

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
*Fastighetsutveckling*

RIKTLINJE  
Fastställt datum  
2024-01-09

Ärende/Dok. id.  
SL-S-772733  
Revisionsnummer  
AK6  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

Informationsförvaltare  
Filip Storm

Fastställt av  
Jens Plambeck

## Riktlinjer Infartsparkering

RiPark



Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
Fastighetsutveckling

RIKTLINJE  
Fastställt datum  
2024-01-09

Ärende/Dok. id.  
SL-S-772733  
Revisionsnummer  
AK6  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

## Revisionshistorik

Revision	Kapitel	Förändring	Sakgranskad av
6	2, 3, 4, 5, 6 och 7	Mindre omarbetning och justering av sakinnehållet. Förtydliganden avseende moped har införts och utbyte av "glesbygd" mot "landsbygd" har konsekvent genomförts.	Filip Storm

## Innehållsförteckning

1 Allmänt om trafikförvaltningens riktlinjer .....	5
2 Inledning .....	5
2.1 Bakgrund.....	5
2.2 Motivering och mål.....	6
2.2.1 Övergripande kravbild .....	7
2.2.2 Mål för kollektivtrafiken i Stockholms län .....	7
2.3 Syfte och avgränsning.....	7
2.4 Mottagare och användningsområde.....	7
2.5 När riktlinjen gäller .....	8
2.6 Avsteg .....	8
3 Definition av infartsparkering – krav för att ansöka om medel från Länsplanen samt från Regionen.....	8
4 Lokalisering och utformning av infartsparkering .....	10
4.1 Infartsparkering för bil .....	10
4.2 Infartsparkering för cykel.....	12
4.3 Anslutande gång- och cykelvägar till infartsparkering .....	15
5 Att styra användandet av infartsparkeringen för bil .....	15
5.1 Juridiska regleringar.....	16
5.2 Tekniska lösningar.....	16
5.3 Information .....	17
6 Metod för behovsbedömning av antal infartsparkeringsplatser .....	17
6.1 Infartsparkering för bil .....	18
6.2 Infartsparkering för cykel.....	19
6.3 Kostnad för anläggning .....	20
6.4 Inventering .....	21
7 Processbeskrivning .....	22
7.1 Ansökningsprocessen.....	22

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
*Fastighetsutveckling*

RIKTLINJE  
Fastställt datum  
2024-01-09

Ärende/Dok. id.  
SL-S-772733  
Revisionsnummer  
AK6  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

7.1.1 Fördelning av investeringsbidrag .....	23
7.2 Krav för genomförande.....	24
7.3 Genomförande .....	25
7.4 Finansiering.....	25
7.4.1 Medfinansiering .....	25
7.4.2 Drift och underhåll .....	25
7.4.3 Reinvestering och standardförbättringar .....	26
8 Referenser .....	26

## 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.

## 2 Inledning

### 2.1 Bakgrund

Kollektivtrafiken ska bidra till en hållbar samhällsutveckling genom att tillhandahålla möjligheter till ett hållbart resande. 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. För infartsparkeringar som kan erhålla medel från Region Stockholm respektive Länstransportplanen (vidare kallad "Länsplan") utgör Riktlinjer för Infartsparkering (RiPark) grunden för ansvarsfördelning. Trafikförvaltningen 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 den part som beslutar hur medel från Länsplanen ska fördelas.

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

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
*Fastighetsutveckling*

RIKTLINJE  
Fastställt datum  
2024-01-09

Ärende/Dok. id.  
SL-S-772733  
Revisionsnummer  
AK6  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

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, som därmed riskerar att dras ned. Gratis eller skattesubventionerad infartsparkering utgör då en sponsring med 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 sviktar och förutsättningarna för att upprätthålla en god busstrafikservice försämras. Tidigare studier (AB Storstockholms lokaltrafik, Infartsparkeringar, fördjupande studier 1999, Infartsparkeringsplan för Nordostsektorn 2016 m.fl.) 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 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. Cykel ska vara ett alternativ till buss och komplettera spårtrafiken. 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 Regionen 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

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
*Fastighetsutveckling*

RIKTLINJE  
Fastställt datum  
2024-01-09

Ärende/Dok. id.  
SL-S-772733  
Revisionsnummer  
AK6  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

Länsplanen och från Regionen, 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:

- 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 LKOP (Lag om kontrollavgift vid olovlig parkering (1984:318)).

