

Riktlinjer för pendlar- parkering i Uppsala län

Antagandehandling



Innehållsförteckning

1. Inledning	3
1.1 Syfte.....	3
1.2 Finansiering	3
1.3 Avgränsning	4
1.4 Koppling till andra styrande dokument.....	4
2. Definition	5
2.1 Pendlarparkering.....	5
2.2 Bytespunkt.....	5
2.3 Prioriterade stråk	5
3. Process	6
3.1 Region Uppsalas arbete	6
3.2 Behovsbedömning av pendlarparkering.....	6
4. Egenskaper för pendlarparkering	8
4.1 Säkerhet och trygghet.....	8
4.1.1 Belysning.....	8
4.1.2 Cykelställ.....	8
4.2 Tillgänglighet	8
4.2.1 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning	8
4.2.2 Tillgänglighet till kollektivtrafik	9
4.2.3 Tillgänglighet för cykelpendlare	9
4.2.4 Tillgänglighet för bilpendlare	9
4.3 Parkeringsytor och beläggning	10
4.4 Information och övrig utrustning	10
4.5 Specificering av kraven	10
5. Pendlarparkeringar i Uppsala 2.0	12
6. Revidering	12
7. Källförteckning	13

Dokumenttitel: Riktlinjer för
pendlarparkering i Uppsala län
Organisation: Region Uppsala
Datum för fastställande: 23 april 2019

Region Uppsala
Telefon: 018-611 00 00
Hemsida: www.regionuppsala.se/cykel
E-post: region.uppsala@regionuppsala.se
Besöksadress: Storgatan 27, 753 31 Uppsala

1. Inledning

Region Uppsala har uppdraget att utveckla och bedriva hållbara transporter inom ett växande Uppsala län. Genom att öka det hållbara resandet kan klimatpåverkan minskas.

Därför är det viktigt att öka möjligheten för länets invånare att resa mer kollektivt, kombinera olika färdmedel och samåka. Hela resan behöver då vara snabb, bekväm, smidig och trygg så att det är attraktivt att ta sig till och från bytespunkter. Enligt länsplan för regional transportinfrastruktur för Uppsala län ska strategiska bytespunkter utvecklas och större fokus ska läggas på ett hela-resan-perspektiv.

Ett hela-resan-perspektiv innebär i detta sammanhang bland annat att förbättra och effektivisera bytespunkter i de prioriterade stråken¹ så att även platser utanför huvudstråken kopplas till ett effektivt transportsystem. Ett led i detta är pendlarparkeringar för såväl bil som cykel, attraktiva bytespunkter med väderskydd och realtidsinformation, anslutande gång- och cykelvägar med mera.

Pendlarparkeringar för bil och cykel är ett viktigt komplement till stommen i den regionala kollektivtrafiken och ska möjliggöra ett smidigt byte mellan bil och cykel till buss och tåg. Inte minst för att pendlarparkeringar ökar kollektivtrafikens upptagningsområde och därigenom stärker linjetrafik i svagare områden. Förutom att möjliggöra för arbetspendling bidrar dess funktion till att skapa en smidigare resekedja och få vardagen att fungera för många resenärer, även på landsbygden och i de mindre orterna.

Bra utformade, välskötta, rätt lokaliserade och försedda med styrande trafikföreskrifter och skyltning tillhandahåller pendlarparkeringarna en god service till kollektivtrafikresenären. Det utgör även ett bra komplement till kollektivtrafiken och kan bidra till att fler personer väljer att ställa bilen vid närmsta kollektivtrafikbytespunkt istället för att ta bilen hela vägen till målpunkten.

Enligt den regionala cykelstrategin för Uppsala län är utbyggnad av cykelparkeringar vid kollektivtrafikens bytespunkter den åtgärd som bedöms vara till gagn för flest

resenärer. 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 och minskade utsläpp. För att cykelparkeringarna ska fylla sin funktion är det viktigt att det finns tillgängliga och säkra anslutningsvägar till hållplatser och tågstationer.

Detta dokument är ett styrande dokument som ligger till grund för vilka krav som ska ställas på pendlarparkeringar som ska finansieras via länsplanen och/eller via Region Uppsala i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet. Region Uppsala uppmanar länets kommuner att följa riktlinjerna när nya pendlarparkeringar anläggs i länet, även utanför ovanstående finansiering.

