



RIPARK - 06

Riktlinjer för SL:s infartsparkeringar

Februari - 06



INNEHÅLL

FÖRORD	3
INLEDNING	4
SAMMANFATTNING	5
BAKGRUND	6
LOKALISERING	7
UTFORMNING	8
Markparkeringar	8
Flerplanslösningar	8
DRIFT OCH UNDERHÅLL	9
TRYGGHET	10
FINANSIERING	11
CYKELPARKERING	12
MARKNADSFÖRING	13
Arbete med enhetlig skyltning	13
Framtidsscenario	13
SL:s krav på kommunerna	13

BILAGOR

Infartsparkeringar i Stockholms län

- Karta med SL:s infartsparkeringar och de som drivs av Stockholm parkering.
- Lista över SL:s infartsparkeringar

FÖRORD

SL:s Riktlinjer för Infartsparkeringar är avsedd att klargöra mål och inriktning för fortsatt utbyggnad av SL-trafikens infartsparkeringar. Riktlinjerna har upprättats inom SL Trafikenheten och har 2006-02-03 fastställts av SL:s VD. Information om riktlinjerna ges till SL:s regionstyrelser i mars 2006.

Varje dag reser cirka 650 000 personer med SL. SL:s mål är att öka antalet resenärer. SL arbetar hela tiden med förbättringar av servicen till resenärerna för att de som redan reser med SL ska vilja fortsätta resa med oss och för att fler ska börja resa med SL.

SL-trafiken är en viktig del av länets transportsystem. Vi vill erbjuda en flexibilitet för de som reser med SL. Ibland kan man behöva använda bilen före eller efter man åker till sin arbetsplats, t ex för att lämna barn på dagis eller skola eller för inköp, då kan en infartsparkering erbjuda ett bra alternativ till att ta bilen hela vägen till arbetsplatsen.

Stockholms län är stort och bebyggelsestrukturen skiftande. Förutsättningar för en samhällsekonomiskt lönsam kollektivtrafik varierar. I vissa områden är bebyggelsen så gles att det inte finns förutsättningar för kollektivtrafik. Infartsparkeringar kan då vara ett bra alternativ för att underlätta användningen av bilen som ett komplement till SL-trafiken. När de som bor i glesa områden tar bilen till en infartsparkering vid närmaste station eller större hållplats kan de ta del av SL-trafiken.

De infartsparkeringar SL byggt i Stockholms län är alla ett resultat av ett nära samarbete med länets kommuner – det är mycket glädjande att vi gemensamt kan erbjuda detta komplement till kollektivtrafiken till länets invånare.

RIPARK beskriver hur SL arbetar med infartsparkeringar. Den är avsedd som riktlinjer och underlag för SL:s medarbetare, kommuner och andra berörda. Ansvarig för tillämpning och utveckling av RIPARK är SL Trafikenheten chefen planeringsavdelningen.

Frågor och förslag till förtydliganden och andra förbättringar lämnas till Paulina Eriksson (paulina.eriksson@sl.se, tel 08-686 1487) som också utarbetat föreliggande riktlinjer.

Lars Nordstrand, Trafikdirektör

INLEDNING

SL:s målformulering: "SL ska erbjuda länsborna attraktiva möjligheter att åka tillsammans och på så sätt bidra till en god tillgänglighet, en hälsosammare miljö och en positiv utveckling för stockholmsregionen."

SL har ett kvalitetsmål och ett kvantitetsmål. Kvalitetsmålet innebär att andelen nöjda kunder ska öka genom att erbjuda en attraktiv SL-trafik. För att nå målet att få fler och mer nöjda kunder ska SL arbeta kundorienterat på alla nivåer för att förbättra SL-trafikens kvalitet. En kvalitetshöjning är att erbjuda SL:s kunder möjlighet att infartsparkera. Det kvantitativa målet innebär att SL ska verka för att fler åker kollektivt. Välutnyttjade infartsparkeringar har till följd att kollektivtrafiken utnyttjas. Därför ska SL vara drivande och initiativtagande till att fler infartsparkeringar anläggs och att dem som finns är utformade på ett sätt som gör de attraktiva för användarna. Infartsparkeringar ska ses som ett komplement till kollektivtrafiken.