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

RiPark ska också förhålla sig till Regionens 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. Väl planerade 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 komma att glesas ut. De kan även resultera i 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.

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
*Fastighetsutveckling*

RIKTLINJE  
Fastställt datum  
2024-01-09

Ärende/Dok. id.  
SL-S-772733  
Revisionsnummer  
AK6  
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 Regionen.

## **2.6 Avsteg**

Avsteg från riktlinjen kan medföra att ansökan om att få medel från Länsplan och Regionen inte kan medges.

## **3 Definition av infartsparkering – krav för att ansöka om medel från Länsplanen samt från Regionen**

Medel från Länsplanen och från Regionen 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 på landsbygden.

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 (Trafikförvaltningens trafikstrategi 2013). 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 vid de flesta stationer och stombusshållplatser.

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



Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
Fastighetsutveckling

RIKTLINJE  
Fastställt datum  
2024-01-09

Ärende/Dok. id.  
SL-S-772733  
Revisionsnummer  
AK6  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

Vid beviljande av medfinansiering för infartsparkering för bil prioriteras ansökningar för boende i de delar av länet som inte trafikeras med kollektivtrafik på ett sådant sätt att arbetspendling från hemmet är möjlig.

#### **GK-12006, Systemkrav - Infartsparkering - Byte till kollektivtrafik**

Infartsparkering ska möjliggöra ett smidigt byte från cykel eller bil till kollektivtrafik.

*Not: Parkering för andra ändamål än detta ska nekas medfinansiering.*

#### **GK-12007, Systemkrav - Infartsparkering - placering**

Infartsparkering ska ligga i nära anslutning till en station eller hållplats med hög turtäthet.

*Not: Vad som innebär hög turtäthet skiljer sig beroende på om parkeringen ligger i tätbebyggt område eller på landsbygden.*

#### **GK-12008, Systemkrav - Infartsparkering - avgiftsfri**

Infartsparkering ska vara avgiftsfri för boende i de delar av länet som inte trafikeras med kollektivtrafik på ett sådant sätt att arbetspendling från hemmet är möjlig.

#### **GK-12009, Systemkrav - Infartsparkering - konkurrens med kollektivtrafik**

Infartsparkering för bil ska inte ligga så nära regioncentrum att infartsparkeringen konkurrerar med befintlig kollektivtrafik.

#### **GK-12010, Systemkrav - Infartsparkering - reglering av användande**

Om infartsparkering ligger nära regioncentrum bör berörd kommun införa styrmedel för att reglera användandet av parkeringen.

#### **GK-12011, Systemkrav - Infartsparkering - förfoganderätt**

Infartsparkering ska vara lokaliserad på mark som berörd kommun har förfoganderätt över.

#### **GK-12012, Tjänstekrav - Infartsparkering - Drift och underhåll**

Kommunen ska ansvara fullt ut för drift och underhåll av infartsparkeringen.

#### **GK-12013, Systemkrav - Infartsparkering - planlagd kvartersmark**

Infartsparkering för bil inom tätbebyggt område ska vara planlagd eller inom rimlig tid bli planlagd som kvartersmark.

#### **GK-12014, Systemkrav - Infartsparkering - vägmärken**

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
*Fastighetsutveckling*

RIKTLINJE  
Fastställt datum  
2024-01-09

Ärende/Dok. id.  
SL-S-772733  
Revisionsnummer  
AK6  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

Infartsparkering för bil inom tätbebyggt område ska ha uppsatta vägmärken enligt LKOP - Lag om kontrollavgift vid olovlig parkering (1984:318), för att säkerställa användning som infartsparkering.