1.1 Syfte

Riktlinjer för pendlarparkering ska vara ett verktyg för att förenkla och förtydliga planeringsprocessen av pendlarparkeringar samt ge direktiv för finansiering av pendlarparkering genom statlig finansiering i länsplan.

En effekt förväntas bli att länet får fler, tillgängliga, smidiga, smarta och säkra pendlarparkeringar för länets invånare. Som i sin tur bidrar till att öka resandet med kollektivtrafik, främja cykling och samåkning.

Riktlinjerna ska vara vägledande för var parkeringarna lokaliseras, hur de utformas och vilken standard de ska ha. De ska också ange ansvarsfördelningen.

Region Uppsala kommer arbeta med att öka potentialen till ökat nyttjande av pendlarparkeringarna.

1.2 Finansiering

De ska-krav som finns i principdokumentet är tvingande för att en kommun ska få statlig medfinansiering från länsplanen. Även då Region Uppsala och Trafikverket Region Öst använder medel från åtgärdsområde kollektivtrafik i länsplanen ska ska-kraven uppfyllas.

¹ Se karta 1, De prioriterade stråken och bytespunkterna för pendlarparkeringar i Uppsala län, sidan 5.

1.3 Avgränsning

Riktlinjerna gäller för pendlarparkeringar längs det statliga vägnätet och/eller för pendlarparkeringar som får statlig medfinansiering från länsplanen. Region Uppsala uppmanar länets kommuner att följa riktlinjerna när nya pendlarparkeringar anläggs i länet, även utanför ovanstående finansiering.

1.4 Koppling till andra styrande dokument

Arbetet med att öka antal pendlarparkeringar och göra dem tillgängliga för bilpendlare, cykelpendlare och kollektivtrafikresenärer är en del av det övergripande arbetet inom Region Uppsala. Riktlinjerna för pendlarparkeringar knyter an till flera styrdokument i Uppsala län:

- Regional utvecklingsstrategi (RUS), 2017–02
- Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län, 2018–06
- Regionalt trafikförsörjningsprogram, 2016–09
- Regional cykelstrategi, 2017–12
- Hållplatshandboken, 2019
- Strategi för regionbusstrafik, 2018
- Riktlinjer för utformning av gång- och cykelvägar och cykelparkeringar, 2018–12



2. Definition

I detta kapital beskrivs olika definitioner som är centrala i dokumentet.

2.1 Pendlarparkering

En pendlarparkering är en parkering för bilar och cyklar vid hållplats eller tågstation där byte sker till eller från kollektivtrafik. Definitionen omfattar även samåkningsparkeringar och infartsparkeringar där byte sker mellan bil och bil eller cykel och bil.

2.2 Bytespunkt

En bytespunkt är där det finns goda förutsättningar för byten mellan samma eller olika trafikslag. Det innefattar tågstationer, busshållplatser för region-, stads- och tätortstrafik samt samåkningsplatser.

2.3 Prioriterade stråk

I arbetet med att ta fram riktlinjer för pendlarparkeringar i Uppsala län har Region Uppsala valt att peka ut pri-

oriterade stråk och bytespunkter där en utbyggnad av pendlarparkeringar ska prioriteras. De prioriterade stråken är de stråk där det kollektiva resandet är störst och Region Uppsala ser en potential att pendlarparkeringar kan bidra till att det kollektiva resandet ökar i länet. Prioriteringen sammanfaller med Trafikverkets nationellt prioriterade nät för kollektivtrafik.

