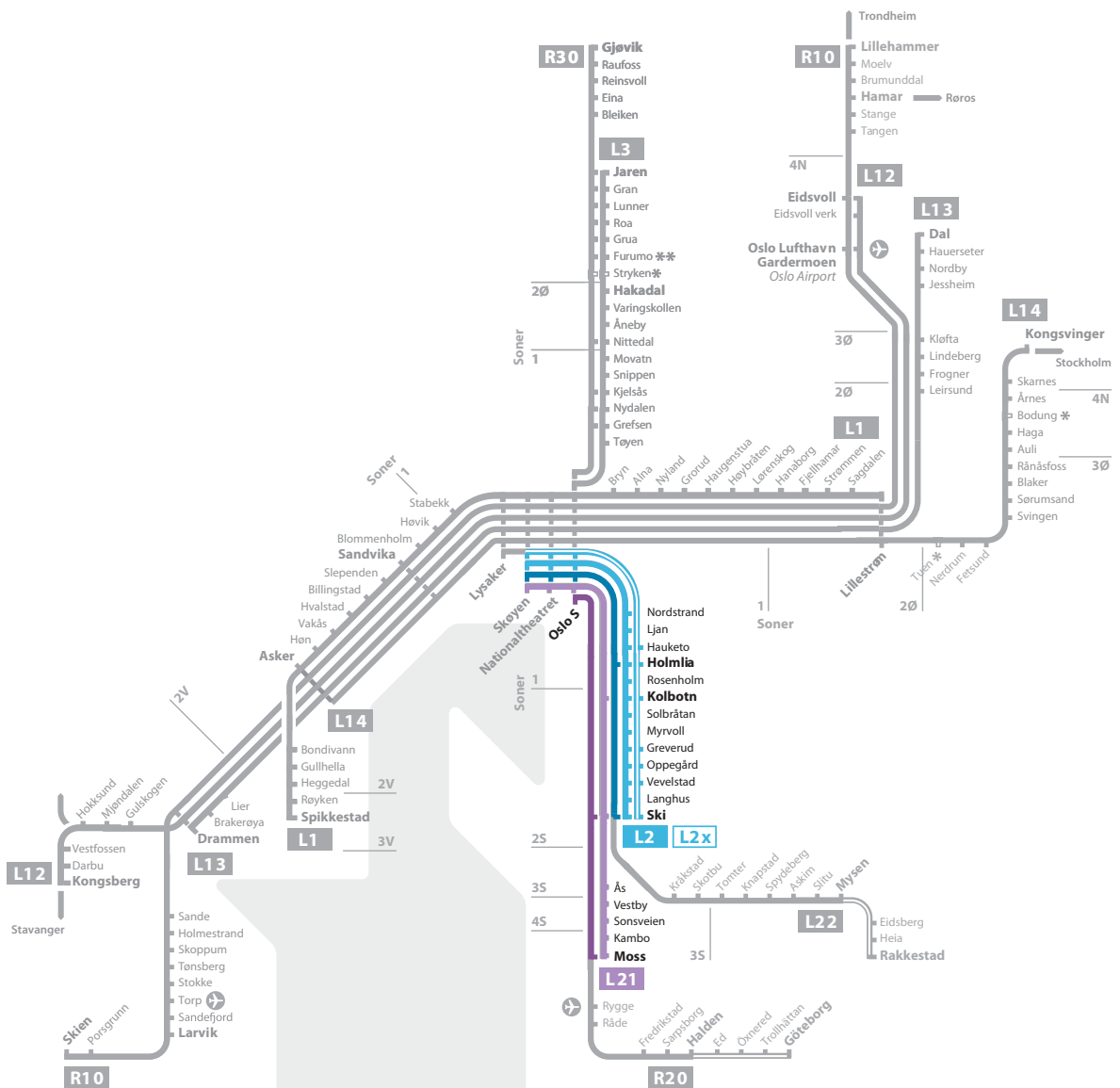


# NORDSTRAND - MOSS



# INNHOOLD

## BAKGRUNN

JERNBANEVERKETS PARKERINGSSTRATEGI	SIDE 4
STRATEGI FOR INNFARTSPARKERING I OSLO OG AKERSHUS	SIDE 9
NASJONAL TRANSPORTPLAN	SIDE 9
KLIMAMELDINGEN	SIDE 9
MÅL OG HENSIKT	SIDE 10
KART 1: STASJONENE PÅ STREKNINGEN	SIDE 11

## REGISTRERING

SITUASJON VINTEREN 2014	SIDE 12
KART 2: SITUASJON VED REGISTRERING	SIDE 14

## ANALYSE

TOGTILBUD	SIDE 16
KART 3: TOGTILBUD	SIDE 17
BILLETTSONER OG ADGANGSREGULERING	SIDE 18
KART 4: BILLETTSONER OG ADGANGSREGULERING	SIDE 21
ADKOMST FRA HOVEDVEI OG FRAMKOMMELIGHET PÅ VEINETTET	SIDE 22
KART 5: ADKOMST VEINETT	SIDE 24
TILGJENGELIGHET: SYKKEL	SIDE 26
KART 6: TILGJENGELIGHET SYKKEL	SIDE 28
TILGJENGELIGHET: KOLLEKTIVTILBUD	SIDE 30
KART 7: TILGJENGELIGHET KOLLEKTIVTILBUD	SIDE 32
AREALUTVIKLING	SIDE 34
STREKNINGSVIS TILNÆRMING OG ROLLEFORDELING	SIDE 37

## KONKRETISERING

STASJONSVIS ANBEFALING	SIDE 38
KONKRETISERING AV PARKERINGSSTRATEGI	SIDE 49
VEDLEGG 1: REGISTRERING MARS 2014	SIDE 50
VEDLEGG 2: NUMMERSKILTREGISTRERING FEBRUAR 2014	SIDE 70

## JERNBANEVERKETS PARKERINGSSTRATEGI

Jernbanelinjeoverordnet parkeringsstrategi fra oktober 2010 legger viktige føringer for hvordan parkeringstilbudet på stasjonene skal vurderes og videreutvikles. Strategien gjelder for hele landet, og tar for seg:

- Premisser og rammer for planlegging og utbygging av parkeringstilbudet på stasjonene
- Parkeringstilbudets rolle og betydning
- Tidligere praksis
- Mål og strategier
- Stasjonskategorier
- Finansierings- og samarbeidsmodeller
- Regulering og prissetting
- Videre arbeid

### PREMISSER OG RAMMER FOR PLANLEGGING AV PARKERINGSTILBUDET

Samferdselsdepartementet har gitt Jernbanelinjeoverordnet ansvar for:

- Å etablere et tilfredsstillende parkeringstilbud ved stasjonene
- Å fastsette parkeringsavgiften for togbrukere (pendlere og sporadisk reisende)
- Å utarbeide en overordnet plan for parkering

Jernbanelinjeoverordnet legger følgende prinsipper til grunn for arbeidet:

- Funksjonshemmede skal ha gratis parkering
- Flateparkering skal være gratis dersom eksisterende anlegg har tilstrekkelig kapasitet
- Det innføres adgangskontroll/utstedes parkeringsbevis til faste togkunder når det oppstår kapasitetsproblemer
- Det kan fastsettes en parkeringsavgift for å bringe tilbud og etterspørsel i balanse
- Jernbanelinjeoverordnet legger til rette for parkering på stasjonene for at flere skal velge å reise med tog

## PARKERINGSTILBUDETS ROLLE OG BETYDNING

Parkering er et virkemiddel i områder hvor kollektivtransporten har dårlig flatedekning og det er i hovedsak et tilbud til de som ikke kan gå, sykle eller reise kollektiv til stasjonen. Målet er at flere skal reise kollektivt inn mot de store byene, og hensikten er å bidra til å redusere trafikkavviklings- og miljøproblemene i byområdene.

Parkering skal ikke være et bilfremmende tiltak som undergraver det lokale busstilbudet eller satsing på sykkel og gange. Målet er å fange opp de reisende tidlig i reisekjeden; dvs. at innfartsparkering bidrar til at de reisende velger en kort bilreise og lang togreise. Den reisendes byttemotstand øker jo kortere reisen er, og erfaring viser at potensialet for å kombinere ulike transportmidler er størst på reiser som varer over en halv time. Jernbaneverket har hovedfokus på daglige jobbreiser og pendlere; dvs. de faste togbrukerne. Det betyr imidlertid ikke at vi ikke skal gi et tilbud til de som reiser mer sporadisk.

Det er behov for å differensiere parkeringstilbudet på stasjonene ut fra lokale forhold som stedets karakter, togtilbudet, øvrig kollektivtilbud, framkommelighet i veisystemet osv.

## TIDLIGERE PRAKSIS

Før strategien forelå i 2010 var praksis i grove trekk å bygge der hvor det var kapasitetsproblemer, tilgjengelige arealer og investeringsmidler. Strategien er et retningsskifte og er uttrykk for en overordnet og mer helhetlig tilnærming til parkering som kollektivtiltak og virkemiddel for økt kollektivandel.

## MÅL OG STRATEGI

Det overordnede målet er at innfartsparkering skal:

Bidra til å øke mobiliteten og gi flere muligheten til å reise kollektivt  
Bidra til redusert trafikkbelastning i byområder

Det skal legges til rette for:

- Løsninger som gir nye kunder; dvs. som ikke tar kunder fra annen kollektivtransport, sykkel og gange
- Kapasitetssterke og trygge parkeringsløsninger for sykkel og bil
- Et parkeringstilbud til både daglige pendlere, sporadisk reisende og flytøpassasjerer
- Adgangsbegrensninger og prissetting ut fra tilbud/etterspørsel og samfunnsøkonomi

For å nå målsettingene er det behov for:

- En målrettet plan for å utvikle tilstrekkelig kapasitet tilpasset kundens behov

## STASJONSKATEGORIER

For å gi tydelig signaler om hva kundene kan forvente av omfang og kapasitet, er stasjonene delt inn i ulike kategorier, avhengig av kontekst og togtilbud. På strekningen Nordstrand- Moss er det i stasjoner i kategori B, D og E; mellomstore by-/tettstedsstasjoner, lokaltogstasjoner og stasjoner/holdeplasser i spredt bebyggelse.

### *STASJONER I MELLOMSTORE BYER/TETTSTEDER( KATEGORI B)*

Disse stasjonene ligger fra 2-5 mil utenfor de største byene og kjennetegnes av et godt togtilbud med høy frekvens (både lokaltog og regiontog). Nabostasjoner kan til en viss grad avlaste by- og tettstedsstasjonene, men erfaring tilsier at det er størst etterspørsel etter innfartsparkeringsplasser der togtilbudet er best. Dette er stasjoner hvor antall innfartsparkeringsplasser må ses i sammenheng med og vurderes i forhold til lokalmiljøets fokus på bymiljø, kollektivtilbud, sykkelveinett, trafikkbelastning på lokalveinettet, arealknapphet og byutviklingspotensiale. Ski er per i dag en stasjon som faller innunder kategori B.