#### **GK-12015, Systemkrav - Infartsparkering - öppen för alla**

Infartsparkering ska vara öppen för alla kollektivtrafikresenärer att använda oavsett hemkommun.

*Not: Användande av infartsparkering får inte begränsas till de egna kommuninvånarna.*

#### **GK-12016, Systemkrav - Infartsparkering - avtal**

Trafikförvaltningen och berörd kommun ska träffa avtal som reglerar genomförande, underhåll och drift av varje specifik infartsparkering.

*Not: Detta krav är en förutsättning för att erhålla medel från Regionen för infartsparkering.*

## **4 Lokalisering och utformning av infartsparkering**

### **4.1 Infartsparkering för bil**

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.

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.

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 trygghetskapande åtgärder viktigare än om parkeringen ligger i markplan.

Vid planering och anläggande av infartsparkeringar ovan och under mark ska tillämpbara delar i trafikförvaltningens Riktlinjer för tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning samt Riktlinjer för brandskydd i byggnad, anläggning och fordon följas.

Infartsparkering för bil som finansieras med medel från länsplanen respektive Regionen ska ha grundläggande standard enligt nedan.

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
Fastighetsutveckling

RIKTLINJE  
Fastställt datum  
2024-01-09

Ärende/Dok. id.  
SL-S-772733  
Revisionsnummer  
AK6  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

### **GK-12023, Systemkrav - Infartsparkering för bil - kommunal förfoganderätt**

Infartsparkering för bil ska vara lokaliserad på mark som kommunen har förfoganderätt över under hela den period som avtal för infartsparkering omfattar.

*Not: 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 Regionens bidrag villkoras genom avtal mellan parterna.*

### **GK-12024, Systemkrav - Infartsparkering för bil - placering**

Infartsparkering för bil ska vara placerad i närheten av station/hållplats för att minska den totala restiden.

### **GK-12025, Systemkrav - Infartsparkering för bil - avstånd**

Infartsparkering för bil bör vara placerad maximalt 400 meter från stationsentré/hållplats.

*Not: Längre avstånd kan accepteras beroende på förhållandena på platsen, men då bör minst en parkeringsplats för fordon med speciellt parkeringsstånd för funktionsnedsättning anläggas närmare stationsentrén/hållplatsen.*

### **GK-12026, Systemkrav - Infartsparkering för bil - mark och anslutningsvägar**

Ytor och anslutningsvägar för infartsparkering ska vara hårdgjorda.

### **GK-12027, Systemkrav - Infartsparkering för bil - parkeringsrutor**

Ytor för infartsparkering ska ha markerade parkeringsrutor.

### **GK-12028, Systemkrav - Infartsparkering för bil - belysning**

Belysning för infartsparkering ska vara småskalig och god.

### **GK-12029, Systemkrav - Infartsparkering för bil - inga belysningsmaster**

Belysning för infartsparkering ska inte vara utförd med belysningsmaster.

### **GK-12030, Systemkrav - Infartsparkering för bil - reserverade platser**

Infartsparkering för bil ska ha platser reserverade för fordon med speciellt parkeringstillstånd för resenärer med funktionsnedsättning i enlighet med

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
*Fastighetsutveckling*

RIKTLINJE  
Fastställt datum  
2024-01-09

Ärende/Dok. id.  
SL-S-772733  
Revisionsnummer  
AK6  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

RiTill (Trafikförvaltningens riktlinjer för tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning)

### **GK-12031, Systemkrav - Infartsparkering för bil - placering av reserverade platser**

Reserverade platser för fordon med speciellt parkeringstillstånd ska vara placerade närmast det färdmedel resenären ska byta till.

*Not: Parkeringsplatser 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.*

### **GK-12032, Systemkrav - Infartsparkering för bil - gångväg**

Infartsparkering för bil ska ha belyst och hårdgjord gångväg till det färdmedel resenären ska byta till.

#### **4.2 Infartsparkering för cykel**

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 är 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 cykelmodell.

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 för att uppnå dörr till dörr transport. 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.