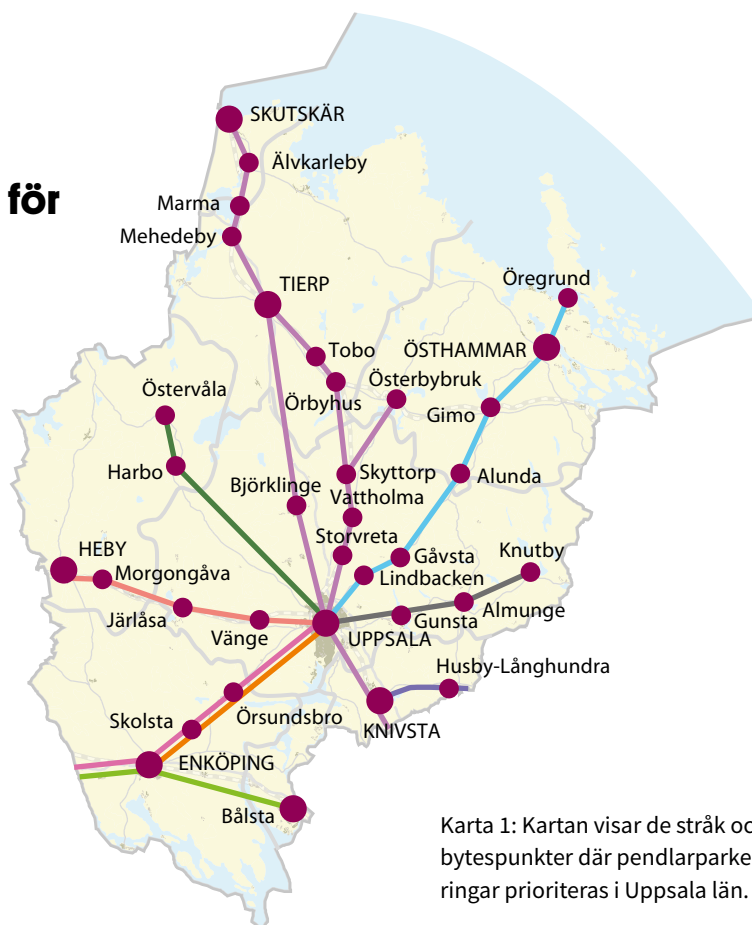
Pendlarparkering behöver inte bara lokaliseras i prioriterade bytespunkter utan kan lokaliseras på flera ställen i de prioriterade stråken. Det är behovsanalysen som avgör var pendlarparkeringar ska lokaliseras i de prioriterade stråken.

Pendlarparkeringar för byte mellan cykel-bil och bil-bil kan med fördel anläggas utanför de prioriterade stråken där de genom att stimulera till samåkning kan bidra till ett mer hållbart resande i områden med en lägre befolkningstäthet.

Genom att prioritera stråk i Uppsala län för pendlarparkering skapas det en smidigare resekedja för länsinvånare och andra som nyttjar funktionen.

Prioriterade stråk och bytespunkter för pendlarparkering

- Almungestråket
- Arosstråket
- 55:an stråket
- Dalastråket
- Mälärstråket
- Ostkuststråket
- Östervålastråket
- Östhammarstråket
- Norrtäljestråket



Karta 1: Kartan visar de stråk och bytespunkter där pendlarparkeringar prioriteras i Uppsala län.

3. Process

I detta kapitel beskrivs Region Uppsalas arbete med pendlarparkeringar och hur en behovsbedömning av pendlarparkeringen ska genomföras.

3.1 Region Uppsalas arbete

Region Uppsala ska verka för anläggande av pendlarparkeringar för både bil och cykel vid prioriterade stråk, bytespunkter och tågstationer.

Region Uppsala kommer arbeta med att öka potentialen till ökat nyttjande av pendlarparkeringarna. Detta kommer ske bland annat genom att skapa fler pendlarparkeringar, öka kvalitén på dess utformning och genom mobilitetsåtgärder. Mobilitetsåtgärderna kommer vara riktade till befintliga samt potentiella resenärer, dels genom dialog med länets kommuner och Trafikverket, i enlighet med Länsplanen för transportinfrastruktur i Uppsala län.

Under hösten 2017 genomfördes en inventering av befintliga pendlarparkeringar för både cykel och bil i Uppsala län. Inventeringen är ett underlag till framtagandet av detta dokument.

3.2 Behovsbedömning av pendlarparkering

Processen för att anlägga pendlarparkeringar:

- Lokalisera plats
- Behovsundersökning med medborgardialog
- Ansökan om statlig medfinansiering
- Revideringar
- Analysera förändrade behov

Region Uppsala vill erbjuda en attraktiv bytesplats för både cykel- och bilpendlare. Behovet av pendlarparkering är i områden där kollektivtrafiken inte är utbyggd i

tillräcklig omfattning för att möjliggöra arbetspendling.

Pendlarparkeringar placeras i första hand vid tågstationer, andra prioriterade bytespunkter för kollektivtrafiken och lämpliga samåkningsplatser i länet. Pendlarparkeringar 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.

