement till kollektivtrafiken, ger en god service till resenären, kan bidra till ökad cykling och därmed bättre folkhälsa samt bidrar till ordning och reda och ökad säkerhet vid utgångarna om cyklarna parkeras på ordnade platser. För att cykelparkeringarna ska fylla sin funktion är det även viktigt att det finns tillgängliga och säkra anslutningsvägar. Enligt den regionala cykelplanen för Stockholms län är utbyggnad av cykelparkeringar vid kollektivtrafikens knutpunkter den åtgärd som bedöms vara till gagn för flest resenärer fram till år 2030.

2.2 Motivering och mål

I Stockholms län utgör landstinget den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM), som bland annat har ansvaret för det regionala trafikförsörjningsprogrammet, med flera mål med fokus på en attraktiv kollektivtrafik samt en ökad kollektivtrafikandel. Vidare har trafikförvaltningen strategier med principer som styr mot hållbar utveckling med fokus på goda bytesrelationer vid våra stationer och hållplatser.

RiPark utgör det styrande dokument som ska ligga till grund för vilka krav som ska ställas på infartsparkeringar som avses anläggas med medel från Länsplanen och från SLL, samt för hur dessa medel ska fördelas över länets kommuner för anläggande av infartsparkering för såväl bil som cykel.

2.2.1 Övergripande kravbild

RiPark ska förhålla sig till gällande lagstiftning:

² AB Storstockholms lokaltrafik, Infartsparkeringar, fördjupande studier 1999, Infartsparkeringsplan för Nordostsektorn 2016 m.fl.

Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

RIKTLINJE
Fastställt datum
2018-04-06

Ärende/Dok. id.
SL-S-772733
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

- Plan och bygglagen styr markanvändningen, genom kommunernas möjlighet till planläggning och beviljande av bygglov.
- Regleringen av infartsparkeringen möjliggörs genom planläggning till kvartersmark och möjlighet till utfärdande av kontrollavgifter enligt LKOP³.

Vidare har RiPark att förhålla sig till den kravställning och de medel som finns att tillgå i aktuell Länsplan, från vilken statligt medel kan sökas för anläggande av infartsparkering.

RiPark ska också förhålla sig till SLL:s aktuella budget med planår. I RUFSS 2050 är ett av förhållningsätten för den rumsliga strukturen att utforma infartsparkeringar för bil och cykel på lämpliga avstånd i de stora stråken för att främja resor med kollektivtrafik in till den regionala kärnan.

2.2.2 Mål för kollektivtrafiken i Stockholms län

Trafikförvaltningen har mål om Attraktiva resor, Tillgänglig och sammanhållen region samt Effektiva resor med låg hälso- och miljöpåverkan. Det finns även mål om att andelen som reser kollektivt i länet ska öka. Bra utformat kan infartsparkeringar bidra till en ökad måluppfyllelse. Men infartsparkering kan samtidigt bidra negativt till måluppfyllelsen genom att minska resenärsunderlaget för busstrafiken, vilket medför att busslinjer kan glesas ut samt genom att anslutningsresor till fots och med cykel ersätts av anslutningsresor med bil.

2.3 Syfte och avgränsning

RiPark utgör trafikförvaltningens samlade kravbild och ger vägledning i arbetet med lokalisering, planering och utformning av infartsparkeringar, samt underlättar fördelningen av medel mellan de ansökningar som inkommer från länets kommuner. RiPark ska förenkla, förtydliga och vara ett verktyg i arbetet med planering och utbyggnad av bytespunkter för att ge resenären ytterligare ett komplement till sin resa.

2.4 Mottagare och användningsområde

RiPark vänder sig till trafikförvaltningen, myndigheter och kommuner som trafikförvaltningen samverkar med vid nybyggnad av infartsparkering.

³ Lag om kontrollavgift vid olovlig parkering (1984:318)

Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

RIKTLINJE
Fastställt datum
2018-04-06

Ärende/Dok. id.
SL-S-772733
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

2.5 När riktlinjen gäller

RiPark ska efterföljas i trafikförvaltningens verksamhet och ska utgöra grundläggande förutsättningar när infartsparkeringar anläggs med medel från Länsplanen och från SLL.

2.6 Avsteg

Avsteg från dessa riktlinjer kan medges av trafikförvaltningen och kräver avstegshantering enligt *Upprättande och förvaltning av trafikförvaltningens riktlinjer*.

3 Definition av infartsparkering – krav för att ansöka om medel från länsplanen samt från SLL

För att kunna komma ifråga för medel från Länsplanen eller från SLL **ska** nedanstående punkter uppfyllas. Dessa punkter definierar vad som är att betrakta som infartsparkering enligt dessa riktlinjer.