JBVs primæroppgave her er å tilrettelegge for innfartsparkering (pendlerparkering) i begrenset omfang, som flateparkering med oblat eller brukerbetaling, alternativt i parkeringshus drevet på kommersielt grunnlag

Konkrete anbefalinger for utviklingen av tilbudet følger senere i rapporten, men iht. JBVs parkeringsstrategi skal parkeringstilbudet ved stasjoner av denne kategorien omfatte følgende:

- Sykkelparkering
- Av- og påstigning
- Korttidsparkering
- HC-parkering
- Pendlerparkering med oblat, på flate eller i kommersielt drevet p-hus

### *BYSTASJONER PÅ INTERCITY-STREKNINGER (KATEGORI C)*

Omlandet rundt disse stasjonene er relativt stort og mange av togkundene pendler daglig over 10 mil. Togtilbudet er regiontog (Intercity) og stopper kun i disse byene. Det korresponderende busstilbudet er ofte mangelfullt og gangavstanden til boligområdene langt. Et parkeringstilbud på disse bystasjonene vil være viktig. Valg av parkeringsløsning (flateparkering versus p-hus) og omfang er imidlertid avhengig av tilgang på arealer, byområdets karakter, kommunens arealplaner etc. Innfartsparkeringen bør også ses i sammenheng med kommunenes parkeringspolitikk. Stasjoner i kategori C på strekningen er Moss.

JBVs primæroppgave her er å tilrettelegge for innfartsparkering i begrenset omfang, som oblatbelagt flateparkering eller i parkeringshus drevet på kommersielt grunnlag. Utvikling av parkeringstilbudet må skje i nært samarbeid med kommune, fylke, Rom og private grunneiere.

Konkrete anbefalinger for utviklingen av tilbudet følger senere i rapporten, men iht. JBVs parkeringsstrategi skal parkeringstilbudet ved stasjoner av denne kategorien omfatte følgende:

- Sykkelparkering
- Av- og påstigning
- Korttidsparkering
- HC-parkering
- Pendlerparkering med oblat, på flate eller i kommersielt drevet p-hus

#### *LOKALTOGSTASJONER (KATEGORI D)*

Dette er stasjoner på lokaltogstrekningene inn mot de store byene. Her er det mange reisende, men togtilbudet (frekvensen) er noe dårligere enn i knutepunktene. Dette er stasjoner hvor kapasiteten på innfartsparkerplassene må ses i sammenheng med det øvrige kollektivtilbudet og en videreutvikling av matebusstilbudet. Stasjonene fra Nordstrand til og med Langhus samt Vestby og Ås er i kategori D.

JBVs primæroppgave her er å tilrettelegge for innfartsparkering (pendlerparkering) som flateparkering. Det kan innføres oblat der det er kapasitetsproblemer for å hindre fremmedparkering og for å bringe tilbud og etterspørsel i balanse. Brukerbetaling kan innføres for å regulere etterspørselen og det kan settes differensierte satser.

Konkrete anbefalinger for utviklingen av tilbudet følger senere i rapporten, men iht. JBVs parkeringsstrategi skal parkeringstilbudet ved stasjoner av denne kategorien omfatte følgende:

- Sykkelparkering
- Av- og påstigning
- Korttidsparkering
- HC-parkering
- Pendlerparkering på flate, med eller uten oblat

#### *STASJONER/HOLDEPLASSER I SPREDT BEBYGGELSE (KATEGORI E)*

Dette er stasjoner i spredtbygde strøk der avstanden fra bolig til stasjon er relativt lang og alternativt kollektivtilbud er dårlig. Stasjoner i kategori E på denne strekningen er Sonsveien og Kambo.

JBVs primæroppgave her er å tilrettelegge for innfartsparkering for både fritids- og arbeidsreiser.

Konkrete anbefalinger for utviklingen av tilbudet følger senere i rapporten, men iht. JBVs parkeringsstrategi skal parkeringstilbudet ved stasjoner av denne kategorien omfatte følgende:

- Sykkelparkering
- Av- og påstigning
- HC-parkering
- Parkering på flate

## FINANSIERINGS- OG SAMARBEIDSMODELLER

For å utvikle et tilfredsstillende parkeringstilbud kan det i ulike sammenhenger være hensiktsmessig å samarbeide med eksterne aktører. Dette samarbeidet kan gjennomføres på ulike måter, og mulige modeller kan være:

- Utvikling av parkeringstilbudet planlegges i samarbeid med andre offentlige aktører og gjennomføres som et spleiselag.
- Utvikling av parkeringstilbudet finansieres gjennom budsjettrammen i Jernbaneverkets programområde Stasjoner og knutepunkt.
- Utvikling av parkeringstilbudet inngår som en del av større investeringsprosjekter eller stasjonstiltak innenfor andre programområder.
- Utvikling av parkeringstilbudet i samarbeid med ROM eller andre grunneiere som ønsker å investere i p-hus. Jernbaneverket skal ikke være eier, men kan gi anleggsbidrag og få tinglyst bruksrett til et gitt antall plasser.
- Leie av plasser av private aktører.

## REGULERING OG PRISSETTING

Regulering av bruk og innføring av avgift skal gjøres etter følgende prinsipper:

- Parkering er gratis så lenge anlegget har kapasitet
- Det kan innføres adgangskontroll/parkeringsbevis hvis det oppstår kapasitetsproblemer, og det kan innføres et gebyr for å dekke ordningens administrasjons- og driftsutgifter
- Det kan innføres en parkeringsavgift dersom etterspørselen er større enn tilbudet
- Det kan innføres en høyere parkeringsavgift for p-anlegg på bystasjoner/knutepunktstasjoner

## VIDERE ARBEID

Parkeringsstrategien skal ligge til grunn for en målrettet og strekningsvis tilnærming til parkering. Strategien er under videreutvikling, og vil på sikt også detaljeres med tanke på sykkel og el-bil. Det er behov for å revidere stasjonskategoriene (basere dem mer stringent på togtilbud og arealbruk), utarbeide en mer konsekvent prisstrategi og dessuten lage føringer for andre virkemidler som sambruk, lokalisering (parkeringens avstand til stasjonen) samt P-hus.

## STRATEGI FOR INNFARTSPARKERING I OSLO OG AKERSHUS

Strategien har vært til høring og ble vedtatt i desember 2014. Hensikten med arbeidet er å samordne det langsiktige arbeidet med innfartsparkering, og strategien legger føringer for utvikling av parkeringstilbudet i kommunene, herunder ved jernbanestasjonene. Arbeidet med strategien har vært et samarbeid mellom Akershus fylkeskommune, Ruter AS, Statens vegvesen, Oslo kommune og Jernbaneverket.

Strategien er utarbeidet ut fra målsettingen om at transportveksten i Oslo og Akershus skal løses gjennom gange, sykling og kollektivtransport. Innfartsparkering skal kompensere for dårlig flatedekning i kollektivtilbudet og bidra til at de som bor utenfor sykkel- og gangavstand fra stasjoner eller tjenlig busstilbud skal kunne reise kollektiv. Videre skal innfartsparkering gjøre transportsystemet tilgjengelig for flest mulig, og gjøre det mulig blant annet å kombinere en kollektivreise med andre ærend som levering av barn i barnehage.

## NASJONAL TRANSPORTPLAN

NTP 2014-2023 definerer innfartsparkering som særlig godt egnet ved stasjoner og knutepunkt som ligger utenfor by- og tettstedssentra, som har nærhet til hovedveier med god framkommelighet, og hvor det ikke er god kollektiv tilbringertransport.

Nasjonal sykkelstrategi og NTP har målsetninger om at sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre 8 prosent av alle reiser innen 2023, noe som innebærer at sykkelandelen i byene bør ligge på mellom 10 og 20 % per år.

## KLIMAMELDINGEN (MELD. ST. 21 / 2011-2012)

I juni 2012 vedtok Stortinget daværende regjeringens Klimamelding. I Klimameldingen heter det at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. I og omkring storbyområdene skal kollektivformål og sykkeltiltak gis økt prioritet ved fordeling av samferdselsmidlene.



## MÅL OG HENSIKT

Hensikten med dette arbeidet er å gi konkrete føringer for hvordan parkeringstilbudet for bil og sykkel skal videreutvikles på stasjonene fra Nordstrand til Moss, og gjennom det gi et godt grunnlag for en helhetlig og forutsigbar forvaltning av dagens anlegg og arealressurser.

Utredningen bygger på Jernbaneverkets overordnede parkeringsstrategi, og har som mål å omsette de overordnede føringene til konkrete anbefalinger for hver enkelt stasjon på strekningen. Arbeidet baserer seg på arealfaglige analyser, ikke transportøkonomiske modellberegninger. Utredningen ser parkeringskapasiteten på strekningen i sammenheng, og legger arealbruksmønster, togtilbud, lokalt kollektivtilbud samt framkommelighet på hoved-, gang- og sykkelveinett til grunn for analyser av behov og anbefalinger om tiltak. Det er lagt vekt på å vurdere tiltak både i et kortsiktig perspektiv- straktiltak av operativ karakter, og et mer langsiktig perspektiv- strategiske tiltak som på sikt vil bidra til ønsket utvikling på strekningen. Tilsvarende utredninger gjøres for øvrige strekninger på Østlandet.

Kartet på neste side viser det relative passasjertallet for de 18 stasjonene på strekningen. Jernbanen går gjennom kommunene Oslo, Oppegård, Ski, Ås, Vestby og Moss på strekningen.