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

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
Fastighetsutveckling

RIKTLINJE  
Fastställt datum  
2024-01-09

Ärende/Dok. id.  
SL-S-772733  
Revisionsnummer  
AK6  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

Infartsparkeringar för cykel, som finansieras med medel från länsplanens kollektivtrafikpott respektive Regionen, ska ha grundläggande standard enligt nedan.

#### **GK-12038, Systemkrav - Infartsparkering för cykel - lokalisering**

Infartsparkering för cykel ska vara lokaliserad på mark som kommunen har förfoganderätt över under hela den period som avtal för infartsparkering omfattar.

*Not: 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 Regionens bidrag villkoras genom avtal mellan parterna.*

#### **GK-12039, Systemkrav - Infartsparkering för cykel - anslutning till station/hållplats**

Infartsparkering för cykel ska ligga i direkt anslutning till station/hållplats.

#### **GK-12040, Systemkrav - Infartsparkering för cykel - avstånd**

Infartsparkering för cykel bör vara placerad maximalt 25 meter från stationsentré/hållplats för att minska den totala restiden.

*Not: Längre avstånd kan accepteras beroende på förhållandena på platsen, men kommunen bör i så fall säkerställa att cyklister inte kan parkera informellt närmare entrén/hållplatsen.*

#### **GK-12041, Tjänstekrav - Infartsparkering för cykel - anslutning till cykelvägar och gatunät**

Infartsparkering för cykel ska ligga i nära anslutning till cykelvägar och gatunät.

#### **GK-12042, Systemkrav - Infartsparkering för cykel - stationsingångar**

Om det finns fler än en ingång till en station bör stationen ha infartsparkering för cykel vid samtliga stationsingångar.

#### **GK-12043, Systemkrav - Infartsparkering för cykel - utrymningsvägar och framkomlighet**

Infartsparkering för cykel ska inte vara placerad så att den blockerar utrymningsvägar eller hindrar framkomlighet för räddningstjänst.

#### **GK-12044, Systemkrav - Infartsparkering för cykel - utformning**

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
*Fastighetsutveckling*

RIKTLINJE  
Fastställt datum  
2024-01-09

Ärende/Dok. id.  
SL-S-772733  
Revisionsnummer  
AK6  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

Cykelparkeringsplats ska vara utformad för möjlighet att låsa fast cykelramen, inte bara framhjulet.

**GK-12045, Systemkrav - Infartsparkering för cykel - belysning**

Infartsparkering för cykel ska vara belyst.

**GK-12046, Systemkrav - Infartsparkering för cykel - tak**

Infartsparkering för cykel ska vara försedd med tak.

**GK-12047, Systemkrav - Infartsparkering för cykel - lastcyklar**

Infartsparkering för cykel ska vara utformad för olika modeller av lastcyklar.

**GK-12048, Systemkrav - Infartsparkering för cykel - mopeder**

Infartsparkering för cykel ska också vara utformad för mopeder.

*Not: En egen sektion av cykelparkeringen bör reserveras för mopeder genom markmarkering/skyltning och där hjulhållande cykelställ saknas.*

**GK-12049, Systemkrav - Infartsparkering för cykel inomhus - trygghet och säkerhet**

Infartsparkering för cykel inomhus bör vara ljusa, trygga och utformade för hög säkerhet.

**GK-12050, Systemkrav - Infartsparkering för cykel inomhus - bekväm**

Infartsparkering för cykel inomhus bör vara lättillgänglig och bekväm att komma in och ut ur med cykel.

**GK-12051, Systemkrav - Infartsparkering för cykel - kostnad**

Infartsparkering för cykel med grundläggande standard ska vara gratis för kollektivtrafikresenärer.

*Not: Parkeringar med övrig service såsom låsta cykelrum, cykelboxar och omklädningsrum är möjliga att avgiftsbelägga genom avtal med Regionen.*

**GK-12052, Systemkrav - Infartsparkering för cykel - användning året runt**

Om infartsparkering för cykel finansieras med medel från Länsplanens kollektivtrafikpott och från Regionen ska infartsparkeringen kunna användas året runt.