- Infartsparkeringens syfte **ska** vara att möjliggöra ett smidigt byte från cykel eller från bil till kollektivtrafik. Annan parkering än för detta ändamål **ska** nekas medfinansiering.
- För att räknas som infartsparkering **ska** den ligga i nära anslutning till en station eller hållplats med hög turtäthet⁴. Se vidare under 4.1 respektive 4.2.
- Infartsparkeringen för bil **bör** prioriteras för boende i sådana delar av länet som inte trafikeras med kollektivtrafik på ett sådant sätt att arbetspendling är möjlig. För dessa kollektivtrafikresenärer **bör** infartsparkering vara avgiftsfri.
- Infartsparkering för bil **bör** inte anläggas så nära regioncentrum så att den konkurrerar med befintlig kollektivtrafik. För befintliga infartsparkeringar nära regioncentrum **bör** styrmedel införas för att reglera användandet. *Se vidare under avsnitt 5.*
- Infartsparkeringen **ska** vara lokaliserad på mark som berörd kommun har förfoganderätt över. Kommunen **ska** ha hela ansvaret för drift och underhåll av infartsparkeringen.
- Infartsparkering för bil inom tätbebyggt område **ska** vara planlagd, eller inom rimlig tid bli planlagd som kvartersmark, och reglerad med uppsatta vägmärken enligt LKOP⁵ för att säkerställa att parkeringen används som infartsparkering. Vid behov kan ytterligare styrmedel

⁴ Vad som innebär hög turtäthet skiljer sig beroende på om parkeringen ligger i tätbebyggt område eller på landsbygden. Se vidare under avsnitt 6 – Metod för behovsbedömning av antal infartsparkeringsplatser.

⁵ Lag om kontrollavgift vid olovlig parkering (1984:318)

Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

RIKTLINJE
Fastställt datum
2018-04-06

Ärende/Dok. id.
SL-S-772733
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

införas såsom accesskortläsare, avgifter eller tidsregleringar. *Se vidare om olika typer av styrmedel under avsnitt 5.*

- Användandet av infartsparkeringen **ska** vara öppen för alla kollektivtrafikresenärer, oavsett hemkommun. Användandet får inte begränsas till de egna kommuninvånarna.
- För bedömning av behovet av nya parkeringsplatser **ska** metod för behovsbedömning i avsnitt 6 tillämpas.
- För att erhålla medel från SLL **ska** avtal träffas mellan SL/SLL och kommunen som bl.a. reglerar genomförande, underhåll och drift av parkeringen. Se vidare under avsnitt 7.3.

Medel från Länsplanen och från SLL för anläggande av infartsparkeringar är till för att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken, främst för cyklister och för sådana bilister som bor i de delar av länet som inte har tillräckligt resandeunderlag för att kollektivtrafiken ska kunna tillhandahålla tillräcklig närhet och turtäthet för att möjliggöra arbetspendling. Behovsbedömningen i avsnitt 6 visar att personer som har långt till närmsta hållplats/station har störst behov av infartsparkering för bil, vilket framförallt gäller personer boende i glesbygd.

Infartsparkering för bil bör inte anläggas så nära regioncentrum att bilresandet konkurrerar med befintlig kollektivtrafik. Det är därför bättre att satsa på fler mindre infartsparkeringar längre ut i länet snarare än få och stora nära regioncentrum.⁶ En avvägning vid lokalisering av nya infartsparkeringar måste göras för att kollektivtrafikresenären ska få en så smidig resa som möjligt med få byten samtidigt som bilåkandet bör minimeras.

Infartsparkering för cykel har inte samma problembild som infartsparkering för bil utan bidrar till ett hållbart resande och med bra utformning och placering kan den även öka kollektivtrafikandelen. Behov av cykelparkeringsplatser finns på de flesta stationer och stombusshållplatser.

⁶ Trafikförvaltningens trafikstrategi 2013

4 Lokalisering och utformning av infartsparkering

4.1 Infartsparkering för bil

Infartsparkering för bil som finansieras med medel från länsplanen respektive SLL **ska** ha grundläggande standarder enligt nedan.

- Parkeringen **ska** vara lokaliserad på mark som kommunen har förfoganderätt över under hela den period som avtal skrivs för.⁷
- För att minska den totala restiden **ska** parkeringen vara placerad i närheten av stationen/hållplatsen. Avståndet till stationsentré/hållplats **bör** vara maximalt 400 meter. *Längre avstånd kan accepteras beroende på förhållandena på platsen men då bör minst en parkeringsplats för fordon med speciellt parkeringstillstånd för funktionsnedsättning anläggas närmare stationsentrén/hållplatsen.*
- Mark och anslutningsvägar **ska** vara hårdgjorda och försedda med markerade parkeringsrutor, samt refuger vid behov.
- Belysningen **ska** vara småskalig och god. Belysningsmaster **ska** inte användas.
- På samtliga infartsparkeringar **ska** finnas platser reserverade för fordon med speciellt parkeringstillstånd för resenärer med funktionsnedsättning i enlighet med RiTill⁸. Dessa ska vara placerad närmast det färdmedel resenären ska byta till. *Parkeringsplatserna för funktionsnedsatta ska i övrigt gällande utformning och lokalisering uppfylla kraven i RiTill, se avsnitt 4.5 för angöring och parkering samt avsnitt 7.3 avseende skyltning.*
- Det **ska** finnas en belyst och hårdgjord gångväg till det färdmedel resenären ska byta till.

Lokalisering av infartsparkering har betydelse för i vilken utsträckning den används. All åktid, väntetid och gångtid som kan besparas resenären bidrar till en ökad attraktivitet för kollektivtrafiken. Infartsparkeringens utformning och lokalisering är också central för känslan av trygghet på parkeringen.

⁷ Med förfoganderätt menas att kommunen ska äga eller på annat sätt ha rätt att nyttja marken för det avsedda ändamålet under hela avtalsperioden, exempelvis genom servitut eller nyttjanderätt. Kommunen står således som ägare till anläggningen medan SLL:s bidrag villkoras genom avtal mellan parterna.