**STASJONENE**

på strekningen

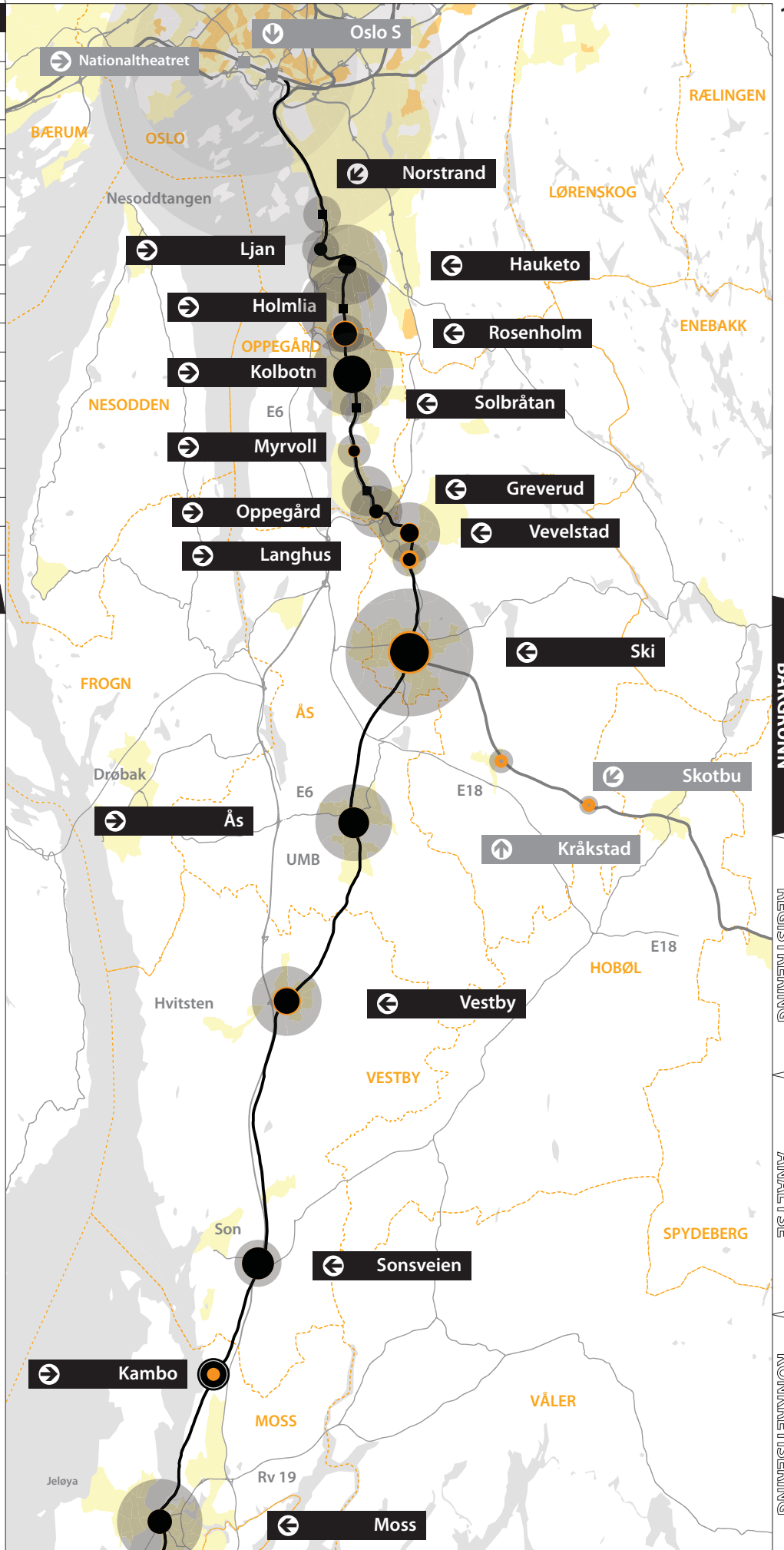
**Tegnforklaring**



- Jernbane
- Hovedveinett
- Kommunegrenser
- Vann

- Befolkingstetthet
- 0-500
  - 500 - 10 000
  - 10 000 - 67 000

- Ant. påstigende (500)
- Parkeringsplasser
- Parkerte biler



## SITUASJON VINTEREN 2014

For å etablere et godt kunnskapsgrunnlag ble det gjennomført registreringer ved alle stasjonene på strekningen i mars 2014 (uke 10). Registreringene omfatter parkerings- og sykkeltilbudets standard, kapasitet og belegg, samt annet kollektivtilbud nær stasjonen. Videre har kommunenes arealplaner samt andre relevante plandokumenter i regionen blitt gjennomgått. Registreringene ved hver stasjon er samlet i vedlegget bak i rapporten.

Innfartsparkering bør i utgangspunktet planlegges med en reservekapasitet på 10 til 15 prosent.\* Parkeringsplasser med større belegg vil oppleves som fulle og dermed kunne ha en avvisende effekt på de reisende. Muligheten for utvidelse av bilparkering innenfor areal som Jernbaneverket eier eller leier er vurdert for hver stasjon. Det er likevel ikke realistisk eller tilrådelig å legge inn en slik reservekapasitet ved alle stasjoner. De fleste steder vil en reservekapasitet bare være mulig å oppnå ved bruk av adgangsregulering (oblat) eller prising.

Kartet på side 14 er en oppsummering av situasjonen på registreringstidspunktet, og viser den relative sammenhengen mellom antall reisende fra stasjonen og parkeringskapasiteten samt de umiddelbare utvidelsesmulighetene, dvs. om JBV eier arealer som er regulert til formålet. Kartet viser også hvilken kategori stasjonen faller innunder, jf. JBV's parkeringsstrategi, graden av fremmedparkering samt hvorvidt det er innført oblatordning eller brukerbetaling.

Som kartet viser, var bilparkeringen fullt belagt ved stasjonene Ljan, Hauketo, Rosenholm, Kolbotn og Oppegård. Det samme gjaldt for stasjonene Myrvoll, Vevelstad, Ås, Vestby, Sonsveien og Moss, der det dessuten ble registrert parkerte biler utenfor oppmerket område på stasjonen. Ski hadde høyt belegg. På Langhus var belegget middels. Kambo, som ligger mellom Sonsveien og Moss, utpeker seg med lavt belegg. På stasjonene Nordstrand, Holmlia, Solbråtan, Greverud er det ikke tilrettelagt for innfartsparkering, men ved Holmlia er det registrert et stort antall parkerte biler langs veiene ved stasjonen.

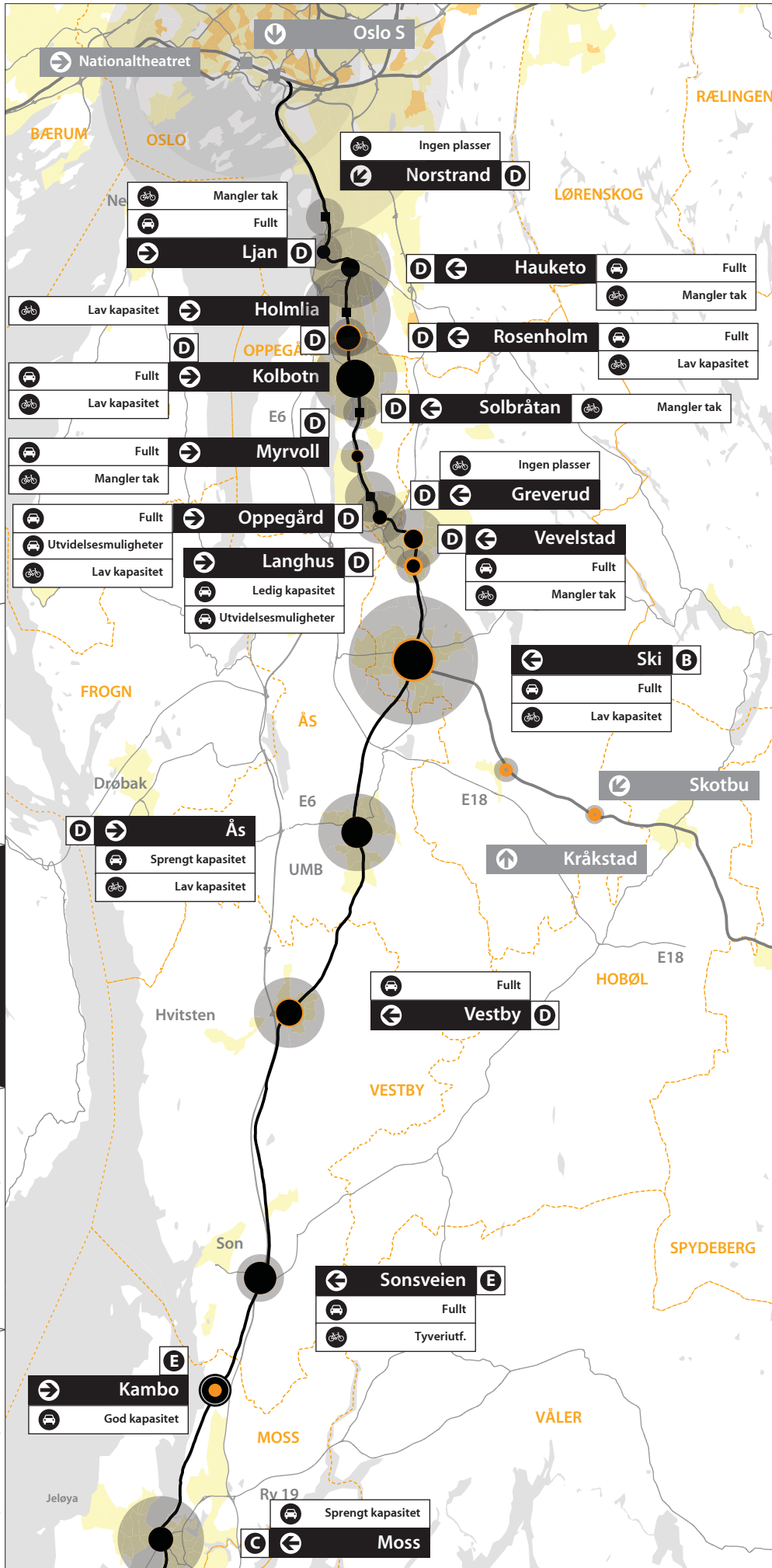
Teoretisk sett er det, med utgangspunkt i reguleringsformål og tilgjengelige arealer som eies av JBV eller NSB, utvidelsesmuligheter ved Oppegård og Langhus. I tillegg er det utvidelsesmuligheter på arealer som er regulert til formålet, men som eies av kommunen, ved Myrvoll.

På oppdrag fra Akershus fylkeskommune har TØI gjennomført nummerskiltregistreringer ved et utvalg av stasjonene på strekningen. Kart som er utarbeidet på bakgrunn av registreringene viser registrert adresse for bilene som sto parkert ved den enkelte stasjon og gir et godt bilde på pendlingsområdet til stasjonen. Nummerskiltregistreringene viser at parkeringsplassene på Ski og Ås i stor grad benyttes av reisende som bor i gå- og sykkelavstand til stasjonen. Videre viser registreringene stor grad av parallellkjøring med jernbanen fra lokalstasjonene nord for Ski til billigere takstsoner på Rosenholm. Registreringskartene følger som vedlegg til rapporten.

\* Tiltakskatalog.no -

For sykkel er det registrert antall plasser og belegg, samt gjort en vurdering av standarden på sykkelparkeringen. På enkelte av stasjonene er det ikke etablert sykkelparkering. Registreringene ble gjort i mars, utenfor sykkelsesong. Andelen som sykler øker utover våren og sommeren og vil trolig vise et større behov for sykkelparkering enn registreringene i mars.

Hva gjør at noen stasjoner har fulle parkeringsplasser mens andre har ledig kapasitet? På de neste sidene følger en analyse av forhold vi mener påvirker etterspørselen etter parkering og som derfor må vektlegges når det skal utvikles et helhetlig grep for strekningen.

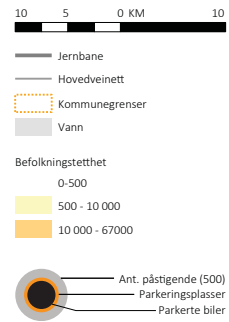


KART 2

SITUASJON

ved registrering

Tegnforklaring





## TOGTILBUD

### [FAKTORER SOM PÅVIRKER ETTERSPØRSELEN 1]

Frekvens og reisetid påvirker attraktiviteten til reisemiddelet og derfor også etterspørselen etter parkering. Som kartet på motstående side viser, varierer togtilbudet, med høyest frekvens på lokalstrekningen fra og med Ski stasjon. Linje L2 pendler gjennom Oslo fra Skøyen i vest til Ski i sør, og stopper på alle lokalstasjoner. Dessuten stopper innsatstog, linje L2x, på stasjonene Hauketo, Holmlia, Kolbotn, Greverud, Oppegård og Vevelstad før endestasjonen Ski. Linje L21 stopper på Kolbotn, før Ski og videre alle stasjoner før Moss. Regiontoget til/fra Halden, R20, stopper dessuten på Moss. Linje L22 som trafikkerer Østre linje, stopper kun på Holmlia mellom Oslo S og Ski. Totalt sett gir dette høy frekvens på Ski og et godt rushtidstilbud fra Holmlia, Kolbotn og Hauketo.