Detta dokument anger riktlinjer för hur SL ska förhålla sig till och arbeta med infartsparkeringar. Riktlinjerna ska användas på SL internt och i diskussioner med kommuner och andra intressenter.

Bilden av SL påverkas starkt av den känsla SL-miljöerna förmedlar i mötet med kunderna. Det gäller stationer, bussterminaler och de fordon vi använder. Design, ljus- och färgsättning, konst, anvisningsskyltar och kringsservice är viktiga faktorer. Att resa med SL-trafiken ska upplevas som enkelt, pålitligt och bekvämt. Då en resa ofta består av flera delar, ställer det krav på att även bytena lever upp till dessa värden. Kunderna ställer allt högre krav på SL-trafiken. "Hela resan" ska därför hållas samman av effektiva bytespunkter och byten.

Den osäkerhet som många upplever vid byten kan bero på tidsåtgång, dålig tidssamordning mellan trafikslag, otrivsamma miljöer och oro för om bytet kommer att fungera. Stockholms län har de senaste åren växt allt mer i periferin, vilket ökat kraven på integrerade trafiklösningar där cykel och bil är komplement till SL-trafiken. Sådana kombinationsresor bör utvecklas.

Genom att erbjuda en attraktiv SL-trafik kan vi behålla våra nuvarande kunder och vinna nya. Genom att få större andel nöjda kunder ökar också resandet med SL. Strategin för att få fler och mer nöjda kunder är att SL ska arbeta kundorienterat på alla nivåer för att förbättra SL-trafikens kvalitet.

SAMMANFATTNING

Lokalisering

Fler bilister lockas att åka kollektivt genom att anlägga infartsparkeringar lokalt. Lokala infartsparkeringar ger inte bara fler bilister som åker kollektivt utan de medför även kortare bilresor, vilket är bra för miljön. De mest attraktiva infartsparkeringarna är de som ligger utmed stomlinjerna.

Utformning

De flesta infartsparkeringar som finns idag och som byggs i framtiden är markparkeringar. Det är viktigt med bra belysning och korta gångvägar till det färdmedel man ska byta till. I framtiden blir det nödvändigt att överväga flerplanslösningar. Det innebär ännu högre krav på utformningen för att säkerställa säkerhet och trygghet. Utformningen av en infartsparkering är väsentlig för att den ska vara attraktiv för SL:s kunder.

Drift och underhåll

Drift och underhåll ska utföras av respektive kommun så att infartsparkeringen kan användas för sitt ändamål. SL ska teckna avtal med kommunen som säkerställer att drift och underhåll sköts.

Trygghet

En trygg infartsparkering skapas genom väl genomtänkt utformning och lokalisering. SL ska verka för att markparkeringar bevakas vid behov och att parkeringar med flerplanslösningar alltid har bevakning.

Finansiering

Då kommunen och SL är överens om att bygga en infartsparkering, står SL för kostnaderna för projektering och anläggande och kommunen för mark, drift och underhåll. Infartsparkeringar som SL investerat i ska i huvudsak vara avgiftsfria för SL:s kunder.

Cykelparkering

Cykelparkeringar ska vid behov anläggas i samband med investering i en infartsparkering

Marknadsföring

SL ska verka för att infartsparkeringar skyltas och att det finns information på SL:s och kommunernas hemsidor och kartor.

BAKGRUND

De första infartsparkeringarna som byggdes i länet finansierades helt av respektive kommun. Efter ett beslut i Landstinget om att lämna bidrag till kollektivtrafik-utvecklingen, har landstinget stått för investeringar i form av både projekterings- och byggkostnader. På så sätt har SL kunnat påverka utformning och funktion samt till viss mån även lokaliseringen på ett tillfredsställande sätt.