⁸ Trafikförvaltningens riktlinjer för tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning

Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

RIKTLINJE

Fastställt datum
2018-04-06

Ärende/Dok. id.
SL-S-772733
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Avsaknaden av andra människor på parkeringsplatsen och runt om gör att infartsparkeringen kan kännas som en otrygg plats för den enskilda personen och som en osäker plats för bilen att stå på. Rädsla för bilinbrott är störst under dagen då det oftast är väldigt stilla på en infartsparkering medan rädslan för sin egen säkerhet är störst på kvällstid.⁹

Bra belysning och korta gångvägar till det färdmedel resenären ska byta till är viktigt för god tillgänglighet och trygghet. Om parkeringen inte är i markplan utan har en flerplanslösning är trygghetsskapande åtgärder viktigare än om parkeringen ligger i markplan.

Tillämpbara delar i trafikförvaltningens riktlinjer för tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning och Riktlinjer för brandskydd i byggnad, anläggning och fordon **ska** följas vid planering och anläggande av infartsparkeringar ovan och under mark.

4.2 Infartsparkering för cykel

Infartsparkeringar för cykel, som finansieras med medel från länsplanens kollektivtrafikpott¹⁰ respektive SLL, **ska** ha grundläggande standard enligt nedan.

- Parkeringen **ska** vara lokaliserad på mark som kommunen har förfoganderätt över under hela den period som avtal skrivs för.¹¹
- Parkeringen **ska** ligga i direkt anslutning till stationen/hållplatsen och dessutom i nära anslutning till cykelvägar och gatunätet. Avståndet bör vara maximalt 25 meter från stationsentré/hållplats. *Längre avstånd kan accepteras beroende på förhållandena på platsen men kommunen*

⁹ Ripark-06

¹⁰ För cykelparkeringar finns inget krav att en kollektivtrafikmyndighet ska vara sökande för att beviljas statlig medfinansiering. Kraven i 4.2 gäller för de cykelparkeringar som söks inom ramen för kollektivtrafikpotten tillsammans med övriga infartsparkeringar.

¹¹ Med förfoganderätt menas att kommunen ska äga eller på annat sätt ha rätt att nyttja marken för det avsedda ändamålet under hela avtalsperioden, exempelvis genom servitut eller nyttjanderätt. Kommunen står således som ägare till anläggningen medan SLL:s bidrag villkoras genom avtal mellan parterna.

Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

RIKTLINJE
Fastställt datum
2018-04-06

Ärende/Dok. id.
SL-S-772733
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

bör i så fall säkerställa att cyklister inte kan parkera informellt närmare entrén/hållplatsen.

- Finns fler än en ingång till stationen **bör** cykelparkering anläggas vid samtliga ingångar.
- Cykelparkeringar **ska** planeras och anläggas i sådant läge att de inte blockerar utrymningsvägar eller hindrar framkomlighet för räddningstjänst.
- Cykelparkeringsplatserna **ska** vara utformade för att ge möjlighet att låsa fast ramen, inte bara framhjulet.
- Cykelparkeringen **ska** vara belyst och försedd med tak.
- Det **bör** även planeras för lastcyklar av olika modeller och för mopeder.
- Cykelparkeringar inomhus **bör** ha hög säkerhet, vara lättillgängliga, lokaliserade nära målpunkten, ljusa och trygga samt bekväma att komma in och ut ur med cykel.
- Cykelparkeringar enligt ovan beskrivna standard **ska** vara gratis för kollektivtrafikresenärer. Parkeringar med övrig service såsom låsta cykelrum, cykelboxar och omklädningsrum är möjliga att avgiftsbelägga genom avtal med SLL.

Avgörande för om cykelparkeringen kommer att användas är placeringen i förhållande till målpunkten. En felplacering av en cykelparkering på bara några meter kan avgöra om parkeringen används eller om cyklisterna parkerar informellt. Ett för litet antal cykelparkeringsplatser skapar oreda och kan leda till en ordningsfråga. Oredan i sin tur är ett tillgänglighetsproblem för personer med nedsatt syn- eller rörelseförmåga och kan utgöra ett hinder för räddningstjänsten. Kombinerade lösningar med både hjulhållande cykelställ och ramlåsning att föredra då det skapar mer ordning och det är tydligare för användarna var och hur cykeln ska placeras. Det ska vara bekvämt att komma till och från parkeringen och att låsa cykeln, oavsett vilken modell cykeln har.

Lånecykelstationer är en form av cykelparkering som inte omfattas av definitionen infartsparkering för cykel. Lånecykel är också ett komplement till kollektivtrafiken där resenären har möjlighet att kombinera de två transportsätten i ett hela-resan-perspektiv. Lånecykelstationer bör ligga i direkt anslutning till stationen/hållplatsen för smidig överflyttning. De ska planeras och anläggas i sådant läge att de inte blockerar utrymningsvägar eller hindrar framkomlighet för räddningstjänst.

Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

RIKTLINJE
Fastställt datum
2018-04-06

Ärende/Dok. id.
SL-S-772733
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Cykelparkeringar, som finansieras med medel från Länsplanens kollektivtrafikpott och från SLL, **ska** kunna användas året runt och **ska** därför driftas och underhållas året runt.

Vid snö och halka är skottning och halkbekämpning ett problem då detta ofta måste ske manuellt. Det finns exempel på cykelparkeringar som har uppvärmd mark för att kringgå detta.