Även pendlarparkeringar för cykel syftar till att öka upptagningsområdet till en hållplats eller station för byte till kollektivtrafiken. Enligt den regionala cykelstrategin för Uppsala län är utbyggnad av cykelparkeringar vid kollektivtrafikens bytesknutpunkter den åtgärd som bedöms vara till gagn för flest resenärer fram till år 2030. En cykelparkering bör ha en beläggning av max 90 procent för att anses attraktiv. En utredning ska genomföras för att analysera hur många cykelparkeringsplatser som behövs vid den aktuella pendlarparkeringen.

För att Region Uppsala ska göra en korrekt bedömning av behovet av den pendlarparkering som kommunen, Region Uppsala eller medborgare önskar anlägga eller bygga ska en behovsbedömning genomföras. Den kan till exempel genomföras med kundundersökningar och frågeformulär. För att bedöma behovet av nya pendlarparkeringar samt behov av reinvesteringar bör regelbundna inventeringar genomföras av befintliga pendlarparkeringar vad avser beläggningsgrad, säkerhet och standard.

De behov som ska bedömas är:

- Antal parkeringsplatser för bilar
- Antal parkeringsplatser för cyklar
- Antal platser för rörelsehindrade
- Antal laddpunkter
- Antal informationsskyltar och dess placering



4. Egenskaper för pendlar-parkering

Pendlarparkeringens fysiska egenskaper, som placering, utrustning, platsantal, utformning och anslutning till kollektivtrafiken är av stor vikt och påverkar användningsgraden. Funktioner som säkerhet och trygghet, tillgänglighet samt information är betydande när nya pendlarparkeringar anläggs och när befintliga pendlarparkeringar rustas upp. Eventuella avsteg från ska-kraven ska motiveras tydligt².

Nedan presenteras kriterier för utformning och utrustning av länets pendlarparkeringar i två olika kategorier, utrustning som SKA finnas på alla pendlarparkeringar och utrustning som BÖR finnas beroende på pendlarparkeringens förutsättningar. Pendlarparkering i anslutning till tågstation ska ha både SKA- och vissa BÖR-krav. Pendlarparkeringar som endast är avsedda för bilar behöver inte uppfylla alla SKA- och BÖR-krav.

4.1 Säkerhet och trygghet

Det ska kännas säkert och tryggt för länsinvånare att ta sig till och från pendlarparkeringen och att lämna sitt fordon där. En pendlarparkering bör därför vara utformad på ett sätt som främjar trygghet. Exempelvis ska det vara enkelt och säkert att använda pendlarparkeringen oavsett funktionsnedsättning, lokalisering och årstid.

4.1.1 Belysning

Att kunna se sin omgivning och orientera sig på platsen betyder mycket för den upplevda tryggheten och säkerheten. En pendlarparkering kan i dagsljus upplevas trygg men i mörker kan den uppfattas mindre inbjudande. Därför ska pendlarparkeringen utrustas med bra belysning. Belysningens lystid bör följa övrig belysning som styrs av dagsljuset. För att en plats ska bli överblickbar i mörker är det viktigt att belysa olika objekt som exempelvis cykelställ, anslutande gång- och cykelvägar samt vegetation i omgivningen. Belysning är även en åtgärd som kan minska risken för bilinbrott och stöld.

De pendlarparkeringar som saknar fast anslutning till elnätet bör kompletteras med någon annan teknik för att tillhandahålla belysning på pendlarparkeringen samt förse viktig utrustning, så som realtidsskyltar med el.

4.1.2 Cykelställ

Cykelparkeringens utformning påverkar känslan av att säkert och tryggt kunna lämna sin cykel på pendlarparkeringen. Därför ska det finnas cykelställ som är säkra, funktionella och attraktiva. Behovet av cykelställets funktion varierar beroende på resenär, cykeltyp och hur lång tid cykeln ska parkeras.

Cykelparkeringen ska vara utrustad med cykelställ med ramlås. Väderskydd ger en extra service till cykelpendlarna och tillgång till väderskyddade parkeringsplatser bör finnas. Vid behov bör också möjlighet finnas att låsa fast olika typer av cyklar.

4.2 Tillgänglighet

En pendlarparkering ska stötta olika former av pendlande det vill säga vara tillgänglig för alla resenärer och flera typer av fordon.