Det är respektive kommun som driver infartsparkeringarna. Eftersom SL har investerat i projektering och byggande så säkras funktionen i som regel långa avtal mellan SL och kommunen. Detta innebär att för infartsparkeringen erforderlig mark upplåtes av kommunen kostnadsfritt åt SL, i princip så länge marken används för infartsparkering. Begränsningar kan förekomma för det fall avtalen löper ut. Då SL har investerat i en infartsparkering ska den vara tillgänglig för SL:s samtliga resenärer, inte enbart de som bor i den kommun som upplåtit marken.

Ovanstående gäller för samtliga kommuner i Stockholms län utom Stockholms stad. Inom Stockholms stad äger och driver Stockholm Parkering 17 infartsparkeringar med totalt cirka 3000 platser.

Idag har SL drygt 9000 parkeringsplatser fördelade på cirka 90 infartsparkeringar i Stockholms län. Antalet infartsparkeringsplatser motsvarar knappt 2% av de som reser med SL.

Genom intervjuer¹ med infartsparkeringar har det framkommit att de flesta som infartsparkeringar använder infartsparkeringen som ett komplement till lågfrekventa bussförbindelser. När en infartsparkering anläggs är det i första hand bussresenärer som börjar använda parkeringen, inte bilister som börjar åka kollektivt. Istället för att ta lokalbussen till stationen/hållplatsen tar man bilen och infartsparkeringar. Det betyder att anläggande av en infartsparkering inte garanterar fler kunder, däremot är chansen stor att det ger fler nöjda kunder. Fler infartsparkeringar kan därför lokalt leda till ökat bilanvändande, men ger också en större valmöjlighet och därmed nöjdare kunder som även fortsättningsvis reser med SL.

SL ska vara drivande och initiativtagande till att fler infartsparkeringar anläggs. Innan en infartsparkering anläggs ska alltid samhällsnyttan beaktas. Kostnaden för att anlägga en infartsparkering ska ge positiva effekter för SL:s kunder och samtidigt bidra till en bättre miljö.

¹ Infartsparkeringar, fördjupade studier, arbetsmaterial 1999-10-20

LOKALISERING

Dagsläge

Det finns ett 80-tal infartsparkeringar i Stockholms kranskommuner. Lokaliseringen varierar avseende trafikslag, restid till Stockholm, närhet till service, närhet till kollektivtrafiken och bilvägens status.

Marktillgång är ett av de stora problemen när det gäller lokalisering av infartsparkeringar i Stockholms län. På platser där infartsparkering skulle behövas är det ofta svårt att hitta mark som inte ska användas till annan exploatering.

Idag finns inga tydliga riktlinjer för var en infartsparkering bör lokaliseras. Ofta styrs lokaliseringen av ett behov som uppmärksammas av kommunen eller SL.

Riktlinjer

En optimal lokalisering av en infartsparkering är i nära anslutning till stomnätet och intill en stor infartsled. Beläggningsstudier¹ visar att det är den sortens infartsparkeringar som är bäst utnyttjade. Det som karaktäriserar en bytespunkt utmed stomnätet är hög turtäthet samt god framkomlighet och att de trafikeras under hela trafikdygnet – det är viktiga parametrar för att en infartsparkering ska vara attraktiv. Lokalisering av infartsparkeringar i anslutning till stomnätet leder till färre byten, vilket är attraktivt för SL:s kunder.

För att en infartsparkering ska vara samhällsnyttig och bra ur miljöhänseende, ska den ha ett så lokalt upptagningsområde som möjligt. Målet är att sträva efter så korta bilresor som möjligt för att minska resandet med bil. Ju längre ifrån Stockholms city en parkering ligger och ju mer lokalt upptagningsområdet är, desto bättre är den¹.

Studier visar att många infartsparkeringar för att kunna uträtta ärenden i anslutning till arbetsresan och därför är en bytespunkt som dessutom har viss samhällsservice en bra lokalisering för infartsparkeringar¹.

För att i högre grad locka bilister att infartsparkera och därmed bli nya SL-kunder, bör nya infartsparkeringar lokaliseras i områden med bristande kollektivtrafikstandard mellan hem och bytespunkt. Undersökningar visar att boende i områden med hög biltäthet som exempelvis i fritidshusområden som på senare tid omvandlats till småhusområden med permanentboende, i hög grad är benägna att infartsparkera¹. Därför kan infartsparkeringar ses som ett alternativ till olönsam busstrafik i glesbygd.