4.3 Anslutande gång- och cykelvägar till infartsparkering

För att infartsparkeringen ska kunna användas på bästa sätt är det viktigt att det finns anslutande gång- och cykelvägar i tillräcklig omfattning samt att de är säkra och tillgänglighetsanpassade. Kommunen ansvarar för att anslutande gatunät samt gång- och cykelvägar som ansluter till infartsparkeringen finns utbyggda och är tillgänglighetsanpassade. Detta gäller även i de fall kommunen inte är väghållare. Kommunerna får i sådana fall ta kontakt med ansvarig väghållare och utreda möjligheten för tillgänglighetsanpassning. För att medel från SLL ska kunna tillskjutas till nya infartsparkeringar **ska** nedanstående punkter uppfyllas:

- Mellan infartsparkering och det kollektivtrafikfärdmedel som avses användas **ska** det finnas säkra och tillgänglighetsanpassade gångvägar.
- RiTill och RiPlan **ska** vara vägledande vid utformning av anslutande gång- och cykelvägar.

I trafikförvaltningens Riktlinje Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning (RiTill) finns kravställning framtagen för tillgänglighet och säkerhet vid utformning av anslutningsvägar. Bland annat bör fotgängare och cyklister separeras från biltrafiken, belysningen ska vara god, gångvägar ska ha en hårdgjord, plan och halkfri yta samt utformas så att personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga kan ta sig fram.

Det kan finnas fall där det är motiverat att anlägga en infartsparkering även fast det inte finns tillgängliga anslutningsvägar utbyggda. trafikförvaltningen bedömer huruvida avsteg från riktlinjerna kan ske och följer då avstegsrutinen i avsnitt 2.6.

5 Att styra användandet av infartsparkeringen för bil

Infartsparkeringar för bil i centrala och attraktiva lägen är ofta fullbelagda. En rapport¹² som trafikförvaltningen tagit fram för nordostsektorn visar att en majoritet av de som använder infartsparkeringar i centrala lägen bor i områden med bra eller mycket bra kollektivtrafikförbindelser. Dessutom visade rapporten på att det var många som parkerat för annat ändamål än att resa vidare kollektivt. I punkterna nedan redovisas olika möjligheter att reglera infartsparkeringar för bil för att frigöra platser för kollektivresenärer som har mest behov av dem. Regleringar införs efter överenskommelse mellan trafikförvaltningen och kommunen.

5.1 Juridiska regleringar

Inför ansökan **ska** kommunen påvisa att infartsparkeringen ligger på kvartersmark alternativt att en planändring avses genomföras om parkeringen planeras inom ett tätbebyggt område.

Möjligheterna till reglering av användandet samt avgiftsbeläggning skiljer sig åt beroende på om platsen för parkering är i detaljplan upplåten som allmän platsmark eller kvartersmark. På allmän platsmark får en kommun inte reservera parkeringsplatser för en enskild, fysisk eller juridisk person. Avgifter och regleringar som premierar pendlare kan därmed endast införas på kvartersmark. Kommunerna har möjlighet att göra planändring efter sina syften att avgiftsbelägga eller reglera olika grupper.

Infartsparkeringar i glesbygd har oftast inte samma behov av reglering som infartsparkeringar inom tätbebyggt område och kräver därför ingen planändring för att godkännas som infartsparkering finansierad med medel från Länsplanen och SLL.

Infartsparkering inom tätbebyggt område **ska** vara reglerad och skyltad med vägmärken enligt LKOP¹³ för att säkerställa att parkeringen används för sitt avsatta ändamål.

Infartsparkeringar som inte kan regleras med vägmärken enligt LKOP ska ändå vara tydligt utmärkta med information om det kollektivtrafikfärdmedel som parkeringen ansluter till.

¹² Infartsparkeringsplan för Nordostsektorn, 2016

¹³ Lag om kontrollavgift vid olovlig parkering (1984:318)

Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

RIKTLINJE
Fastställt datum
2018-04-06

Ärende/Dok. id.
SL-S-772733
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Det kan finnas fall där ett samnyttjande är befogat, exempelvis vid idrottsplatser, där olika behov finns olika tider på dygnet. Då kan tidsreglering vara ett alternativ för ett effektivt nyttjande av parkeringen. Överenskommelse med trafikförvaltningen krävs för ett reglerat samnyttjande.

5.2 Tekniska lösningar

Om detaljplanen tillåter är verifiering av färdbevis ett sätt att styra användningen av infartsparkeringen. Den som avser att parkera för att fortsätta sin resa med anslutande kollektivtrafik kan verifiera sitt parkeringssyfte med exempelvis en accesskortläsare.

Det är kommunens ansvar att reglera infartsparkeringarna så att de används för kollektivtrafikändamål. För att säkerställa att infartsparkeringar används för sitt ändamål **ska** kommunen efter anläggande av en ny parkering göra en resvaneundersökning för att se behovet av en eventuell reglering av parkeringen (exempelvis via accesskortläsare eller avgift.) Accesskortläsare och liknande kan beviljas medfinansiering liksom övrig investering i infartsparkeringen. Även kostnad för resvaneundersökning kan ingå i medfinansieringen. Kommunen ansvarar för den tekniska lösningen och därmed även för kontakten med resenärerna som nyttjar parkeringen.

Parkeringsautomater, accesskortläsare och liknande system **ska** vara tillgänglighetsanpassade i enlighet med trafikförvaltningens riktlinje RiTill.