4.2.1 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Pendlarparkeringarna och anslutande hållplatser och perronger ska vara tillgänglighetsanpassade och utformade på ett sätt som gör det lätt för personer med funktionsnedsättning att använda kollektivtrafiken. Det förutsätter även att det finns gång- och cykelvägar som gör det lätt och tryggt att angöra hållplatsen. Mellan två och tre procent av samtliga p-platser, dock minst en, ska anpassas för funktionshindrade och dessa ska lokaliseras närmast hållplatsen.

Enligt Trafikverkets riktlinjer för vägar och gators utformning (VGU) ska bland annat följande krav beaktas på detaljnivå:

- Trottoarkanter och liknande kanter ska försänkas vid parkeringsplatser för funktionshindrade med parkeringstillstånd.
- Trottoarkanten ska försänkas vid entréer vid offentliga målpunkter.
- Gångvägen mellan parkeringsplats eller plats för på- och avstigning och entré ska kunna användas av personer med funktionshinder.

² Hänvisar till avsnitt 4.5 för specificering av kraven.



Vad gäller tillgänglighetsanpassning av hållplatsen går det att läsa mer i Region Uppsalas Hållplatshandbok.

4.2.2 Tillgänglighet till kollektivtrafik

Pendlarparkeringen ska främja ett ökat resande med kollektivtrafiken. Huvudsyftet är att resenärer ska kunna använda pendlarparkeringen för att byta från cykel eller bil till buss eller tåg. Utöver kollektivtrafikens turtaethet är hållplatsens eller perrongens utformning och tillgänglighet betydande för resenärens upplevelse av kollektivtrafiken. Fysiska egenskaper som belysning, tillgänglighetsanpassning, anslutande vägar och säkra och smarta förbindelser mellan pendlarparkeringen och kollektivtrafiken är därav av vikt.

De hållplatslägen som är lokaliserade i nära anslutning till pendlarparkeringen ska vara tillgänglighetsanpassade. Gångavståndet mellan parkeringen och hållplatsen bör vara under 200 meter.

4.2.3 Tillgänglighet för cykelpendlare

Pendlarparkeringen ska underlätta och främja ett resande med cykel. Gång- och cykelvägsanslutningar från intilliggande gång- och cykelstråk är därav betydande för pendlarparkeringens tillgänglighet för alla olika typer av cyklar.

Anslutningsvägar till och från pendlarparkeringen ska vara lättillgängliga och ha tydlig vägvisning. Anläggning av separat gång- och cykelväg fyller endast en funktion om det inte redan finns ett anslutande cykel- och gångvänligt stråk till målpunkten. Mer information finns i Region Uppsalas Riktlinjer för utformning av gång- och cykelvägar och cykelparkeringar i Uppsala län³.

För att öka attraktiviteten för cykelpendling bör cykelparkeringarna placeras i så nära anslutning till entré eller hållplats som möjligt. Enligt Trafikverkets riktlinjer ska avståndet från cykelparkering till hållplats vara max 25 m. Hinder så som skarpa kurvor, stolpar eller hög kantsten ska undvikas. Korsningspunkter ska ses över så att de är trafiksäkra. Det ska gå att ta sig mellan pendlarparkeringen och närmaste hållplats (både på- och avstigande hållplatsläge) på ett enkelt och säkert sätt. Vid mötesfriavvägar kan detta innebära planskilda korsningar (cykelportar).

Utformningen av cykelparkeringen och anslutningsvägar ska anpassas från fall till fall.

4.2.4 Tillgänglighet för bilpendlare

Pendlarparkeringen ska vara attraktiv för bilpendlare. Det innebär att den ska vara enkel att hitta till, vara trafiksäker att ta sig till, ha väl markerade p-platser, tydliga

³ Riktlinjer för utformning av gång- och cykelvägar och cykelparkering i Uppsala län, 2018

trafikföreskrifter och bestå av en hårdgjord yta som är väl underhållen. Minst en parkeringsplats ska vara avsedd för funktionshindrade (med särskilt parkeringstillstånd). För att främja användande av elbil bör minst en parkeringsplats utrustas med laddpunkt.

I Uppsala län finns idag pendlarparkeringar som uppmanar till samåkning exempelvis längs E4 och E18. För att öka attraktiviteten till dessa parkeringar behövs exempelvis lokaliseringen, skyltning och tillgängligheten ses över.

4.3 Parkeringsytor och beläggning

Parkeringsytor bör vara tydligt markerade och följa Trafikverkets riktlinjer för vägar och gators utformning (VGU) bland annat gällande frågan funktionshindrade.