Om resandeunderlaget inte är tillräckligt stort för att det ska vara lönsamt att investera i en infartsparkering, ska SL kunna hänvisa till en närbelägen infartsparkering. Skolelever hänvisas till kommunala skolskjutsar.

Infartsparkeringar bör lokaliseras lokalt och/eller vid stomnätet där det är hög turtäthet och god framkomlighet.

¹ Infartsparkeringar, fördjupade studier, arbetsmaterial 1999-10-20

UTFORMNING

Dagsläge

De infartsparkeringar som SL investerat i under åren har mycket olika standard och utformning.

Riktlinjer

Samtliga parkeringar SL investerar i ska vara trafiksäkra och erbjuda bra parkeringsmöjligheter.

Markparkeringar

När SL investerar i en infartsparkering på mark, ska den ha följande grundläggande standard:

- Tillfartsvägar och parkeringsytor ska vara asfalterade och det ska vara målade parkeringsrutor
- Det ska finnas gångväg till det färdmedel man ska byta till
- Belysningen ska vara god och småskalig, dvs. inga belysningsmaster
- Det ska finnas minst en handikapplats*

Vid investering i en infartsparkering ska det alltid undersökas om det dessutom finns behov av cykelparkering (se separat kapitel). Om behov finns, så anläggs en cykelparkering i anslutning till infartsparkeringen så nära stationen/hållplatsen som möjligt.

Flerplanslösningar

Markbrist leder till att flerplanslösningar blir allt mer aktuellt. Flerplanslösningar är kostsamma och därför bör en samhällsekonomisk bedömning alltid göras för att ta reda på om nyttan överväger kostnaden. Man bör även tänka på att vissa personer kan ha ett visst motstånd mot att ställa bilen i ett parkeringsdäck med hänsyn till inbrottsrisk, trygghet mm. Därför är det viktigt att utformningen av en flerplanslösning är väl genomtänkt. Förutom samma krav på utformning som finns på markparkering ska utformning av flerplanslösningar säkerställa:

- God insyn
- God överblick (inga skymda vrår)

Bra belysning och korta gångvägar till det färdmedel man ska byta till är mycket viktigt för att en infartsparkering ska vara attraktiv för SL:s kunder.

* Samtliga infartsparkeringar ska ha minst en handikapplats. Den ska vara minst 5 meter bred och därmed medge utrymme för fordon utrustade med rullstolsrobot eller liknande. På större parkeringar bör antalet handikapplatser motsvara ca 5 %, varav en plats ska vara 5 meter bred och resterande 3,6 meter breda. Handikapplatserna lokaliseras så nära stationen/hållplatsen som möjligt.

DRIFT OCH UNDERHÅLL

Dagsläge

Samtliga av SL finansierade infartsparkeringar drivs och underhålls av respektive kommun**.

Riktlinjer

Samtliga av SL finansierade infartsparkeringar ska drivas och underhållas av respektive kommun på deras egen bekostnad. SL ska teckna avtal med respektive kommun som säkerställer att trafiken kommer fram till infartsparkeringen och att infartsparkeringen kan användas i sin helhet för sitt ändamål. Detta görs genom åtgärder såsom snöplogning, halkbekämpning, reparation av mindre skador och att övergivna fordon och andra större föremål avlägsnas. Samtliga åtaganden ska stå angivna i det avtal som tecknas mellan SL och respektive kommun.

Drift och underhåll ska utföras av respektive kommun så att infartsparkeringen kan användas för sitt ändamål.

** Undantag finns inom Stockholms stad där Stockholm Parkering driver och underhåller infartsparkeringar.

TRYGGHET

Dagsläge

Idag upplever många att det är otryggt och osäkert att parkera på en parkering. Upplevelserna bygger till stor del på utformningen och lokaliseringen av parkeringen. För många känns det extra otryggt att vistas och parkera på just en infartsparkering. Man upplever att avsaknaden av rörelse kring en infartsparkering ytterligare förstärker känslan av otrygghet, osäkerhet och risk för inbrott. Mitt på dagen är det i princip tomt på en infartsparkering och det gör det lätt för tjuvar att rumstera fritt. Känslan av att känna sig otrygg och rädslan för att bli överfallen är störst kvällstid.