Det er ikke planlagt endringer i stoppmønster, frekvens eller reisetid med ny ruteplan fra desember 2014. Når Follobanen åpner, halveres imidlertid reisetiden mellom Oslo og Ski og stasjonen får 10-minutters frekvens. Dette vil gjøre toget mer konkurransedyktig sammenliknet med bil og dessuten muliggjøre en bedre og mer utstrakt takting av busstilbud til stasjonen. Langs indre lokalstrekning utjevnes stasjonenes attraktivitet ved at alle får kvartersfrekvens. Moss får hyppigere frekvens og kortere reisetid med Intercity-utbyggingen. Stasjonen skal flyttes og det er derfor ikke gjort vurderinger for parkeringstilbudet på mellomlang sikt for denne stasjonen.

Tabellen under viser togtilbudet for 2015 og 2027 som er lagt til grunn for dette arbeidet med konkretisering av JBV's parkeringsstrategi.

	STOPP		AVGANGER <sup>1</sup>		REISETID <sup>2</sup>	
	2015	2027	2015	2027	2015	2027
Nordstrand	X	X	2 (3)	4 (6)	Lik 2014	Lik 2014
Ljan	X	X	2 (3)	4 (6)	Lik 2014	Lik 2014
Hauketo	X	X	2 (3)	4 (6)	Lik 2014	Lik 2014
Holmlia	X	X	2 (3)	4 (6)	Lik 2014	Lik 2014
Rosenholm	X	X	2 (3)	4 (6)	Lik 2014	Lik 2014
Kolbotn	X	X	3 (5)	4 (6)	Lik 2014	Lik 2014
Solbråtan	X	X	2	4 (6)	Lik 2014	Lik 2014
Myrvoll	X	X	2	4 (6)	Lik 2014	Lik 2014
Greverud	X	X	2 (4)	4 (6)	Lik 2014	Lik 2014
Oppegård	X	X	2 (4)	4 (6)	Lik 2014	Lik 2014
Vevelstad	X	X	2 (4)	4 (6)	Lik 2014	Lik 2014
Langhus	X	X	2	4 (6)	Lik 2014	Lik 2014
Ski	X	X	4 (7)	10 (13)	Lik 2014	-10
Ås	X	X	1 (2)	2 (3)	Lik 2014	-10
Vestby	X	X	1 (2)	2 (3)	Lik 2014	-10
Sonsveien	X	X	1 (2)	2 (3)	Lik 2014	-10
Kambo	X	X	1 (2)	2 (3)	Lik 2014	-10
Moss	X		2 (4)		Lik 2014	

1) Antall per time. Tall i parentes inkluderer innsatstog i rushretning.

2) Angir tilbudsforbedringer i minutter.

Tegnforklaring

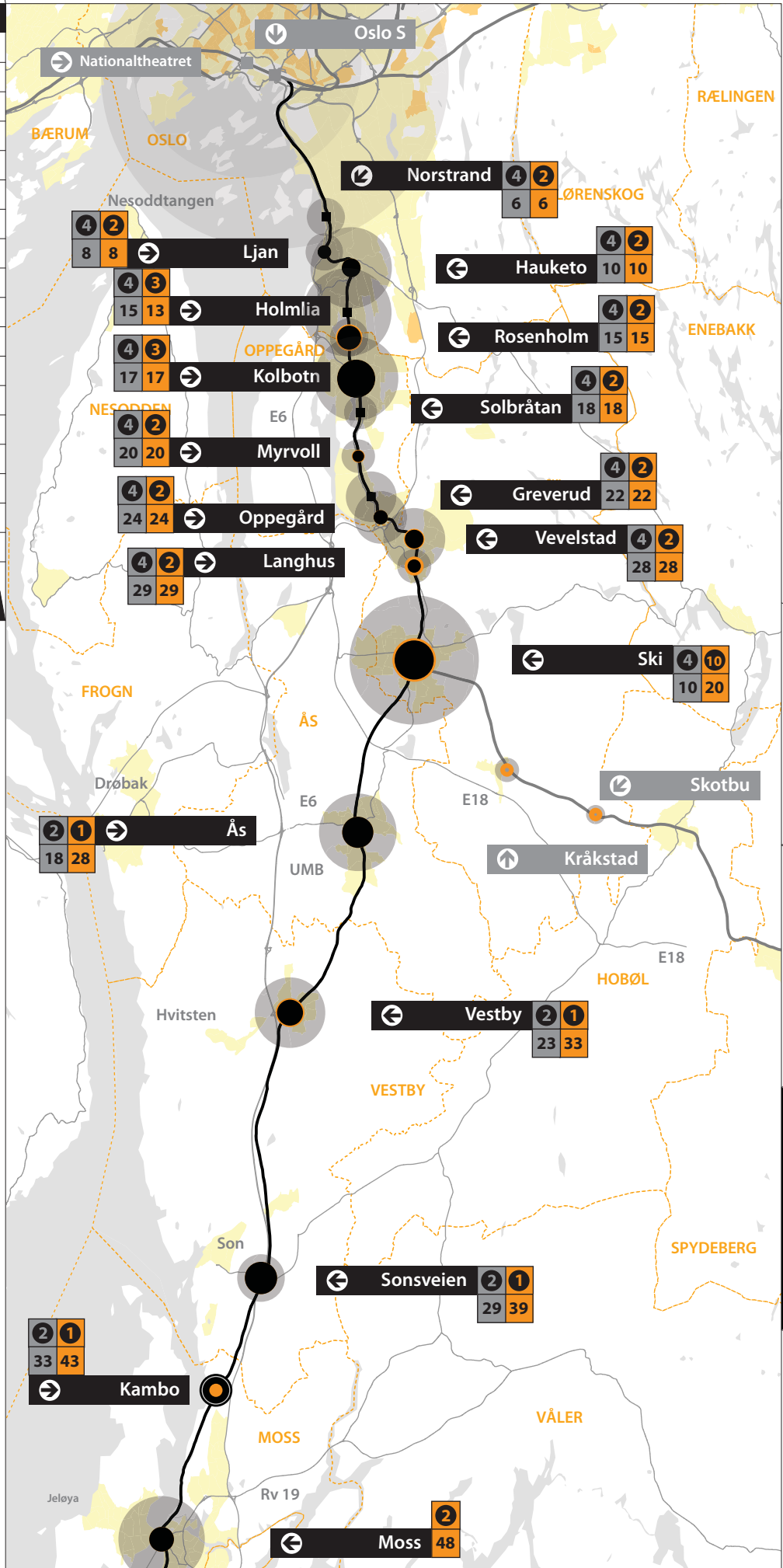


- Jernbane
- Hovedveinett
- Kommunegrenser
- Vann

- Befolkingstetthet
- 0-500
  - 500 - 10 000
  - 10 000 - 67 000

- Ant. påstigende (500)
- Parkeringsplasser
- Parkerte biler

- Stopp per time 2015
- Reisetid til Oslo 2015
- Stopp per time 2027
- Reisetid til Oslo 2027





## BILLETTSONER, ADGANGSREGULERING OG LOKALISERING [FAKTORER SOM PÅVIRKER ETTERSPORSELEN 2]

I tillegg til reisetid og frekvens, er pris en faktor som kan påvirke reisevaner og preferanser. Variasjoner i totalpris kommer av billettsoner, parkeringsoblat, prisregulering, bomsnitt på veiene og avgiftsbelagt parkering i nærhet av stasjonene. Videre vil sambruksmuligheter og lokalisering i forhold til stasjonen kunne påvirke etterspørselen etter parkering.

### BILLETTSONER

Kartet på side 21 viser sonestruktur for Ruters og NSBs linjer i Oslo og Akershus. Kambo og Moss ligger i Østfold fylke, og omfattes ikke av dette prissamarbeidet. Prisen for 30-dagers periodebillett er gjengitt i tabellen under.

Sonegrenser kan ha betydning for de reisende som i valget mellom to stasjoner velger den som medfører reise gjennom færrest soner og lavest pris. Parallellkjøringen langs lokalstrekningen nord for Ski til Rosenholm stasjon som ligger i sone 1, kan trolig forklares med bakgrunn i dette. Ski ligger innenfor sone 2 og gjør stasjonen attraktiv for utreise. Innføring av ny takstordning i Ruter-området høsten 2011 har gradvis ført til økt bruk av innfartsparkeringsplassene ved Sonsveien stasjon for trafikk fra sør, og kapasiteten på innfartsparkeringen er i dag sprengt. Samtidig er belegget lavt på Kambo i sør.

Periodebilletten fra Ski er dessuten billigere enn periodebilletten fra stasjonene langs Østre linje som ligger utenfor sone 2 og soneordningen som sådan (sør for Skotbu). Nummerskiltregistreringer har vist at dette, i tillegg til forskjell i togtilbud, generer parallellkjøring med bil langs Østre linje til Ski.

STASJON (SONE)	PER MÅNED TIL OSLO	INKL. OVERGANG I OSLO
NORDSTRAND- ROSENHOLM (1)	650,-	650,-
KOLBOTN- SKI (2)	1160,-	1160,-
ÅS- SONSVEIEN (3-4)	1670,-	1670,-
KAMBO	1963,-	2443,-
MOSS	2059,-	2539,-

### ADGANGSREGULERING (OBLAT) OG BRUKERBETALING

Kartet viser også hvilke stasjoner som er adgangsregulert og parkeringsplassene er forbeholdt togpendlere med SMS-oblat. Oblaten er knyttet til periodebilletten, og den reisende betaler et administrasjonsgebyr på 50 kroner per måned. Jernbaneverket har tidligere hatt ulike lokale løsninger for adgangskontroll og utstedelse av parkeringsbevis. SMS-oblaten er en ny og felles ordning fra høsten 2012, tilpasset at de bemannede billettutalgene legges ned og distribusjonsmulighetene endres. SMS-oblaten er ikke knyttet til en bestemt

stasjon, noe som gir den reisende fleksibilitet med tanke på valg av avreisestasjon. Oblatordningen skal sikre at parkeringsplassene benyttes av dem som reiser med toget.

Brukerbetaling av innfartsparkering på stasjonene er et virkemiddel for å bringe tilbud og etterspørsel i balanse. Innføring av betalingsordning eller høyere pris på innfartsparkering ved stasjonene er et virkemiddel som kan føre til at flere velger å gå, sykle eller reise kollektivt til stasjonen. Jernbaneverkets parkeringsstrategi åpner for at brukerbetalingen kan differensieres og tilpasses lokale forhold.

Med unntak av enkelte større bystasjoner, er bruken av prisvirkemiddelet per i dag relativt begrenset. Bruk av prismekanismer vil være et viktig virkemiddel i kommuner som har og praktiserer en parkeringsstrategi. Det vil i denne sammenheng være sentralt med samordning av prisnivå og regulering for nærliggende kommunale parkeringsplasser slik at de ulike parkeringstilbudene benyttes som forutsatt. Avgiftsbelagt parkering i nærheten av stasjonen vil kunne føre til at innfartsparkingsplassene fylles opp av andre enn de togreisende dersom parkering på stasjonen er gratis. Og omvendt, hvis parkering er uregulert i nærområdene, kan prisregulering av Jernbaneverkets plasser føre til at de kommunale/private plassene brukes av dem som skal reise med toget.