Användandet av en pendlarparkering påverkas av ytans beläggning. Består parkeringen av en hårdgjord yta görs den tillgänglig för exempelvis barnvagn och rullstol som enkelt kan rullas fram utan att fastna i underlaget. Hårdgjorda ytor är dessutom lätta att underhålla året om och exempelvis snö och vatten kan enkelt avlägsnas från parkeringen genom plogning och dagvattenhantering. Pendlarparkeringen kan därav användas året om.

4.4 Information och övrig utrustning

Det är viktigt att pendlarparkeringarna i Uppsala län är lätta att hitta. Tydlig skyltning är framförallt viktig för nya pendlare som inte känner till pendlarparkeringen sedan tidigare. En enhetlig skyltning till pendlarparkeringen underlättar för p-pendlarerna och bidrar till att marknadsföra och informera om parkeringarnas existens.

Pendlarparkeringens placering bör också markeras på de kartor som tillhandahålls av kommunen. Region Uppsala publicerar en sammanställning av länets pendlarparkeringar på ul.se och Region Uppsalas hemsida när riktlinjerna är antagna.

Övrig utrustning som kan fylla en funktion på en pendlarparkering beroende på dess placering, utformning och beläggningsgrad kan till exempel vara väderskydd till cykelställ, motorvärmare, laddpunkter för elbilar samt realtidsskyltar med information om kollektivtrafiken. Det kan även finnas ett behov av att placera ut publika luftpumpar där medborgare exempelvis kan pumpa cyklar, barnvagnar och rullstolar.

4.5 Specificering av kraven

I tabell 1 på sid 11 presenteras kriterier för utformning och utrustning av länets pendlarparkeringar i två olika kategorier, utrustning som SKA finnas på alla pendlarparkeringar och utrustning som BÖR finnas beroende på pendlarparkeringens förutsättningar. Eventuella avsteg från kraven ska tydligt motiveras i ansökan för statlig medfinansiering. Ansvarig för genomförande, drift och underhåll anges också i tabellen.

SKA-kraven för pendlarparkering:

- Hårdgjord yta
- Belysning
- Markerade p-platser inklusive p-plats för rörelsehindrade
- Cykelställ med ramlås
- Anslutande hållplats ska vara tillgänglighetsanpassad och ha en anslutande gång- och cykelväg från pendlarparkeringen
- Hållplats med väderskydd
- Trafiksäkerheten ska ses över vid korsningspunkter
- Skyltning till pendlarparkering och hållplats

Pendlarparkering i anslutning till tågstation ska ha både SKA- och vissa BÖR-krav.

BÖR-kraven som är SKA-krav vid tågstationer:

- Laddpunkt för elbil
- Möjlighet att parkera och låsa fast olika typer av cyklar
- Gång- och cykelväganslutning till pendlarparkering från närliggande gång- och cykelstråk
- Belysning vid behov
- Realtidsskylt

BÖR-krav som är BÖR-krav också vid tågstationer

- Tillgång till väderskyddat cykelställ

Pendlarparkeringar som endast är avsedda för bilar

behöver inte uppfylla följande ska- och bör-krav: -

- Cykelställ med ramlås.
- Anslutande hållplats ska vara tillgänglighetsanpassad och anslutning till hållplatsen ska ha en gång- och cykelväg från pendlarparkeringen.
- Hållplats med väderskydd.
- Gång- och cykelväganslutning till pendlarparkering.

Tabell 1. Kriterier för utrustning och utformning av pendlarparkeringar i Uppsala län som finansieras av statlig medfinansiering, Region Uppsala eller/och finns längs statlig väg. Markägare kan vara kommun, Trafikverket eller enskild.