Idag finns en ovilja att parkera i flerplanslösningar. I allmänhet upplevs en stor otrygghet i parkeringar med flera plan, både för egen del och dessutom av rädsla för inbrott i bilen. I garage och under P-däck finns ofta dolda utrymmen. Det kan vara mörka hörn eller skymda ytor bakom pelare som skrämmer och känslan av att inte ha någon flyktväg ger ofta en känsla av otrygghet.

Riktlinjer

I första hand ska infartsparkeringar anläggas som markparkeringar. SL ska eftersträva att anlägga markparkeringar som är väl synliga och öppna så att det känns tryggt att vistas på dem. Belysning är en viktig fråga samt att lokalisering i närheten av butiker eller annan samhällsservice gör att infartsparkeringen känns tryggare då det blir mer rörelse kring platsen.

I de fall markparkering inte är tillräcklig, kan SL investera i flerplanslösningar med väl genomtänkt utformning. Flerplansparkeringar kräver mycket bra lösningar för att de ska accepteras av SL:s infartsparkerare. I de fall då flerplanslösningar anläggs, är det av största vikt att de utformas och lokaliseras på ett sätt som gör att infartsparkeringen uppfattas som trygg. SL ska verka för att kommunen som ska stå för drift och underhåll även utövar bevakning. Bevakning ska främst ske mitt på dagen då det är få som rör sig på parkeringen samt på kvällen då mörkret gör att det kan kännas otryggt. Flerplanslösningar ska alltid vara övervakade.

En trygg infartsparkering skapas genom väl genomtänkt utformning och lokalisering.

SL ska verka för att markparkeringar övervakas vid behov och att parkeringar med flerplanslösningar alltid har bevakning.

FINANSIERING

Dagsläge

Vid anläggande av infartsparkeringar står SL för investering medan kommunen står för marken samt drift, underhåll och bevakning. SL:s investering består i att finansiera projektering och byggande av infartsparkeringen.

Merparten av de infartsparkeringar som bekostats av SL är idag avgiftsfria och ambitionen är att de ska förbli det.

Riktlinjer

Vid anläggande av infartsparkeringar står SL för finansiering av projektering och byggande av infartsparkeringen. Kommunen står för marken samt drift, underhåll och bevakning.

Infartsparkeringar som bekostats av SL ska i huvudsak vara avgiftsfria för SL:s kunder. Anledningen till det är att infartsparkeringar är ett komplement till den övriga SL-trafiken.

Om det blir problem med att en infartsparkering används av andra än infartsparkereare, kan en reglering av platserna behövas. Exempelvis kan då införas ett inpasseringssystem som medför gratis parkering endast för den som har SL:s periodkort. Det kommer att studeras vidare hur ett sådant system skulle kunna utformas.

Vid anläggande av dyrare lösningar så som exempelvis flerplanslösningar, bör samutnyttjande, samfinansiering eller alternativ finansiering övervägas.

Då kommunen och SL är överens om att bygga en infartsparkering, står SL för investeringen och kommunen för mark, drift och underhåll.

Infartsparkeringar som SL investerat i ska i huvudsak vara avgiftsfria för SL:s kunder.

Vid mer kostsamma lösningar ska möjlighet till samfinansiering alltid undersökas.

CYKELPARKERING

Dagsläge

SL står för kostnader kring markarbetet för cykelparkeringar som anordnas i samband med anläggning av nya infartsparkeringar. Kommunen står för kostnaderna för utrustningen samt drift och underhåll.

Vid många stationer och hållplatser finns inte tillräckligt många cykelparkeringar. Cyklarna parkeras då istället lite varstans i närheten av stationen/hållplatsen, vilket gör att det blir rörigt och att det kan bli mycket besvärligt för synskadade och även andra att ta sig fram.