Det kan være behov for å ta i bruk en mer konsekvent prisstrategi som avhengig av kontekst og lokal problemstilling, bør bestå av følgende kategorier:

- i. Gratis (i og utenfor by)
- ii. Oblat knyttet til månedsbillett eller dagsbasert brukerbetaling prisnivå 1 (utenfor by)
- iii. Oblat i kombinasjon med månedsbasert brukerbetaling eller dagsbasert brukerbetaling (i og utenfor by)
- iv. Kun dagsbasert brukerbetaling tilknyttet enkeltbillett prisnivå 1 (utenfor by)
- v. Kun dagsbasert brukerbetaling tilknyttet enkeltbillett prisnivå 2 (i by)

Nøyaktig prisnivå må tilpasses den lokale konteksten.

Langs strekningen er det oblat-ordning på stasjonene Kolbotn, Ski, Ås og Moss. Med unntak av ved Kolbotn - der pendlere med månedskort kan parkere i parkeringshuset ved Kolbotn torg mot en månedsavgift på 290 kroner - er ingen av parkeringsplassene langs strekningen regulert med brukerbetaling.

Oblat ble innført på Ås i begynnelsen av juni 2014, altså etter registreringstidspunktet, i sammenheng med at kommunen innførte 4-timers tidsbegrensning på kommunale parkeringsplasser.

Nummerskiltregistreringene har at vist at 60 prosent av bilene på innfartsparkeringen ved Ås var registrert på bostedsadresser innen 3 kilometer luftlinje fra stasjonen. Ved Ski stasjon var tilsvarende tall 48 prosent. I Moss bor 95 prosent av befolkningen innenfor en avstand på 3 kilometer. Dette er avstander som i større grad kan dekkes

av gange og sykkel og der det bør vurderes hvorvidt oblat er rett virkemiddel. Ved enkelte stasjoner er prisen for oblat og billigste periodebillett dessuten billigere enn prisen for å parkere i nærliggende parkeringshus. Av den grunn er det derfor knyttet usikkerhet til treffsikkerheten ved bruken av oblat som eneste virkemiddel ved Moss stasjon. Et stort antall kommunale plasser nær stasjonsområdet står ledig, noe som kan ha sammenheng med en prisgunstig parkeringsordning på Jernbaneverkets plasser.

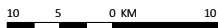
#### SAMBRUK OG LOKALISERING AV P-PLASSER

I sentrumsområder kan sambruk i eksisterende parkeringsanlegg være et hensiktsmessig virkemiddel for å regulere etterspørselen eller utvide tilbudet. Utgangspunktet er at arbeids- og handelparkering har høyest belegg på ulike tidspunkt i døgnet og at økt sambruk for disse parkeringsformålene vil gi en mer effektiv utnyttelse av arealene på stedet.

Der arealpresset er høyt og registreringer har vist at plassene i stor grad benyttes av reisende fra boligområder med godt busstilbud og/eller sykkelavstand til stasjonen, kan lokalisering av parkeringstilbudet være et egnet virkemiddel for å regulere etterspørselen. Avstanden må nødvendigvis tilpasses lokale forhold, men lokalisering i størrelsesorden 300 meter fra plattform kan ha en egnet effekt. For stasjoner som i ustrakt grad betjener oppland uten kollektivdekning og der det ønskes fortetting vil parkering lokalisert med noe avstand fra plattform gjøre tilbudet attraktivt for dem med en lang tilbringerreise og mindre relevant for dem som kjører bil fra boligområder i gang- og sykkelavstand.

I Ski kan det være aktuelt å utnytte kapasiteten i parkeringsanlegget til Ski storsenter på dagtid. Videre ses det på muligheten for å lokalisere parkering i satellitter utenfor Ski sentrum. Ønsket om sentrumsutvikling og fortetting kan gjøre større grad av sambruk i Kolbotn aktuelt. På Vevelstad ligger innfartsplassene og parkeringen til idrettsanlegget ved siden av hverandre og må, om ikke sambrukes, så i alle fall vurderes og reguleres i sammenheng.

Tegnforklaring



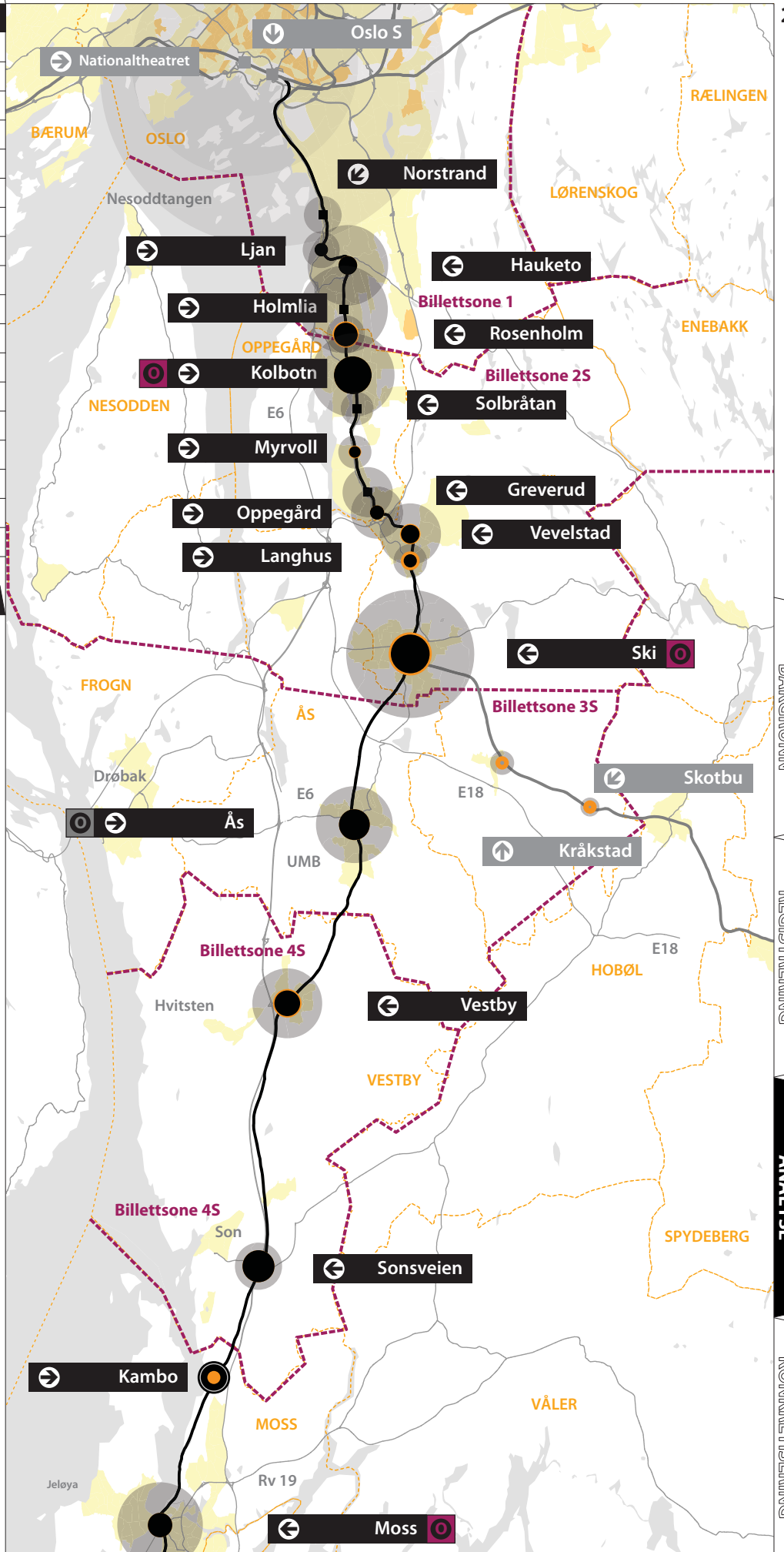
- Jernbane
- Hovedveinett
- Kommunegrenser
- Vann

Befolkningstetthet

- 0-500
- 500 - 10 000
- 10 000 - 67 000

- Ant. påstigende (500)
- Parkeringsplasser
- Parkerte biler

- Oblat
- Oblat innført etter registrering



## ADKOMST FRA HOVEDVEI OG FRAMKOMMELIGHET PÅ VEINETTET

### [FAKTORER SOM PÅVIRKER ETTERSPORSELEN 3]

Adkomst til stasjonen fra hovedvei og framkommelighet på veinettet er, på samme måte som togtilbud og pris, en faktor som kan påvirke reisevaner og preferanser.

Kartet på side 24 viser stasjonenes beliggenhet i forhold til hovedveinettet. Stasjonene mellom Ljan og Oppegård er sentralt plassert mellom E18 og E6. Jernbanen følger i hovedsak fv. 152 mellom Kolbotn og Ås. Sør for Vestby går jernbanetraséen parallelt med E6. Med unntak av Rosenholm, Sonsveien, Kambo og delvis også Vestby, ligger alle stasjonene i boligområder med adkomst fra det lokale veinettet.

Ved Ås stasjon har over 60 prosent av de som parkerer bostedsadresse under 3 kilometer fra stasjonen. Øvrige brukere er i hovedsak bosatt i et belte langs fv. 152 mot Drøbak og mot Kroer. Nummerskiltregistrering for Ski viser at rundt halvparten av dem som parkerer ved stasjonen bor innenfor 3 kilometer avstand. De øvrige er spredt over et stort område, men med konsentrasjoner i tettstedene Drøbak, Ås, Langhus/Vevelstad og Kråkstad. I underkant av 70 prosent av dem som parkerer på Sonsveien innfartsparkering er bosatt i Son. Ny sonestruktur fra høsten 2011 har gjort stasjonen mer attraktiv for reisende sørfra på tross av bomsnittet mellom Sonsveien og Kambo.