**GK-12053, Tjänstekrav - Infartsparkering för cykel - drift och underhåll**

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
*Fastighetsutveckling*

RIKTLINJE  
Fastställt datum  
2024-01-09

Ärende/Dok. id.  
SL-S-772733  
Revisionsnummer  
AK6  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

Om infartsparkering för cykel finansieras med medel från Länsplanens kollektivtrafikpott och från Regionen ska kommunen sköta driften och underhållet av infartsparkeringen året runt.

#### **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 Regionen ska kunna tillskjutas till nya infartsparkeringar ska nedanstående krav vara uppfyllda.

Det kan dock 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.

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.

#### **GK-12059, Systemkrav - Gångvägar - säkra och tillgänglighetsanpassade**

Mellan infartsparkering och det kollektivtrafikfärdmedel som avses användas ska det finnas säkra och tillgänglighetsanpassade gångvägar.

#### **GK-12060, Genomförandekrav - Gång- och cykelvägar - trafikförvaltningens riktlinjer**

Trafikförvaltningens riktlinjer RiTill och RiPlan ska vara vägledande vid utformning av anslutande gång- och cykelvägar.

### **5 Att styra användandet av infartsparkeringen för bil**

Infartsparkeringar för bil i centrala och attraktiva lägen är ofta fullbelagda. I punkterna nedan redovisas olika möjligheter att reglera infartsparkeringar för

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
Fastighetsutveckling

RIKTLINJE  
Fastställt datum  
2024-01-09

Ärende/Dok. id.  
SL-S-772733  
Revisionsnummer  
AK6  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

bil för att frigöra platser för kollektivtrafikresenärer som har mest behov av dem. Regleringar införs efter överenskommelse mellan trafikförvaltningen och respektive kommun.

### **5.1 Juridiska regleringar**

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 på landsbygden 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 Regionen.

#### **GK-12066, Genomförandekrav - Infartsparkering - kvartersmark**

Vid ansökan om medel för infartsparkering ska kommunen påvisa att infartsparkeringen ligger på kvartersmark alternativt att en planändring avses genomföras om parkeringen planeras inom ett tätbebyggt område.

#### **GK-12067, Systemkrav - Infartsparkering - vägmärken**

Infartsparkering inom tätbebyggt område ska vara reglerad och skyltad med vägmärken enligt LKOP - Lag om kontrollavgift vid olovlig parkering (1984:318) 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.

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**

#### **GK-12071, Tjänstekrav - Infartsparkering - kollektivtrafikändamål**

Kommunen ska reglera att infartsparkering används för kollektivtrafikändamål.

#### **GK-12072, Tjänstekrav - Infartsparkering - resvaneundersökning**



Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
*Fastighetsutveckling*

RIKTLINJE  
Fastställt datum  
2024-01-09

Ärende/Dok. id.  
SL-S-772733  
Revisionsnummer  
AK6  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

Kommunen ska göra en resvaneundersökning efter anläggande av en ny parkering för att se behovet av en eventuell reglering av parkeringen.  
*Not: Reglering kan exempelvis ske via avgift. Även kostnad för resvaneundersökning kan ingå i medfinansieringen. Kommunen ansvarar för den tekniska lösningen och därmed även för kontakten med resenärerna som nyttjar parkeringen.*

### **GK-12073, Systemkrav - Tekniska lösningar - tillgänglighetsanpassning**

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

### **5.3 Information**

#### **GK-12075, Systemkrav - Information - regler för parkering**

Infartsparkering ska vara försedd med tydlig information om vilka regler som gäller för parkering.

#### **GK-12076, Systemkrav - Information - trafikslag**

Infartsparkering ska vara försedd med tydlig information om vilket kollektivtrafikslag parkeringen avser samt hänvisning till närmaste hållplats.

#### **GK-12077, Systemkrav - information - ansvarig**

Infartsparkering ska vara försedd med tydlig information om vem som ansvarar för parkeringen respektive parkeringsautomaterna.