Utrustning som SKA finnas	Utrustning som BÖR finnas	Funktion	Ansvar	Specificering av kravet
Hårdgjord yta		Tillgänglighet	Markägaren	Beläggning som uppfyller kraven på tillgänglighet
Belysning		Säkerhet och trygghet	Markägaren	Gäller parkeringsytor för både bilar och cyklar
Markerade p-platser inklusive p-plats för rörelsehindrade	Laddpunkt för elbil ⁴	Tillgänglighet	Markägaren	2-3% (minst en) av p-platserna anpassade för rörelsehindrade Laddpunktsinstallationen bör vara teknikneutral
Cykelställ med ramlås	Tillgång till väderskyddat cykelställ Möjlighet att parkera och låsa fast olika typer av cyklar ⁴	Säkerhet och trygghet	Markägaren	Cykelställ där cykelns ram kan låsas fast Utformning av cykelparkeringen ska ta hänsyn till olika typer av cyklar Maximalt 25 meter från entré/hållplatslägen
	Gång- och cykelväganslutning till pendlarparkering från närliggande gång- och cykelstråk ⁴ Belysning vid behov ⁴	Tillgänglighet	Markägaren	Behovsanalys ska göras
Anslutande hållplats ska vara tillgänglighetsanpassad och ha en anslutande gång- och cykelväg från pendlarparkeringen		Tillgänglighet	Region Uppsala/ markägaren	Se Region Uppsalas Hållplatshandbok
Hållplats med väderskydd	Realtidsskylt ⁴	Tillgänglighet	Region Uppsala	Se Region Uppsalas Hållplatshandbok
Trafiksäkerheten ska ses över vid korsningspunkter		Tillgänglighet	Väghållaren	Det ska finnas säkra passager för resenärer att ta sig till och från pendlarparkeringen och hållplatserna
Skyltning till pendlarparkering och hållplats		Information	Kommunen	Om vägen är statlig görs ansökan till Trafikverket

⁴ Kravet är SKA-krav vid tågstation.

5. Pendlarparkeringar i Uppsala 2.0

Region Uppsala ser ett behov av att på sikt utveckla tjänsten pendlarparkering för att möta användarnas behov.

Bil

En utvecklingsmöjlighet som kan bidra till trygga användare och öka nyttjandet finns i att utrusta pendlarparkeringen med digitalt system som visar antal lediga platser på exempelvis en app så att bilåkaren vet innan färd och under färden tillgängligheten och kan därefter göra bästa val.

Cykel

Det finns många innovativa lösningar som främjar säker cykelparkering. Stockholm Parkering har till exempel flera parkeringsgarage utrustade med cykelboxar med laddplats. Cykelboxarna går att hyra och syftet är att få fler att ta cykeln till parkeringen och parkera cykeln i säkert förvar under dagen. Där finns det även möjlighet att lämna annan utrustning som hjälm och kläder. Även laddpunkter för elcykelbatterier kan vara intressant på sikt.

6. Revidering

Riktlinjerna ska revideras i samband med framtagande av ny länsplan, det vill säga vart fjärde år. Nästa revidering sker år 2022.



7. Källförteckning

- Cykelparkering vid kollektivtrafikållplatser, LTH/LU, 2014, http://www.tft.lth.se/fileadmin/tft/dok/publ/5000/Thesis_259_Hampus_ekblad_med omslag.pdf 2018-10-04
- GCM-handbok: utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus, SKL 2014, https://www.trafikverket.se/contentassets/2f3d3b73236441d9a0ba74559875d95f/gcm_handbok.pdf 2018-08-25
- Hållplatshandboken – Riktlinjer för utformning av hållplatser i Uppsala län, Region Uppsala, 2019
- Länsplan för regional transportinfrastruktur (LTP) 2018-2029, Region Uppsala, 2017
https://www.regionuppsala.se/Global/Regional%20utveckling/Infrastruktur/Infrastrukturplanering/RUN2017-0018-60%20L%20a4nsplan%20f%20c3%b6r%20regional%20transportinfrastruktur%20i%20Uppsala%20l%20a4n%202018_2029%20antagandeve%20281039_31_0.pdf
- Regional cykelstrategi för Uppsala län,
https://www.regionuppsala.se/Global/Regional%20utveckling/Infrastruktur/Infrastrukturplanering/RegionUppsala_Cykelstrategi_171219%20slutversion.pdf 2018-12-19
- Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län,
http://www.lul.se/Global/Landsting_politik/Politik/LS/LS%20160906/Handlingar%20LS%20160906,%20C3%A4rende%20217-220.pdf 2018-09-14
- Riktlinjer för utformning av gång- och cykelvägar och cykelparkeringar i Uppsala län, Region Uppsala, 2018
- Riktlinjer Infartsparkering, SLL Trafikförvaltningen,
<https://www.sll.se/globalassets/4.-regional-utveckling/cykelkansliet/riktlinjer-infartsparkering.pdf> 2018-10-14
- Vägars och gators utformning, Trafikverket, 2015, <https://trafikverket.ineko.se/se/vgu-2015>