5.3 Information

Det är viktigt att det finns tydlig information på infartsparkeringen vad gäller regler för parkering, vilket trafikslag parkeringen avser och hänvisning till närmsta hållplats samt vem som äger och ansvarar för parkeringen respektive parkeringsautomaterna. Förutom skyltning bör det finnas information om infartsparkeringarna på både SL:s och kommunernas digitala informationsytor så som hemsidor och kartor där det tydligt framgår parkeringarnas lägen och vilka regler som gäller för respektive parkering.

6 Metod för behovsbedömning av antal infartsparkeringsplatser

Syftet med att anlägga och bygga ut infartsparkeringar är att de ska utgöra ett bra komplement till kollektivtrafiken och bli en del i stommen i kollektivtrafiken. Det innebär att behovet av infartsparkering för bil är som störst i områden där kollektivtrafiken inte är utbyggd i tillräcklig omfattning för att möjliggöra arbetspendling. Samtidigt bidrar dess funktion till att skapa en smidigare resekedja och få vardagen att fungera för många resenärer.

Infartsparkeringar för bil i centrala lägen är ofta populära men riskerar motverka sitt syfte då fler väljer att ta bilen istället för att åka kollektivt, gå eller cykla till stationen/hållplatsen.

För infartsparkering för cykel ser behoven annorlunda ut. Enligt den regionala cykelplanen för Stockholms län är utbyggnad av cykelparkeringar vid kollektivtrafikens knutpunkter den åtgärd som bedöms vara till gagn för flest resenärer fram till år 2030¹⁴.

För att trafikförvaltningen ska göra en korrekt bedömning av behovet av den infartsparkering som kommunen önskar anlägga eller bygga ut följer nedan en behovsmall med syfte att kategorisera parkeringen som underlag inför att ansökan skickas in. Ansökningsprocessen beskrivs vidare under avsnitt 7. För att kunna beräkna underlaget krävs tillgång till befolkningsstatistik och kollektivtrafik i närområdet.

I sin ansökan **ska** kommunen precisera vilket typfall som avses samt antal nya parkeringsplatser för att ansökan ska ingå i urvalsprocessen. Nedanstående avsnitt 6.1. är en rådgivande text för detta ändamål. Motsvarande för cykel läses i 6.2.

6.1 Infartsparkering för bil

För att beräkna behovet av infartsparkering vid den givna platsen **ska** först en bedömning göras utifrån vilket typfall som råder inom upptagningsområdet. Utgångspunkten vid behovsbedömningen av lämplig mängd infartsparkering utgår ifrån stationens/hållplatsens läge samt vilken bebyggelse som dess upptagningsområde utgörs av.

Tabell 1 Redovisning av typfall

¹⁴ Regional cykelplan för Stockholms län, 2014

Strategisk utveckling
FastighetsutvecklingRIKTLINJE
Fastställt datum
2018-04-06Ärende/Dok. id.
SL-S-772733
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

| | |
|--|--------------|
| Bebyggelse inom tätort med längre än 900 meter gångavstånd ¹⁵ till en hållplats och med en turtäthet om minst 30 min i högtrafik. | Typfall 1 |
| Bebyggelse utanför tätort med längre än 900 meter säker gång- eller cykelväg till en hållplats med en turtäthet om minst 30 min i högtrafik. | Typfall 2 |
| Bebyggelse utanför tätort med längre än 2000 meter från närmsta hållplats med en turtäthet om minst 30 min i högtrafik. | Typfall 3 |

Typfall 1

Typfall 1 avser bebyggelse inom tätort. Generellt sett så anses de flesta boende inom tätort i Stockholms län ha god tillgång till kollektivtrafik. För bebyggelse som ligger inom 900 meter från en hållplats eller station och med en turtäthet om minst 30 minuter i högtrafik finns inget behov av infartsparkering. För bebyggelse som har längre än 900 meter till närmsta hållplats eller station bedöms 25 % av de boende ha behov av infartsparkering. Inom tätort bör infartsparkeringen placeras vid en hållplats eller station med en turtäthet om minst 15 minuter i högtrafik.

Typfall 2

Typfall 2 avser bebyggelse utanför tätort. För boende som har längre än 900 meter säker gång- och cykelväg till en hållplats med en turtäthet om minst 30 minuter i högtrafik bedöms 50 % ha behov av infartsparkering. Infartsparkeringen bör lokaliseras till närmsta stombusshållplats eller spårlinjestation med en turtäthet om minst 30 minuter i högtrafik.

Typfall 3

För boende utanför tätort som har längre än 2000 meter gång- och cykelväg till närmsta hållplats med en turtäthet om minst 30 min i högtrafik bedöms 100 %

¹⁵ RiPlan anger riktlinjen 900 meter som längsta verkliga gångavstånd till kollektivtrafiken för gruppvillabebyggelse i tätort. 900 meter gångavstånd motsvarar 700 meter fågelvägsavstånd.

Strategisk utveckling
 Fastighetsutveckling

 RIKTLINJE
 Fastställt datum
 2018-04-06

 Ärende/Dok. id.
 SL-S-772733
 Revisionsnummer
 1
 Infosäkerhetsklass
 K1 (Öppen)

ha behov av infartsparkering. Infartsparkeringar i glesbygd bör lokaliseras till närmsta stombuss hållplats eller spårinjestation med en turtäthet om minst 30 minuter i högtrafik.