#### **GK-12078, Tjänstekrav - Information - kommunens digitala informationsytor**

Berörd kommuns digitala informationsytor såsom hemsidor och kartor bör innehålla information om infartsparkeringars lägen och vilka regler som gäller för respektive parkering.

*Not: Det bör finnas en GPS-punkt för varje infartsparkering och koordinaterna bör finnas lätt tillgängliga via respektive kommuns hemsida.*

## **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 kollektivtrafiknätet. 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

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
*Fastighetsutveckling*

RIKTLINJE  
Fastställt datum  
2024-01-09

Ärende/Dok. id.  
SL-S-772733  
Revisionsnummer  
AK6  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

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 2030 (Regional cykelplan för Stockholms län, 2014).

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.

### **GK-12083, Systemkrav - Typfall för infartsparkering**

Vid ansökan om medel för infartsparkering ska kommunen precisera vilket typfall av infartsparkering som avses samt antal nya parkeringsplatser för att ansökan ska ingå i urvalsprocessen.

*Not: Nedanstående avsnitt 6.1 och 6.2 innehåller rådgivande text för detta ändamål avseende infartsparkering för bil respektive cykel.*

#### **6.1 Infartsparkering för bil**

##### **GK-12085, Genomförandekrav - Infartsparkering för bil - behovsbedömning**

Vid beräkning av behovet av infartsparkering vid en given plats ska berörd kommun först genomföra en bedömning av vilket typfall som råder inom upptagningsområdet.

*Not: 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**

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

### 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 % ha behov av infartsparkering. Infartsparkeringar på landsbygd bör lokaliseras till närmsta stombusshållplats eller spårlinjestation med en turtäthet om minst 30 minuter i högtrafik.

## 6.2 Infartsparkering för cykel

Vid bedömning av behovet av cykelparkeringsplatser får kommunen anpassa parkeringstalet till aktuella förhållanden vid varje enskild hållplats. Hänsyn behöver tas till omgivande cykelnät och omgivande bebyggelsestruktur. Vid

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
Fastighetsutveckling

RIKTLINJE  
Fastställt datum  
2024-01-09

Ärende/Dok. id.  
SL-S-772733  
Revisionsnummer  
AK6  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

planering av nya infartsparkeringar för bil bör alltid behovet av cykelparkeringar ses över samtidigt.

Bedömningen bör ta höjd för ett ökat cyklande till kollektivtrafiken i linje med den regionala cykelplanen för Stockholms län. 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.

### 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 kvadratmeter per bilparkeringsplats anges som övre gräns för en effektivt utformad anläggning. Ytan inkluderar parkeringsrutan och ytan som behövs för nödvändiga funktioner.

### GK-12095, Genomförandekrav - Infartsparkering - upprättande av kostnadsuppskattning

Kommun ska upprätta en kostnadsuppskattning av infartsparkering innan ansökan om medfinansiering skickas in till trafikförvaltningen.

*Not: Tidigare utredningar ska inte läggas med i kostnaden utan endast kostnader för projektering och genomförande kan 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 Regionen. Hur stor del av kostnaden som beviljas medel från Länsplan respektive från Regionen beror på den mängd ansökningar som inkommit och som behöver fördelas.

### Tabell 2: Sammanfattning över anläggningskostnader för olika typer av parkering

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

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
Fastighetsutveckling

RIKTLINJE  
Fastställt datum  
2024-01-09

Ärende/Dok. id.  
SL-S-772733  
Revisionsnummer  
AK6  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

Kostnader för garage är generellt sett betydligt högre än för markparkeringar. Någon schablon för 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.

I Sverige finns det få garage för cykel intill kollektivtrafikknutpunkter men ett antal större har byggts senaste åren i bland annat Malmö, Lund och Stockholm. En studie framtagen av Lunds Tekniska Högskola (tekniska fakulteten vid Lunds Universitet) 2014 visar att de cykelgarage som hittills byggts har använts förhållandevis 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**

##### **GK-12101, Tjänstekrav - Inledande resvaneundersökning**

Kommunen ska inom ett halvår från att en ny infartsparkering anlagts genomföra en resvaneundersökning för att fastställa om något styrmedel behöver införas för den aktuella parkeringen.