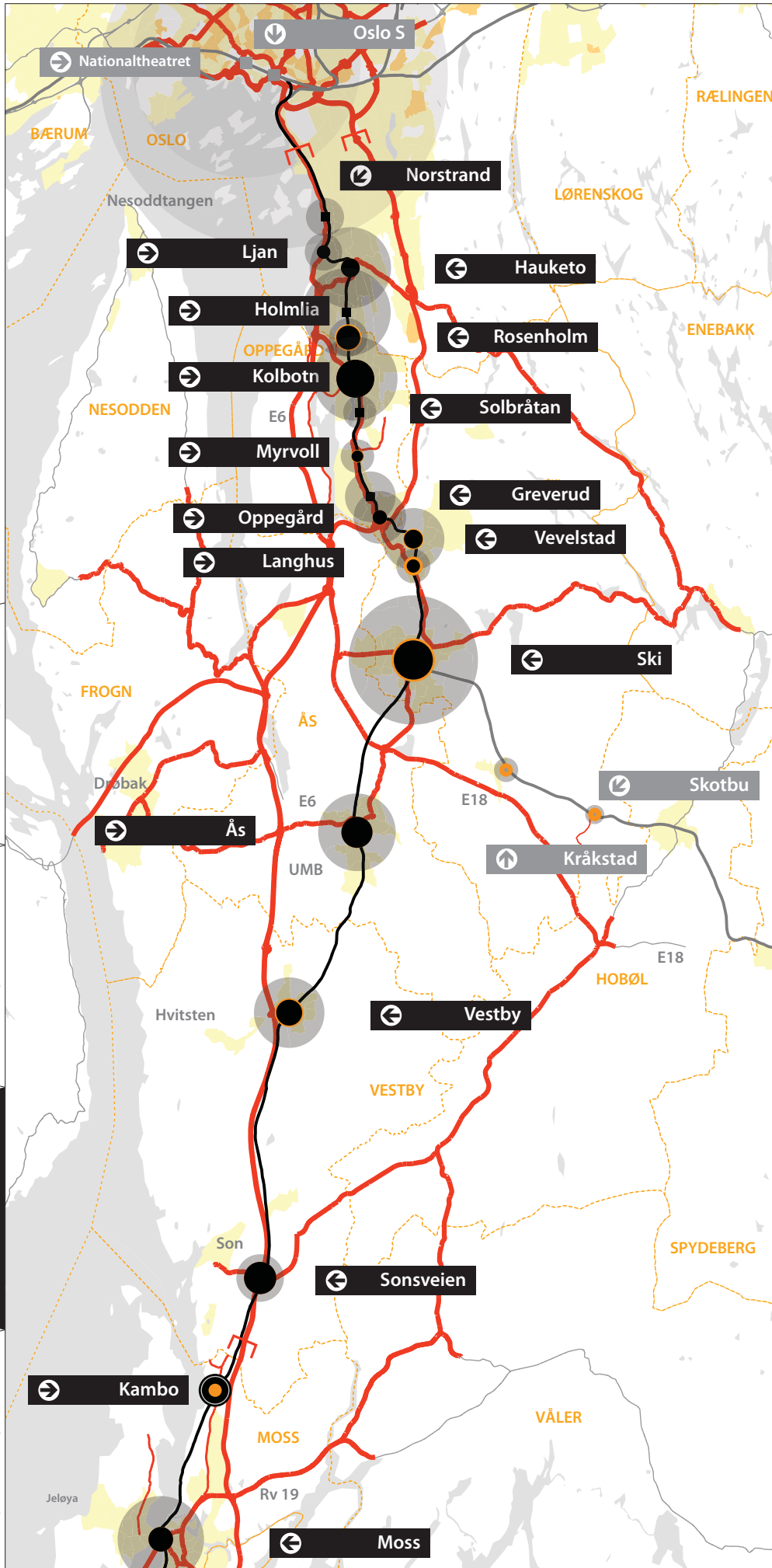
Køen mot Oslo starter i bygrensen og gjør Rosenholm attraktiv for overgang fra bil til tog. Nummerskiltregistreringene viser at innfartsparkeringen på stasjonen brukes av reisende fra alle stasjonsområdene mellom Rosenholm og Vevelstad. I tillegg til redusert framkommelighet inn mot Oslo har nok dette også sammenheng med sonestrukturen. I Kolbotn er det framkommelighetsproblemer på det lokale veinettet inn mot sentrum.

Innfartsparkeringen ved Moss stasjon har fullt belegg på tross av dårlig framkommelighet på veinettet gjennom Moss. Det er ikke gjort registreringer for Moss som kan dokumentere hvem det er som benytter disse plassene, men det er grunn til å tro at en stor del av disse er bosatt på Jeløya. Det planlegges oppstart av Metrobuss med kvartersfrekvens mot Jeløya, og dette vil kunne avlaste innfartsparkeringen noe. Bussen må i så fall sikres god framkommelighet inn mot stasjonsområdet. I dag fører dårlig framkommelighet i veinettet til at flere lokalbusser ikke kjører innom stasjonen i Moss.

### BOMSNITT

Plassering av bomsnitt påvirker valg av transportmiddel og kan gi endrede reisemønstre. For å slippe kostnaden ved å krysse et bomsnitt, vil mange velge den nærmeste stasjonen. Denne faktoren er motsatt av billettsonefaktoren hvor de reisende påvirkes til å kjøre lengre.

I Oslos sørkorridor er det et bomsnitt i aksen Bekkelaget- Lambertseter. Dette kan gjøre tog mer konkurransedyktig mot bilen på siste del av strekningen. Lenger sør er det et bomsnitt mellom stasjonene Kambo og Sonsveien. Dette vil kunne påvirke valg av utreisestasjon, men utjevnes av sonegrensen som passerer i samme område. Foreløpig ser det ut til at redusert månedsbillett fra Sonsveien har vært den drivende faktoren for valg av avreisestasjon.



KART 5

ADKOMST

VEINETT

Tegnforklaring



- Jernbane
- Hovedveinett
- Kommunegrenser
- Vann
- Befolkningstetthet
  - 0-500
  - 500 - 10 000
  - 10 000 - 67 000
- Ant. påstigende (500)
- Parkeringsplasser
- Parkerte biler
- Børnsnitt
- Europavei
- Riksvei
- Fylkesvei





## TILGJENGELIGHET: SYKKEL

### [FAKTORER SOM PÅVIRKER ETTERSPOØRSELEN 4]

Tilrettelegging for sykkel i omkringliggende gate-/veinett, samt sykkelparkering på stasjonen, er en viktig faktor som kan påvirke behovet for innfartsparkering. Kartet på side 28 viser veier som er tilrettelagt for sykkel innenfor en avstand på 3 kilometer fra stasjonene. Informasjon om sykkeltilrettelegging er hentet fra kommunenes sykkelveistrategier og kommuneplaner. Kartet viser dessuten antall tilgjengelige og anbefalte plasser for sykkelparkering ved stasjonene.

Registreringene ble gjennomført i begynnelsen av mars 2014 på dager med et par plussgrader, grått vær og tidvis yr. Ås, Moss og Ski skiller seg ut med høyere sykkelandel. Basert på antall parkerte sykler ved stasjonene og antall påstigende passasjerer et hverdagsdøgn er sykkelandelen ved disse stasjonene henholdsvis 11, 6 og 4 prosent. På de øvrige stasjonene ligger sykkelandelen mellom 0- 2 prosent. Det er stor variasjon i sykkelbruk over året, og registreringene gjennomført i mars er derfor ikke representative for året. Resultater fra undersøkelser\* viser at sykkelandelen i Oslo og Akershus varierer fra rundt 1 prosent i månedene desember til februar til mellom 6 og 9 prosent i månedene mai til august. Sykkelandelen er noe høyere i Oslo enn i Akershus.

#### SYKLING TIL STASJONEN

Akseptabel sykkelavstand til en togstasjon regnes å være fra 1 til 3 kilometer, men sykklister er generelt sett villige til å sykle lenger jo bedre togtilbud stasjonen har. Frekvens og reisetid er viktig, men også andre kvaliteter ved tilbudet slik som sykkelveinettet, parkeringsforhold og service er av stor betydning. I tillegg påvirkes sykkelandelen av vintervedlikehold og lokal topografi. Eلسykkel-salget er i sterk vekst og det er sannsynlig at dette kan øke nivået for akseptabel sykkelavstand og terrengvariasjon.

Alle byene og tettstedene langs Østfoldbanen er forholdsvis kompakte og hovedtyngden bosetningen ligger innenfor akseptabel sykkelavstand til stasjonene. I Moss, som er den største byen på strekningen, bor 95 prosent av befolkningen innenfor 3 kilometer fra stasjonen. Oslo kommune har et definert hovedsykkelveinett, men det mangler fremdeles tilrettelegging på flere sentrale akser inn mot stasjonene i sørkorridoren, bl.a. E18 Mosseveien, Ljabruveien og Nedre Prinsdals vei. Oppegård kommune er en av tre sykkelkommuner i Akershus. I sykkelstrategien er det definert et sammenhengende sykkelveinett bestående av hovedruter og lokalruter. Deler av hovedrutenettet går langs fv. 152 parallelt med jernbanen, og dekker alle stasjonene i Oppegård kommune. Ski kommune har en topografi som er godt egnet for sykkel. Ski er med i det nasjonale nettverket av sykkelkommuner, men scorer lavt på nasjonale målinger over kommuner med god tilrettelegging for sykklister. Det er derfor høyt fokus på utbygging av et godt gang- og sykkelveinett, særlig i tettstedene Ski og Langhus. Ås er medlem av Nasjonalt nettverk for sykkelbyer, og Sykkelplan for Ås tettsted er nylig vedtatt. Ås har et flatt terreng som er velegnet for sykkel. Kommunen har et godt utbygd gang- og

\* Bruk av sykkel i Oslo og Akershus. Analyser basert på Ruters MIS, Enable 2013.

sykkelveinett, men det er fortsatt behov for videre utbygging. Vestby har gode topografiske forhold for sykkel, og et godt utbygd hovedsykkelveinett som binder sammen boligområdene på vestsiden av E6 med Vestby sentrum og Vestby stasjon. Det er utarbeidet et forslag til hovedveinett for gang/sykkel i byområdet Moss og Rygge som treffer godt i forhold til både eksisterende og framtidig lokalisering av Moss stasjon. Det er imidlertid liten grad av tilrettelegging inn mot stasjonen i dag.

### SYKKELPARKERING

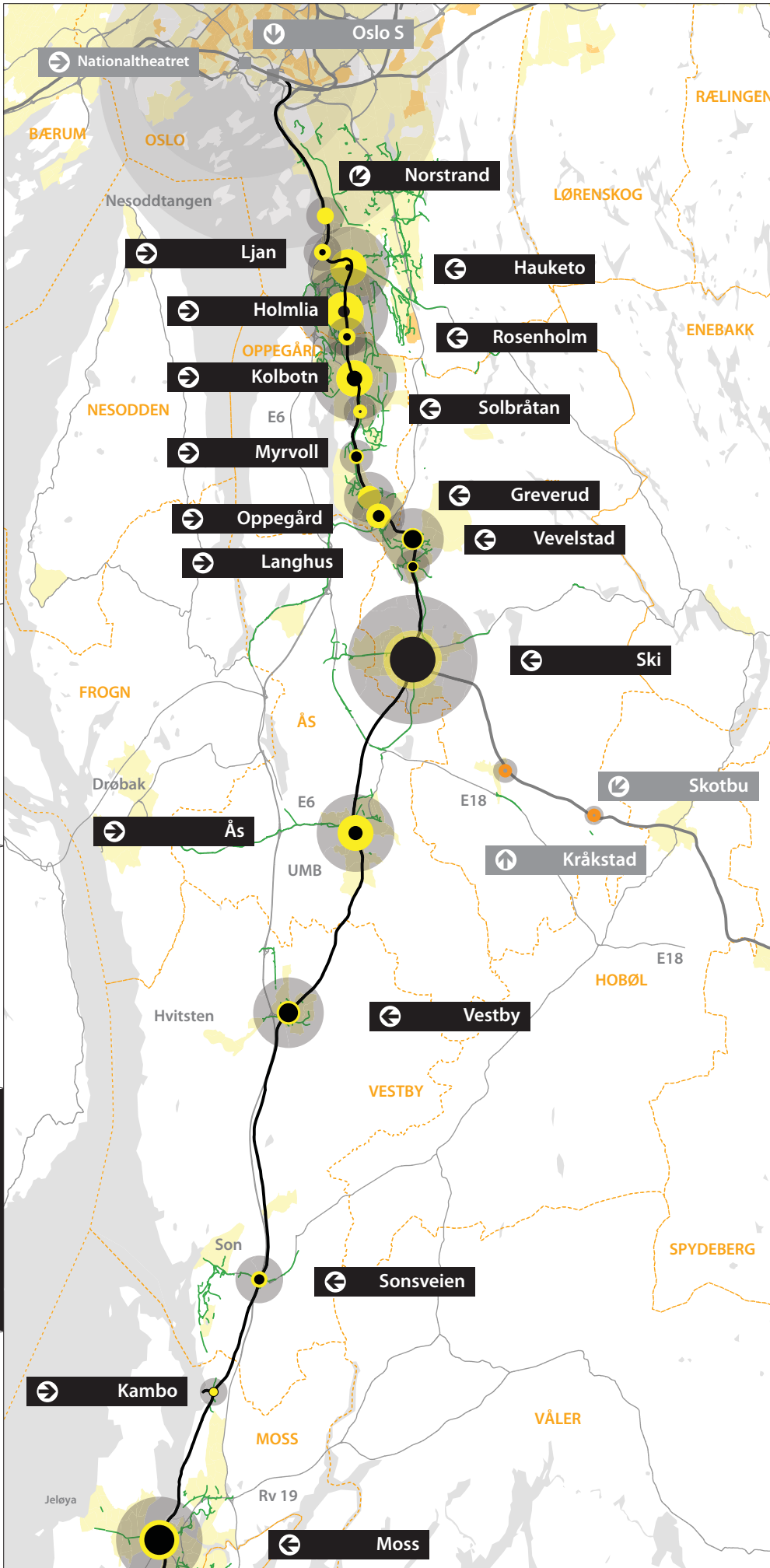
I tillegg til sykkelveinettets omfang, standard og vedlikehold, påvirkes sykkelandelen også av parkeringstilbudet på stasjonen. Godt synlige, trygge sykkelparkeringsanlegg med høy arkitektonisk kvalitet, klimabeskyttelse, nærhet til plattform samt et utvidet servicetilbud ved viktige knutepunkt, kan bidra til at flere velger sykkel som preferert framkomstmiddel til og fra stasjonene. Trygge, låsbare anlegg er en betingelse for økt bruk av el-sykkel.