6.2 Infartsparkering för cykel

Nedan föreslagna parkeringstal **bör** användas vid bedömning av antal infartsparkeringsplatser för cykel. Parkeringstalen tar höjd för ett ökat cyklande till kollektivtrafiken i linje med den regionala cykelplanen för Stockholms län¹⁶. Anpassning till aktuella förhållanden vid varje enskild hållplats kan behöva göras. Hänsyn behöver tas till omgivande cykelnät och omgivande bebyggelsestruktur. Vid planering av nya infartsparkeringar för bil bör alltid behovet av cykelparkeringar ses över samtidigt.

Tabell 2 Behovsbedömning för antal cykelplatser per 100 påstigande per dygn vid hållplatser/stationer utanför centrala Stockholm

| Typ av station/hållplats | Antal cykelplatser per 100 påstigande |
|--|---------------------------------------|
| Spårtrafikstationer, terminaler och bytespunkter | 30 – 40 |
| Hållplatser i områden med täta hållplatslägen (< 400 meter) samt väl utbyggt gång- och cykelvägnät | 20 - 30 |
| Hållplatser i områden med glesare hållplatslägen (> 400 meter) samt delvis utbyggt gång- och cykelvägnät | 10 |
| Hållplatser på landsbygd med stort hållplatsavstånd och där gång- och cykelvägnät finns utbyggt | 50 |

¹⁶ Enligt den regionala cykelplanen för Stockholms län är målet att cykeltrafikens andel av resorna i länet ska öka från 5 % (RES 2005-2006) till 20 % år 2030.

Strategisk utveckling
FastighetsutvecklingRIKTLINJE
Fastställt datum
2018-04-06Ärende/Dok. id.
SL-S-772733
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

6.3 Kostnad för anläggning

Byggandet av parkering påverkas av flera platsspecifika faktorer, vilket gör det svårt att ta fram en generell kostnadsuppskattning. Utöver platsspecifika omständigheter och hur mycket vikt som läggs vid design och arkitektoniska detaljer beror kostnaden för att bygga parkeringsanläggningar i första hand på hur yteffektiv anläggningen kan göras. Generellt brukar 30 kvm per bilparkeringsplats anges som övre gräns för en effektivt utformad anläggning¹⁷.

Kommunen **ska** upprätta en kostnadsuppskattning av objektet innan ansökan om medfinansiering skickas in till trafikförvaltningen. Tidigare utredningar ska inte läggas med i kostnaden utan endast kostnader för projektering och genomförande beviljas medfinansiering.

Trafikförvaltningen utgår från nedan angiven schablon vid bedömning av vad som är en rimlig kostnad för infartsparkeringen. Medfinansiering kan beviljas för upp till 50 % av totalkostnaden från Länsplan respektive upp till 50 % från SLL. Hur stor del av kostnaden som beviljas medel från Länsplan respektive från SLL beror på den mängd ansökningar som inkommit och som behöver fördelas.

Tabell 3

Sammanfattning över anläggningskostnader för olika typer av parkering

| Kostnader för markparkering | |
|------------------------------------|--------------------|
| Bil | Cykel/plats |
| 30 000 – 50 000 | 3 000 – 8 000 |
| SEK per plats | SEK per plats |

Kostnader för garage är generellt sett betydligt högre än för markparkeringar. Någon kostnadsuppskattning kan inte göras då kostnaden skiljer sig avsevärt beroende på om garaget ligger ovan eller under jord, arkitektonisk utformning med mera. Trafikförvaltningen avser inte att ingå i något hyresavtal för garageplatser men medfinansiering kan beviljas beroende på läge och utformning.

¹⁷ Ytan inkluderar parkeringsrutan och ytan som behövs för nödvändiga funktioner.

Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

RIKTLINJE
Fastställt datum
2018-04-06

Ärende/Dok. id.
SL-S-772733
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

I Sverige finns det få garage för cykel intill kollektivtrafikknutpunkter men ett antal större har byggts senaste åren ibland annat i Malmö, Lund och Stockholm. En studie framtagen på LTH 2014 visar att de cykelgarage som hittills byggts har använts förhållandevist sparsamt trots hög säkerhet och bra väderskydd. Orsakerna är inte helt klarlagda men det kan bero på flera faktorer såsom placering i förhållande till trafikflödena i cykelnätet och att det ofta innebär en viss omväg att parkera i ett garage istället för att ställa cykeln precis intill stationsentrén. Även ovana kan vara en faktor samt att det kan upplevas otryggt om det inte finns full insyn i garaget tider på dygnet som få vistas där. Vidare undersökningar och inventeringar av befintliga cykelgarage behövs innan medel kan beviljas för nya kostsamma garagelösningar.

6.4 Inventering

För att bedöma behovet av nya infartsparkeringar samt behov av reinvesteringar bör regelbundna inventeringar genomföras av befintliga infartsparkeringar vad avser beläggningsgrad, säkerhet och standard. Det är kommunens ansvar att se till att åtgärder i form av exempelvis övervakning sker där det behövs, att övergivna cyklar och bilar avlägsnas samt att parkeringarna underhålls i tillräcklig omfattning.

Resvaneundersökningar bör utföras regelbundet för att kartlägga vilka som använder infartsparkeringen och var olika styrmedel bör införas för att styra användandet. Inom ett halvår från att en ny infartsparkering anlagts ska kommunen genomföra en resvaneundersökning för att fastställa om något styrmedel behöver införas för den aktuella parkeringen. Detta beskrivs närmare under avsnitt 5.2 Tekniska lösningar.