*Not: Detta beskrivs närmare under avsnitt 5.2 Tekniska lösningar.*

##### **GK-12102, Tjänstekrav - Periodiska resvaneundersökningar**

Kommunen bör utföra resvaneundersökningar regelbundet för att kartlägga vilka som använder infartsparkeringen och var olika styrmedel bör införas för att styra användandet.

##### **GK-12103, Tjänstekrav - Inventering - behovsbedömning**

Kommunen bör genomföra regelbundna inventeringar av befintliga infartsparkeringar vad avser beläggningsgrad, säkerhet och standard för att bedöma behovet av nya infartsparkeringar, samt behov av reinvesteringar.

##### **GK-12104, Tjänstekrav - Åtgärder och underhåll**

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
*Fastighetsutveckling*

RIKTLINJE  
Fastställt datum  
2024-01-09

Ärende/Dok. id.  
SL-S-772733  
Revisionsnummer  
AK6  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

Kommunen ska ansvara för 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.

## 7 Processbeskrivning

I egenskap av planmyndighet, markägare och väghållare ansvarar kommunen för att infartsparkeringar med anslutande gång- och cykelvägar planeras, projekteras, anläggs och underhålls, samt att nödvändiga reinvesteringar genomförs.

För anläggande av infartsparkering kan kommunen få medfinansiering från Regionen 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 mellan parterna. Detta avser nya infartsparkeringar. För befintliga anläggningar gäller tidigare träffade avtal mellan parterna.

I nuvarande Länstransportplan (vidare kallad Länsplan) för Stockholms län 2018-2029 samt revidering 2022-2029 finns medel avsatta under planperioden för medfinansiering till byggandet av infartsparkering.

De infartsparkeringar som kan beviljas medfinansiering från Länsplan respektive Regionen genomgår en process som startar när en ansökningsblankett kommer in från kommunen till trafikförvaltningen 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

#### **GK-12109, Tjänstekrav - Ansökningsprocessen - medfinansiering**

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 Regionen.

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
*Fastighetsutveckling*

RIKTLINJE  
Fastställt datum  
2024-01-09

Ärende/Dok. id.  
SL-S-772733  
Revisionsnummer  
AK6  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

Genom den årliga ansökningsperioden för statlig medfinansiering av icke namngivna åtgärder kan kommunen lämna förslag till den så kallade "kollektivtrafikpotten" i Länsplanen om att få medfinansiering för att anlägga exempelvis en ny infartsparkering (kollektivtrafikpotten). Ansökningsprocessen presenteras varje år på Trafikverkets informationsseminarium. Länsplanen uppdateras vart fjärde år.

Utöver möjlighet till statlig medfinansiering, som är 10-50 % av det totala beloppet, så har Trafiknämnden (TN) avsatt medel i Regionens budget för utbyggnad av infartsparkering. Regionens 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 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) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Detta innebär att varje kommuns ansökan ska skickas till trafikförvaltningen. Trafikförvaltningen är den part som därefter gör en ansökan till Trafikverket för respektive infartsparkering. Rent praktiskt skickar kommunerna in ansökningsblanketten till Regionen. Om Regionen väljer att gå vidare med ansökan så skickas ansökan in till Trafikverket innan ansökningsperiodens slut. Vidare information 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.

#### *7.1.1 Fördelning av investeringsbidrag*

I de fall Regionens 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

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
Fastighetsutveckling

RIKTLINJE  
Fastställt datum  
2024-01-09

Ärende/Dok. id.  
SL-S-772733  
Revisionsnummer  
AK6  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

”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 landsbygden.

## **7.2 Krav för genomförande**

### **GK-12120, Tjänstekrav - Krav för genomförande - avtal**

Trafikförvaltningen och kommunen ska träffa avtal om genomförande, drift och underhåll av infartsparkering innan bidrag kan betalas ut.