Som beskrevet innledningsvis, har Nasjonal sykkelstrategi og NTP som målsetning at sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre 8 prosent av alle reiser som innebærer at sykkelandelen i byene bør ligge mellom 10 og 20 prosent. Det bør være et mål at andelen som sykler til stasjonen er tilsvarende som sykkelandelen på reiser generelt. Sykkelparkeringen ved stasjonen bør dimensjoneres med dette som utgangspunkt. Hensyntatt de lokale forutsetningene, bør det dimensjoneres ut fra en sykkelandel på 20 prosent for alle stasjonene fra Nordstrand til Oppegård samt Ski, Ås og Moss og 12 prosent på Vevelstad, Langhus og Vestby. På Sonsveien bør det dimensjoneres ut fra en sykkelandel på 8 prosent.

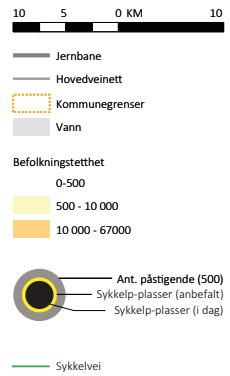
Alle stasjonene fra Nordstrand til Solbråtan har stort behov for økt sykkelparkering, særlig Hauketo skiller seg ut med spesielt lav parkeringsdekning for sykkel på under 5 prosent. Belegget på disse plassene lå på 60 prosent på registreringsdagen, noe som er høyt tatt i betraktning at registreringen ble gjennomført en vinterdag. Ved Ljan stasjon er det igangsatt et arbeid med utvidelse av parkeringskapasiteten for sykkel. Med unntak av Kambo har alle stasjonene sør for Greverud middels eller noe behov for økt sykkelparkering. Det pågår detaljprosjektering av Greverud stasjon, der bl.a. etablering av sykkelparkering ved plattform i retning Ski inngår. Det er i denne omgang ikke avsatt midler til oppgradering av fasilitetene i retning Oslo, men det er mulig å parkere sykkelen på østsiden og benytte undergang til motsatt side. Ski og Ås har begge høy sykkelandel til stasjonen. Ski stasjon har over 600 parkeringsplasser for sykkel, en tredjedel av dem med tak. Det er også sykkelverksted ved Ski stasjon. Ved Ås er det tilrettelagt for 260 sykler, hvorav de fleste under tak. Det er tidvis noe kaotisk sykkelparkering ved Ås, og Statens vegvesen har igangsatt et arbeid for etablering av sykkelparkering ved spor 2. Sannsynlig byggestart for dette prosjektet er høsten 2014. Moss har 255 parkeringsplasser, og rundt 50 prosent belegg på registreringsdagen vinterstid. Et nytt sykkelhotell med 96 låsbare plasser ble åpnet i august 2014.

KART 6

SYKKEL



Tegnforklaring





## TILGJENGELIGHET: KOLLEKTIVTILBUD

### [FAKTORER SOM PÅVIRKER ETTERSPORSELEN 5]

Det lokale kollektivtilbudet er også en faktor som påvirker etterspørselen etter innfartsparkering i et område. Kartet på side 32 viser korresponderende lokalbuss i samt konkurrerende regionbuss med angitt reisetid til Oslo.

#### KORRESPONDERENDE KOLLEKTIVTILBUD

De større stasjonene Hauketo, Holmlia, Kolbotn, Ski, Ås og Vestby og Moss er knutepunkt med bussholdeplasser nært opptil stasjonene. Grad av korrespondanse mellom buss og tog varierer imidlertid mye. For stasjonene i Oslo (Hauketo og Holmlia) er frekvensen på toget så høy at busstidene ikke behøver å tilpasse seg spesielt. Ski og Ås er godt utbygde knutepunkt med god korrespondanse mellom lokalbuss og tog. Dette gjelder også til dels Vestby, selv om korrespondansen ikke er like god her. I Vestby har boligområdene Pepperstad skog og Randem nylig fått et bedre busstilbud med økt frekvens og kortere reisetid til Vestby stasjon.

Ved Nordstrand og Ljan er det forholdsvis langt til nærmeste bussholdeplass, og overgang er også mindre aktuelt på disse stasjonene fordi de ligger nær Oslo sentrum og frekvensen er lav. Rosenholm ligger med avstand til boligområdene og det er derfor ikke lagt opp til mating med buss.

Ved Sonsveien og Kambo er det akseptabel korrespondanse, men begrenset frekvens inn mot stasjonene. Moss har liten grad av mating inn til toget. Kollektivsystemet i Moss er i hovedsak rettet mot bussterminalen som ligger i sentrum og på motsatt side av rv. 19. Framkommelighetsproblemer i veinettet gjør at kollektivselskapet ikke ønsker å betjene togstasjonen. Det planlegges for et busstilbud med kvartersfrekvens fra Jeløya, noe som kan begrense presset på tilgjengelig innfartsparkering ved stasjonen.

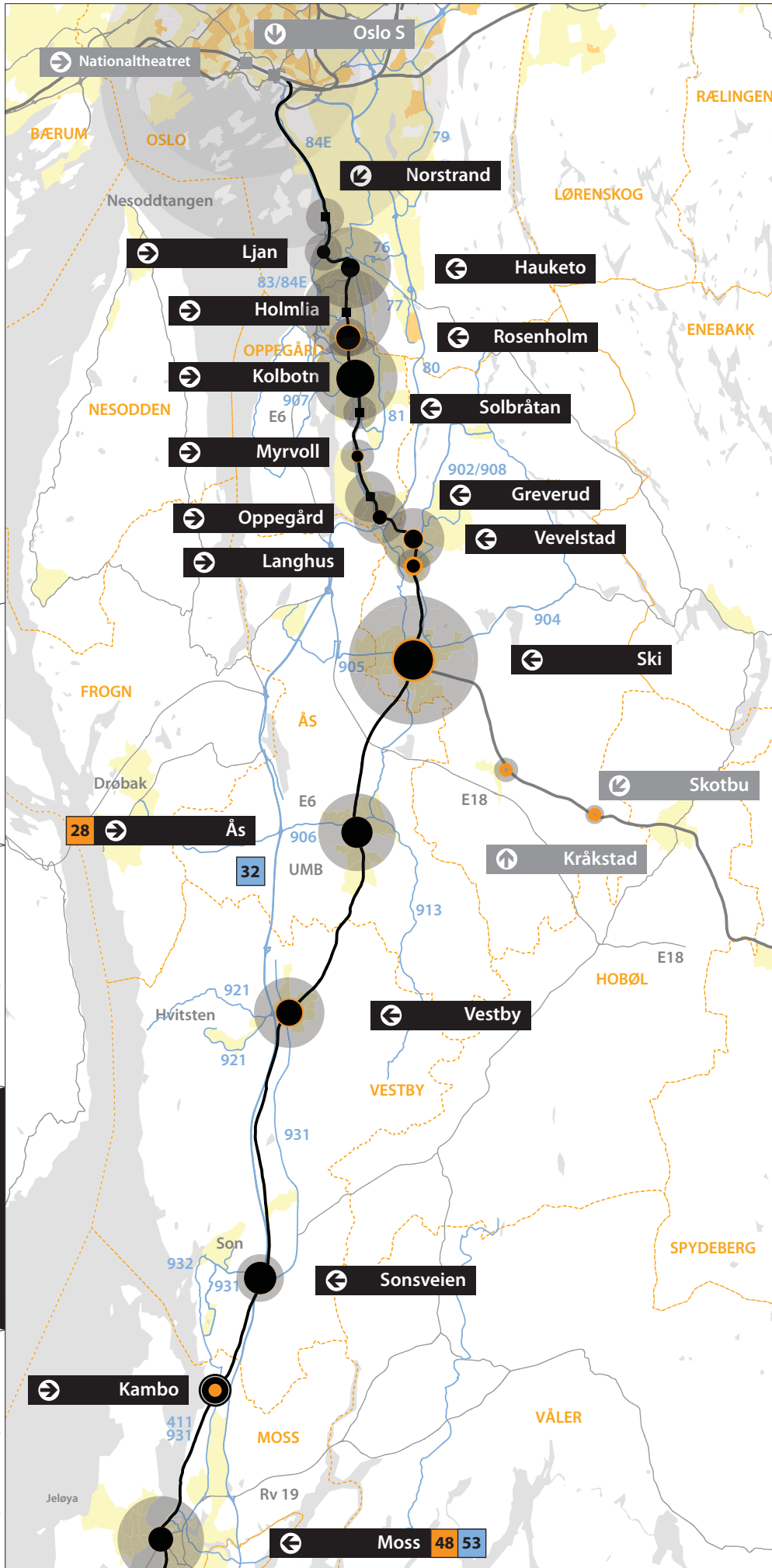
Ruter har igangsatt et arbeid med omlegging av utvalgte busslinjer til større grad av mating mot tog. Utgangspunktet er bl.a. et behov for å redusere antall bussheter som kjører parallelt med toget og som møter kø og framkommelighetsproblemer i et presset veinett inn mot Oslo. Frekvensøkning som følge av Follobanen vil styrke muligheten å videreutvikle matebusstilbudet ytterligere. Plansamarbeidet i Oslo og Akershus anbefaler å styrke bussaksene fra Drøbak samt Vinterbro og Ytre Enebakk til henholdsvis Ås og Ski.