7 Processbeskrivning

I egenskap av planmyndighet, markägare och väghållare ansvarar kommunen för att infartsparkeringar med anslutande gång- och cykelvägar planeras, projekteras, anläggs, driftas och underhålls samt att nödvändiga reinvesteringar genomförs. För anläggande av infartsparkering kan kommunen få medfinansiering från SLL samt från Länsplan med upp till 50 % vardera, vilket innebär att kommunen kan få bidrag med upp till 100 % av den totala investeringsutgiften. Anläggningen ägs av kommunen och villkoras i avtal

Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

RIKTLINJE
Fastställt datum
2018-04-06

Ärende/Dok. id.
SL-S-772733
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

mellan parterna.¹⁸ I nuvarande Länstransportplan (vidare kallad Länsplan) för Stockholms län 2014-2025 finns medel avsatta under planperioden för medfinansiering till byggandet av infartsparkering.

De infartsparkeringar som kan beviljas medfinansiering från Länsplan respektive SLL genomgår en process som startar när en ansökan kommer in från kommunen för att uppföra en infartsparkering och avslutas med en slutbesiktning och utbetalning av medel när infartsparkeringen är klar. Nedan beskrivs processen mellan trafikförvaltningen, kommunen och Trafikverket samt vilka krav och villkor som gäller i vilka skeden.

7.1 Ansökningsprocessen

Kommunen **ska** i ett tidigt skede söka medfinansiering ur Länsplanen via trafikförvaltningen för att få ersättning för anläggande av infartsparkering.

Inledningsvis väljer kommunen lämplig yta som de anser kan fylla behov som infartsparkering under en längre tid framför. Det är en förutsättning att kommunen kan tänka sig en långsiktig användning för ändamålet samt att parkeringen inte ligger för långt ifrån kollektivtrafik. För en yta med bra förutsättningar kan kommunen få medfinansiering från Länsplanen samt från SLL.

Genom den årliga ansökningsperioden för statlig medfinansiering som pågår juni-september (2017) kan kommunen ansöka ur de så kallade "pottorna" i Länsplanen om att få medfinansiering för att anlägga exempelvis en ny infartsparkering (kollektivtrafikpotten). Ansökningsprocessen och interna rutiner kring statlig medfinansiering beskrivs närmare i trafikförvaltningens administrativa bestämmelse "Offentliga bidrag". Länsplanen uppdateras vart fjärde år och beslutas av Länsstyrelsen men administreras därefter av Trafikverket. I nuvarande Länsplan (2016) ingår infartsparkering i den så kallade "kollektivtrafikpotten".

Utöver möjlighet till statlig medfinansiering, som är 10- 50 % av det totala beloppet, så har Trafiknämnden (TN) avsatt medel i SLL:s budget för utbyggnad av infartsparkering. SLL:s medel följer de objekt som fått beviljad statlig medfinansiering. Det vill säga om objektet inte uppfyller kraven för statlig medfinansiering kommer inte heller trafikförvaltningen att bidra till

¹⁸ Avser nya infartsparkeringar. För befintliga anläggningar gäller tidigare träffade avtal mellan parterna.

Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

RIKTLINJE
Fastställt datum
2018-04-06

Ärende/Dok. id.
SL-S-772733
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

anläggningen. Den totala medfinansieringen från båda parter kan uppgå till 100 % av beloppet. Avsteg från ovanstående princip kan göras i samråd med trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen är i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet formellt den part som kan söka åtgärder ur kollektivtrafikpotten i Länsplanen i enlighet med förordning (2009:237). Detta innebär att varje kommuns ansökan **ska** skickas till trafikförvaltningen och Trafikverket. Trafikförvaltningen är den part som därefter gör en ansökan till Trafikverket för respektive parkering. Rent praktiskt söker kommunerna till SLL och Trafikverket samtidigt. Vidare information om ansökan finns på Trafikverkets ansökningsblankett "Ansökan om statlig medfinansiering".

När kommunen har fått godkänt av Trafikverket och trafikförvaltningen **ska** ett avtal för genomförande, drift och underhåll tecknas mellan trafikförvaltningen och kommunen och därefter kan parkeringen byggas. När infartsparkeringen är färdigbyggd och slutbesiktigad **ska** kommunen skicka in kostnadsunderlag och fotografier på parkeringarna till trafikförvaltningen respektive till Trafikverket för ett slutgiltigt beslut om beviljad medfinansiering.

Fördelning av investeringsbidrag

I de fall SLL:s investeringsbidrag inte räcker till för de åtgärder som kommunerna ansökt om **ska** fördelning av investeringsbidraget prioriteras enligt följande:

I första hand ska medel beviljas för infartsparkeringar i områden utanför tätort där kollektivtrafikförsörjningen är bristfällig i enlighet med typfall 2 och 3, se "Metod för behovsbedömning" i avsnitt 6. En förutsättning för medfinansiering från trafikförvaltningen är att de ställda kraven på infartsparkeringen är uppfyllda och att avtal träffas mellan parterna.

Då cykelparkeringar kostar betydligt mindre än bilparkeringar bör dessa alltid kunna prioriteras, framförallt vid stora bytespunkter och stationer samt vid hållplatser på landsbygd där gång- och cykelvägnät finns utbyggt.

Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

RIKTLINJE
Fastställt datum
2018-04-06

Ärende/Dok. id.
SL-S-772733
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

7.2 Krav för genomförande

Ett avtal om genomförande, drift och underhåll **ska** träffas mellan kommunen och trafikförvaltningen innan bidrag kan utbetalas.