Riktlinjer

Vid investering i en infartsparkering ska det alltid undersökas om det dessutom finns behov av cykelparkering. SL kan på så sätt påverka ordningen kring stationen/hållplatsen. Om behov finns, så anläggs en cykelparkering i anslutning till infartsparkeringen så nära stationen/hållplatsen som möjligt.

Liksom tidigare står SL för kostnader kring markarbetet för cykelparkeringar som anordnas i samband med anläggning av nya infartsparkeringar. Kommunen står för kostnaderna för utrustningen samt drift och underhåll. SL förordar platser med fastlåsning av ramen – inte bara för framhjulet. Dessutom bör det finnas tak.

Cykelparkeringar ska vid behov anläggas i samband med investering i en infartsparkering.

MARKNADSFÖRING

Dagsläge

Det finns över 80 infartsparkeringar i Stockholms län, men det saknas skyltning till många.

På SL:s hemsida finns information om flertalet infartsparkeringar i Stockholms län. Av kommunernas hemsidor hänvisar några till SL:s hemsida medan ett fåtal har egen information om var det går att hitta infartsparkeringar i kommunen.

Riktlinjer

Det bör skyltas tydligt att det finns en infartsparkering från och med det regionala vägnätet och fram till infarten till parkeringen.

Samtliga av SL finansierade infartsparkeringar ska finnas på SL:s kartor.

På SL:s hemsida ska samtliga - av SL finansierade infartsparkeringar - återfinnas med information om antal parkeringsplatser, ungefärlig procentuell belägningsgrad och information om vilka kollektiva anslutningar som finns tillgängliga på platsen.

Skyltning

Vägverket har tagit fram ett vägmärke som anger parkering i anslutning till kollektivtrafik som antogs av Regeringen den 22 juni 2005 och är det vägmärke som ska användas för vägvisning till infartsparkeringar (se figur).



Symboler som får användas i kombination med "P" är de för "Tunnelbana", "Järnväg" samt "Buss el Spårvagn". Vägmärket kan innehålla fler av dessa symboler samt namn på station eller hållplats.

Framtidsscenario

I framtiden bör realtidsinformation med platsinformation övervägas. Idag finns ett "P-ledsystem" på Stockholms infarter som informerar om antal lediga platser i Stockholms Stads parkeringshus. Ett liknande system för infartsparkeringar kan införas längs de stora stråken och särskilt kunna användas om köer uppstår. Då kan en infartsparkering och en kollektivtrafikanslutning fungera som en alternativ resväg. Samma information skulle kunna finnas på SL:s hemsida och som SMS-meddelande till mobiltelefoner.