*Not: 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 Regionens investeringsbidrag minska i motsvarande omfattning.*

### **GK-12121, Tjänstekrav - Krav för genomförande - uppsägningstid för avtal**

Kommunen och trafikförvaltningen ska ha möjlighet att säga upp avtal rörande infartsparkering med 1 års uppsägningstid.

### **GK-12122, Tjänstekrav - Krav för genomförande - avtal - återbetalning**

Ifall kommunen säger upp avtalet med trafikförvaltningen rörande infartsparkering i förtid ska kommunen återbetala restvärdet av trafikförvaltningens utbetalda investeringsbidrag.

*Not: Investeringsbidraget ska räknas av på 25 år med 1/25 årligen för bil respektive 10 år med 1/10 årligen för cykel.*

### **GK-12123, Tjänstekrav - Krav för genomförande - överskridande av budget**

Kommunen ska stå för eventuella kostnader som överskrider den uppskattade budget som beslut avseende investeringsbidrag har fattats utifrån.

### **GK-12124, Tjänstekrav - Krav för genomförande - förfoganderätt mark**

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



Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
*Fastighetsutveckling*

RIKTLINJE  
Fastställt datum  
2024-01-09

Ärende/Dok. id.  
SL-S-772733  
Revisionsnummer  
AK6  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

### 7.3 Genomförande

#### **GK-12126, Genomförandekrav - Ansvar för infartsparkering**

Kommunen ska ansvara för att planera, projektera, samt anlägga infartsparkering.

#### **GK-12127, Genomförandekrav - Ibruktagande av infartsparkering**

Kommunen och trafikförvaltningen ska i samråd bestämma ibruktagande av infartsparkeringen.

### 7.4 Finansiering

#### *7.4.1 Medfinansiering*

#### **GK-12130, Tjänstekrav - Medfinansiering**

Trafikförvaltningen ersätter Kommunen för kostnader som är direkt hänförliga till genomförandet av infartsparkeringen upp till, men inte överstigande beviljat belopp för medfinansiering.

#### **GK-12131, Tjänstekrav - Medfinansiering från Länsplanen - utbetalning**

Efter genomförd och godkänd slutbesiktning av entreprenaden ska kommunen söka om utbetalning av medfinansiering från 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 eventuella övriga mindre objekt som beviljats medel från Länsplanen.

#### **GK-12132, Genomförandekrav - Medel från Regionen - fakturering**

För att få medel från Regionen fakturerar kommunen trafikförvaltningen överenskommet belopp.

#### *7.4.2 Drift och underhåll*

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

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
*Fastighetsutveckling*

RIKTLINJE  
Fastställt datum  
2024-01-09

Ärende/Dok. id.  
SL-S-772733  
Revisionsnummer  
AK6  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

för dagvattenledning, elförsörjning och byte av förbrukningsmateriel till belysning och andra elinstallationer.

#### **GK-12135, Tjänstekrav - Drift och underhåll - kostnader**

Kommunen ska på egen bekostnad utföra drift och underhåll av infartsparkeringen.

*Not: Med drift och underhåll omfattas åtgärder för underhåll, reparation, renhållning, serviceåtgärder och förbättringsåtgärder.*

#### **GK-12136, Systemkrav - Drift och underhåll - skötsel**

Kommunen ska säkerställa att drift och underhåll sköts fackmannamässigt och i sådan omfattning att infartsparkeringen kan nyttjas för sitt ändamål året om.

##### *7.4.3 Reinvestering och standardförbättringar*

Kommunen kan ansöka om medel från Länsplan respektive från Regionen 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 laddningsstolpar sammantaget kunna utgöra en sådan mer omfattande standardförbättring. En bedömning görs från fall till fall huruvida medfinansiering kan beviljas.

## **8 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

Trafikförvaltningen  
Strategisk utveckling  
*Fastighetsutveckling*

RIKTLINJE  
Fastställt datum  
2024-01-09

Ärende/Dok. id.  
SL-S-772733  
Revisionsnummer  
AK6  
Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

Regionala trafikförsörjningsprogrammet

Riktlinjer för planering av infartsparkering i Stockholms län, 2015

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

Trafikförvaltningens trafikstrategi, 2013