En förutsättning för att kommunen och trafikförvaltningen ska ingå avtal är att avtalet **ska** gälla i 25 år för bil respektive 10 år för cykel, motsvarande anläggningens avskrivningstid. *Kommunen och trafikförvaltningen kan komma överens om kortare avtalstid med då bör SLL:s investeringsbidrag minska i motsvarande omfattning.*

Kommunen och trafikförvaltningen har möjlighet att säga upp avtalet när som helst med 1 års uppsägningstid. Om Kommunen säger upp avtalet i förtid **ska** Kommunen återbetala restvärdet av trafikförvaltningens utbetalda bidrag till trafikförvaltningen. *Investeringsbidraget räknas av på 25 år med 1/25-del årligen för bil respektive 10 år med 1/10-del årligen för cykel.*

Kommunens uppskattade budget för objektet **ska** följa det beslut som har fattats avseende investeringsbidraget. Om kostnaden blir högre än vad som beslutats måste detta omgående framföras till Trafikverket och trafikförvaltningen för omprövning av beslutet. Kommunen står själva för den kostnad som inte täcks in av beslutet.

Kommunen **ska** ha förfoganderätt över marken under hela avtalstiden samt används för det ändamål som parterna avtalat om, annars anses avtalet vara uppsagt.

7.3 Genomförande

Planering, projektering samt anläggande av infartsparkeringen görs på kommunens ansvar.

Ibrukttagandet av infartsparkeringen **ska** bestämmas i samråd mellan kommunen och trafikförvaltningen.

7.4 Finansiering

7.4.1 Medfinansiering

Trafikförvaltningen ersätter Kommunen för kostnader som är direkt hänförliga till genomförandet av infartsparkeringen och som högst motsvarar beviljat belopp för medfinansiering. Efter genomförd och godkänd slutbesiktning av entreprenaden **ska** kommunen söka om utbetalning av medfinansiering från

Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

RIKTLINJE
Fastställt datum
2018-04-06

Ärende/Dok. id.
SL-S-772733
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Länsplanen via trafikförvaltningen. Fotografier på infartsparkeringen och kostnadsunderlag ska bifogas ansökan. Beviljad medfinansiering från Länsplanen betalas ut till trafikförvaltningen som i sin tur skickar vidare utbetalningen till kommunen tillsammans med övriga mindre objekt som beviljats medel från Länsplanen. För att få medel från SLL fakturerar kommunen trafikförvaltningen överenskommet belopp.

7.4.2 *Drift och underhåll*

Kommunen **ska** på egen bekostnad utföra drift och underhåll av Infartsparkeringen. Med drift och underhåll omfattas åtgärder för underhåll, reparation, renhållning, serviceåtgärder och förbättringsåtgärder.

Drift och underhåll **ska** skötas fackmannamässigt och i sådan omfattning att infartsparkeringen kan nyttjas för sitt ändamål året om.

Rådtext:

Med drift och underhåll menas bland annat säkerställande av att trafiken kommer fram till infartsparkeringen och att infartsparkeringen i sin helhet kan användas för sitt ändamål genom åtgärder såsom snöplogning, halkbekämpning, reparation av mindre skador och vidtagande av lämpliga åtgärder för att tillse att övergivna fordon och andra större föremål avlägsnas. Avser även snöplogning och halkbekämpning samt vidmakthållande av infartsparkeringens standard genom förnyelse av slitlager, vägmarkeringar och dikning, renhållning av infartsparkeringen genom åtgärder såsom sopning, borttagande av skräp och smuts samt ogräsbekämpning, skötsel av anordningar för dagvattenledning, elförsörjning och byte av förbrukningsmateriel till belysning och andra elinstallationer.

7.4.3 *Reinvestering och standardförbättringar*

Kommunen kan ansöka om medel från Länsplan respektive från SLL för större reinvesteringar och mer omfattande standardförbättringar i befintliga infartsparkeringar. En förutsättning är att behoven inte har uppkommit på grund av bristande drift och underhåll. Medfinansiering beviljas inte för enskilda åtgärder så som byte av belysning eller införande av elstolpar utan behöver vara av mer omfattande karaktär, såsom en utökning av parkeringen med fler platser, eller innefatta ett flertal förbättrade åtgärder som sammantaget kan utgöra en större reinvestering. Exempelvis skulle en ansökan om nya cykelparkeringsplatser tillsammans med byte av belysningsarmatur och införande av elladdningsstolpar sammantaget kunna utgöra en sådan mer

Strategisk utveckling
Fastighetsutveckling

RIKTLINJE
Fastställt datum
2018-04-06

Ärende/Dok. id.
SL-S-772733
Revisionsnummer
1
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

omfattande standardförbättring. En bedömning görs från fall till fall huruvida medfinansiering kan beviljas.

Referenser

AB Storstockholms lokaltrafik, Infartsparkeringar, fördjupande studier 1999

Cykelparkering vid kollektivtrafikhållplatser, LTH/LU, 2014

GCM-handbok: utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus, SKL 2014

Infartsparkering för bil och cykel, Täby kommun, 2013

Naturvårdsverket 2005; rapport 5456

Rapport – Infartsparkeringsplan för nordostsektorn, trafikförvaltningen 2016

Regional cykelplan för Stockholms län, 2014

Regionala trafikförsörjningsprogrammet

Riktlinjer för planering av infartsparkering i Stockholms län, 2015

Riktlinjer tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, 2015

Trafikförvaltningens trafikstrategi, 2013