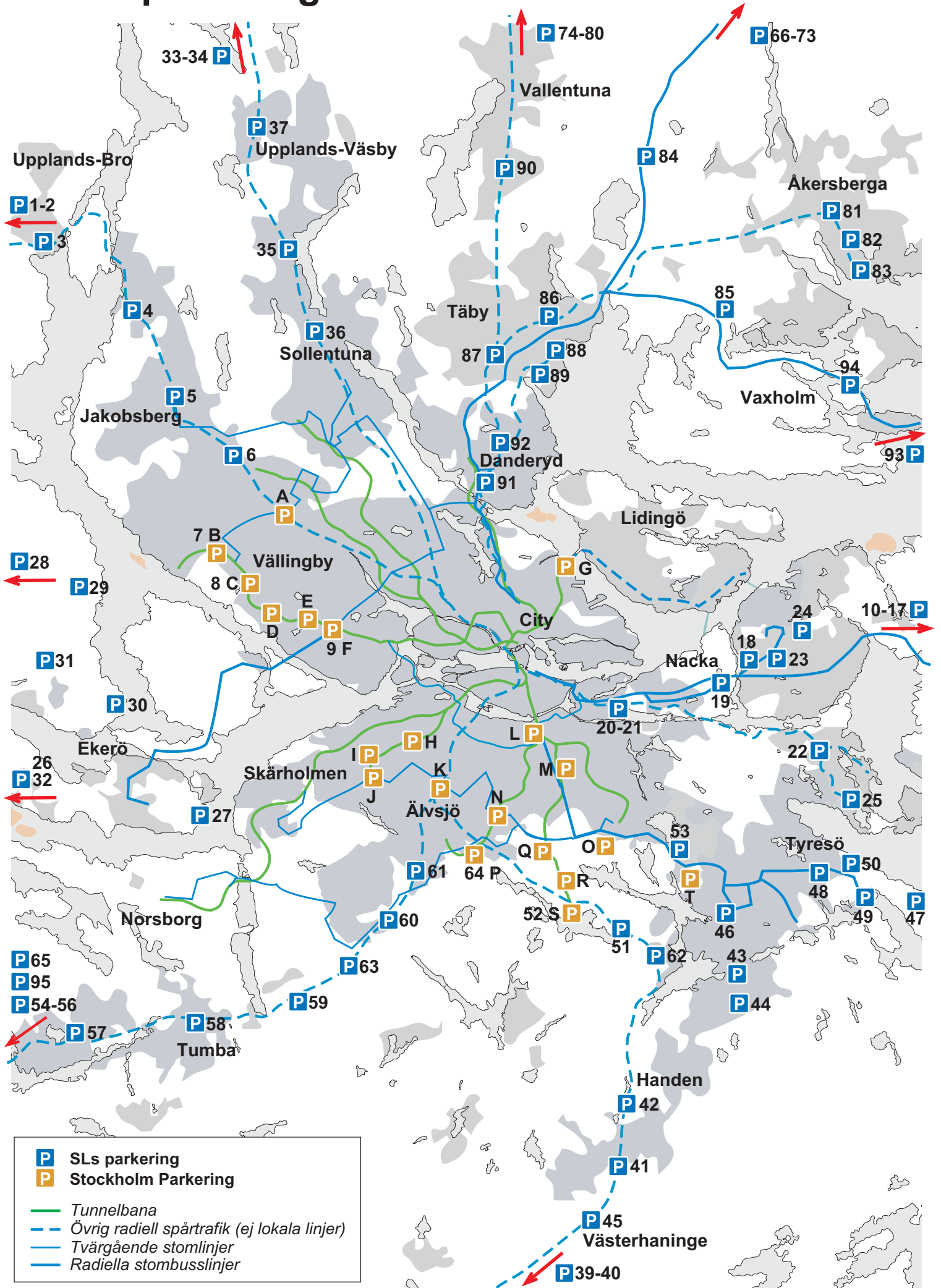
Information i respektive kommun

Vid investering i en infartsparkering ska SL verka för att kommunen informerar om infartsparkeringen, exempelvis på kommunens hemsida och på kommunalkartan.

Det ska finnas information om infartsparkeringarna på SL:s hemsida och SL:s kartor.

SL ska verka för att infartsparkeringarna skyltas och att det finns information på kommunernas hemsidor och kartor.

Infartsparkeringar i Stockholms län



Infartsparkeringar i Stockholms län

Per den 2006-02-01

Nr	Område	Kommun	Lokalisering	Antal platser	Avstånd till Stockholm (minuter)	Beläggning jan 2006 (procent)
1	E18 V	Håbo	Bålsta	286	39	---
2		Uppl. Bro	Bro	205	32	32,2
3			Kungsängen	279	26	81,4
4		Järfälla	Kallhäll	280	22	71,4
5			Jakobsberg	248	18	90,7
6			Barkarby	340	15	98,8
7 B		Stockholm	Johannelund	85	30	51,8
8 C			Råcksta	240	27	86,3
9 F			Brommaplan	213	19	95,8
10	Nacka/Värmdö	Värmdö	Hemmesta Centrum	65	35	41,5
11			Hemmesta Vägskäl	63	35	49,2
12			Grisslinge	142	27	43,7
13			Brunn	125	29	65,6
14			Östra Ekedal	20	23	75,0
15			Väg 222 Djurö/Stavsn	54	50	22,2
16			Mölnviks tpl	103	35	108,7
17			Charlottendal	102	31	52,0
18		Nacka	Björknäs	70	20	158,6
19			Skuru	30	16	66,7
20			Nacka	115	12	104,3
21			Sickla P-hus	100	12	4,0
22			Igelboda	25	16	88,0
23			Boo kommunalhus	57	20	89,5
24			Orminge	307	18	98,4
25			Solsidan	30	24	---
26	Ekerö	Ekerö	Stenby, Adelsö	17	53	---
27			Jungfrusund	40	25	50,0
28			Färentuna k:a	16	32	18,8
29			Svartsjö	15	33	6,7
30			Hamnargården	16	19	12,5
31			Svanhagen	64	21	39,1
32			Ekeby	10	46	---
33	E4 N	Sigtuna	Rosersberg	96	32	49,0
34			Märsta	329	36	90,0
35		Sollentuna	Rotebro	249	23	81,5
36			Häggvik	157	18	92,4
37		Uppl. Väsby	Upplands Väsby	313	27	59,1
38	Väg 73 + Tyresö	Nynäshamn	Ösmo	110	43	37,3
39			Segersäng	30	40	53,3
40			Nynäshamn	107	53	53,3
41		Haninge	Jordbro	40	28	75,0
42			Haninge	333	25	97,6
43			Gudö	32	25	109,4
44			Grindstuv./Gudöbroleden	42	22	71,4
45			Västerhaninge	59	30	94,9

Nr	Område	Kommun	Lokalisering	Antal platser	Avstånd till Stockholm (minuter)	Beläggning jan 2006 (procent)
46		Tyresö	Trollbäckens C	55	21	94,6
47			Trinntorp	56	36	10,7
48			Strandallén/Videvägen	61	29	23,0
49			Brakmarsvägen	56	32	39,3
50			Tyresö Strand	143	29	60,2
51		Huddinge	Trångsund	70	18	90,0
52 S		Stockholm	Farsta Strand	90	16	90,0
53		Nacka, Älta	Ekstubben	84	19	6,0
54	E4 S	Södertälje	Mölnbo	35	58	31,4
55			Järna	35	51	71,4
56			Östertälje	370	36	51,9
57		Salem	Rönninge	150	31	74,7
58		Botkyrka	Tumba	403	26	76,7
59			Tullinge	270	22	89,3
60		Huddinge	Huddinge	199	16	90,5
61			Stuvsta	259	13	95,8
62			Skogås	26	20	76,9
63			Flemingsberg	420	18	81,4
64 P		Stockholm	Rågsved	65	22	58,5
65		Nykvarn	Nykvarns station	93	75	62,4
66	E18 N	Norrtälje	Unungehöjden	10	94	---
67			Södra infarten OK-Q8	65	70	123,1
68			Rösa	97	64	47,4
69			Kilen	40	69	---
70			Rimbo	70	60	48,6
71			Ledinge	67	58	59,7
72			Rö-Väsby	18	54	---
73			Hallstavik	25	115	48,6
74		Vallentuna	Ekskogen	12	49	33,3
75			Söderhall	150	49	53,3
76			Frösunda	12	44	100,0
77			Karby/Brottby	104	52	76,9
78			Lindholmen	50	42	34,0
79			Ormsta	20	34	60,0
80			Kårsta	18	51	61,1
81			Gillinge*	35	46	51,4
82		Österåker	Tunagård station	16	39	43,8
83			Österskär	20	33	70,0
84			Åkersberga	214	29	37,9
85			Kulla vägskäl	50	30	64,0
86		Täby	Galoppfältet	200	19	19,0
87			Roslags Näsby	210	14	98,1
88			Näsbypark	55	21	87,3
89			Näsby allé	25	21	88,0
90			Täby Kyrkby	54	25	94,4
91		Danderyd	Danderyds sjh**	280	14	96,8
92			Djurholms Ösby	146	9	93,8
93		Vaxholm	Rindö	40	48	22,5
94			Engarn	64	36	87,5
95		Gnesta	Gnesta	107	64	---

* Byggt av Vägverket, drivs av kommunen

** Fr.o.m 1 mars endast för boende i Danderyd