### KONKURRERENDE KOLLEKTIVTILBUD

Jernbanen fanger i stor grad opp de viktigste befolkningskonsentrasjonene i sørkorridoren, og har for tettstedene ved og nær stasjonene et klart konkurransefortrinn sammenlignet med buss hva angår reisetid. Dette er vist i tabellen under. For stasjonene i Oslo er reisetiden med tog grovt sett halvparten av reisetiden med buss, men total reisetid og valg av reisemiddel vil ha nær sammenheng med avstand og tilgjengelighet til nærmeste holdeplass. For tettsteder som ligger et stykke unna nærmeste jernbanestasjon, som Vinterbro og Drøbak, vil ikke kombinasjonen buss/tog være et reelt alternativ. Disse områdene betjenes av direkteruter med buss via E6 og E18.

Det mates i liten grad til stasjonene mellom Kolbotn og Oppegård, og det er dårlig korrespondanse mellom buss og tog. Boligområdene i dette beltet som ikke dekkes av toget, betjenes av konkurrerende bussruter som går direkte til Oslo.

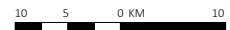
TIMEkspresen kjører en rute mellom Moss og Oslo som i reisetid kan konkurrere med toget på enkelte reiserelasjoner. Reisetiden med buss fra Korsegården vest for Ås er fire minutter lengre enn med tog fra Ås. Fra Mossehallen er reisetiden med buss 10 minutter lengre med buss enn med tog fra Moss stasjon.



KART 7

KOLLEKTIV

Tegnforklaring



- Jernbane
- Hovedveinett
- Kommunegrenser
- Vann

- Befolknings tetthet
- 0-500
  - 500 - 10 000
  - 10 000 - 67 000

- Ant. påstigende (500)
- Parkeringsplasser
- Parkerte biler

- Busslinje

30 Reisetid til Oslo med tog

30 Reisetid til Oslo med buss





## AREALUTVIKLING

### [FAKTORER SOM PÅVIRKER ETTERSØRSELEN 6]

#### EKSISTERENDE BOSETTINGSMØNSTER OG AREALBRUK

Lokalt bosettingsmønster påvirker ettersørselen etter innfartsparkering. Reisevaneundersøkelser viser at folk generelt er villig til å gå lenger fra bolig til påstigningsstasjon, cirka 600 meter, enn fra avstigningsstasjonen til målpunktet. Denne avstanden varierer selvsagt med lokale forutsetninger, men sier noe om hvordan tettheten påvirker preferert form for tilbringerreise. Videre er akseptabel sykkelavstand til stasjonen fra 1 til 3 kilometer.

Med unntak av Rosenholm, Sonsveien, Kambo og deler av Vestby, ligger stasjonene sentralt plassert eller tett opptil tettstedene og byene på strekningen.

#### FRAMTIDIG AREALUTVIKLING

Ettersørselen etter innfartsparkering henger ikke desto mindre sammen med og påvirkes av lokal arealpolitikk. I en strekningsvis og helhetlig tilnærming til parkering må det legges vekt på hva fylkes- og kommuneplaner sier om ønsket arealutvikling. Nedenfor følger en kortfattet oppsummering av de viktigste plandokumentene.

**Plansamarbeidet i Oslo og Akershus:** Kommunene har gjennom regionalt samarbeid i Osloregionen samlet seg om føringer for arealutviklingen. Strategien legger opp til en flerkjernet senterstruktur langs de viktigste transportaksene. Disse skal på lang sikt kunne utvikle seg til bysamfunn med variert boligtilbud, attraktive næringsmiljøer, samt omfattende tilbud innenfor handel, service og kultur.

Som hovedregel legges det opp til at ny utbygging skje innenfor eksisterende byggegrenser gjennom fortetting og transformasjon. Boligbygging skal i hovedsak legges til byer og tettsteder langs det eksisterendekollektivnettet. Kontorarbeidsplasser og publikumsrettet service skal plasseres ved viktige stasjoner på jernbanenettet og andre større kollektivknutepunkt. Kolbotn, Rosenholm, Drøbak, Ytre Enebakk og i særdeleshet Ski, Ås og Moss, er pekt på som aktuelle for vekst langs denne strekningen.

**Oslo kommune** har en knutepunktsbasert byutviklingsstrategi med formål å begrense bilbruk til fordel for kollektivtrafikk, gange og sykling. Knutepunkt skal utvikles med høy arealutnyttelse og høy næringsandel. I Kommuneplan for Oslo (Oslo mot 2030, Høringsutkast) er Holmlia kategorisert som et stasjonsnært område langs banenettet som er egnet for stedsutvikling med et betydelig antall boliger, og der høyere arealutnyttelse skal vurderes. Hauketo er utpekt som et utviklingsområde i ytre by der det skal tilrettelegges for høy utnyttelse.

**Oppegård kommune** legger opp til fortetting rundt stasjonsområdene gjennom å konsentrere nye boliger, kontorarbeidsplasser og publikumsrettet service i gang- og sykkelavstand til stasjonene. Kolbotn er kommunesenteret, og skal utvikles som et kompakt kollektivknutepunkt med gode overgangsmuligheter. Senterutvikling langs jernbanen skal prioriteres, og da i første omgang Greverud og Oppegård. På sikt bør det også utvikles et lokalsenter ved Myrvoll. Det er per i dag begrenset politisk fokus på parkering, men parkeringstilbudet vil på sikt bli restriktivt.

**Ski kommune** legger opp til konsentrert arealutvikling i kommunens tettsteder, med størst tilrettelegging for vekst i kollektivknutepunktene Ski og Langhus. Det er et mål å ha en tettstedsstruktur som gjør at en stor andel av befolkningen lett kan nå arbeidsplassen sin med kollektive transportmidler. Det vil bli utarbeidet egne parkeringsbestemmelser for sentrumsområdene Ski og Langhus som skal understøtte målet om økt bruk av kollektive reisemidler.

Områderegulering av Ski sentrum pågår. Ski kommune ønsker en forsterket bymessig utvikling av Ski tettsted. Det er antatt at åpning av Follobanen vil gjøre Ski tettsted mer attraktiv for nye arbeidsplasser nær jernbanestasjonen, og kommunen ønsker ikke å opprettholde flateparkering ved Ski kollektivknutepunkt over tid. Arealene som brukes til flateparkering planlegges til næringsformål, og parkeringsbehovet tenkes dekket i flerbruksanlegg i randsonen av sentrum. Det er innført avgiftsparkering. Kommunen er generelt restriktive i forhold til bruk av bil i veinettet inn mot sentrum, og prioriterer bussenes framkommelighet.

**Langhus kommune** har to stasjoner: Vevelstad og Langhus. Vevelstad er regionalt knutepunkt, og er derfor den viktigste stasjonen å bygge opp under. Alternativ lokalisering av Langhus lokalsenter ved Vevelstad stasjon skal utredes som en del av pågående områderegulering for Langhus sentrum.

**Ås kommune** legger opp til at hovedtyngden av boligutbygging kanaliseres til Ås tettsted, i første omgang som fortetting og transformasjon. Øvrig boligutbygging skal legges til tettsteder med god kollektivbetjening. Detaljhandel skal i hovedsak lokaliseres til Ås sentrum, og kontorbedrifter nær eller mellom Ås sentrum og Campus.

Det skal legges til rette for etablering av bussterminal og bedre kollektivbetjening av Vinterbro handelssenter, og parkeringsmuligheter ved viktige holdeplasser på det bussbaserte stamnettet (Korsegården, Vinterbro, Nygårdskrysset og Holstad).

Kommuneplan for **Vestby kommune** er under rullering, og områderegulering for Vestby sentrum pågår. Planen skal bidra til å skape et sentrum flere vil bo, handle og oppholde seg i. Vestby tettsted er definert som den sammenhengende tettstedsbebyggelsen øst for E6 fra Verpet til Sole Skog, og Vestby sentrum defineres som sentrumsområdet rundt Vestby stasjon. Det legges opp til fortetting nær stasjonen, og parkering vil bli et viktig tema.

I Mossregionen og **Moss kommune** er det inngått et tverrkommunalt samarbeid i Mossregionen bestående av Rygge, Råde, Våler og Moss for utarbeidelse av en felles overordnet strategi for areal- og transportutvikling i regionen. Boligutvikling skal i hovedsak skje gjennom fortetting og omdisponering av eksisterende tettstedsarealer. Det skal utvikles attraktive sentrumsområder i by, tettsted og lokalsentra som gir plass for de næringsaktiviteter som hører hjemme i attraktive sentra. Nye ervervsområder skal planlegges med god tilgjengelighet og nærhet til viktige trafikknutepunkter.

Veksten i Mossregionen skal i hovedsak styres inn mot Moss byområde, Halmstad, Karlshus, Våk og Kirkebygden gjennom en knutepunktsbasert utbygging. I Moss legges det opp til et sterkt og robust by- og regionsenter i Moss, samt en næringsakse langs fv. 120 østover mot Våler og en boligakse nordover mot fylkesgrensen. Dette omfatter bl.a. en knutepunktsbasert boligutbygging i områdene rundt Kambo stasjon.

## STREKNINGSVIS TILNÆRMING OG ROLLEFORDDELING STASJONEN I MELLOM

Som registrerings- og analysekartene viser, er stasjonene ulike og de reisendes parkeringspreferanser påvirkes av en rekke forhold i omkringliggende struktur.

Foruten Langhus og Kambo, har alle parkeringsplassene høyt belegg. Med unntak av Rosenholm, Sonsveien, Kambo og deler av Vestby, ligger alle stasjonene sentralt plassert i forhold til bo- og arbeidsområdene langs strekningen, men stasjonene har likevel ulike forutsetninger hva angår togtilbud, beliggenhet i forhold til veinett, fortettingspotensiale, oppland uten jernbane samt matebuss- og sykkelmuligheter. Innfartsparkeringstilbudet langs strekningen kan derfor ikke videreutvikles ved å se isolert på mulighetene på den enkelte stasjon, men ved å se tilbudet på banestrekningene i sammenheng. Da kan tilbudet utvikles der det er mest hensiktsmessig, både i forhold til kostnader, interessekonflikter og prioriterte innsatsområder.

Kommunenes utviklingsplaner legger i hovedsak opp til en utvikling hvor jernbanen har en sentral rolle, med fortetting og knutepunktsutvikling rundt stasjonene for å redusere transportbehovet og øke bruken av gange, sykkel og kollektivtrafikk. Stasjonene betjener i hovedsak reisende som bor eller jobber i gang- og sykkelavstand, eller som har godt kollektivtilbud til stasjonene. Nummerskiltregistreringer har påvist stor grad av parallellkjøring langs jernbanen fra lokalstoppene nord for Ski til billigere takstzone på Rosenholm. Det samme gjelder fra stasjonene langs Østre linje som har færre avganger, lengre reisetid og dyrere periodebillett enn fra Ski. Reisende sørfra synes å være villige til å passere bomsnittet etter Kambo for tilsvarende togtilbud, men billigere billett fra Sonsveien.

Ski er et regionalt knutepunkt og vil med Follobanen få et togtilbud som gjør stasjonen ytterligere attraktiv som utfartstasjon. Pågående fortetting, ønsket arealutvikling samt hensyn til lokalmiljøet er imidlertid ikke forenlig med utvidelse av parkeringstilbudet ved stasjonen. Det samme gjelder for både Kolbotn og Moss.

Oppegård kommune ønsker at innfartsparkering i kommunen skal rettes mot Rosenholm stasjon, og eier et område som de ønsker utviklet til formålet. Stasjonen har relativt god tilgjengelighet fra hovedveinettet, og er også gunstig plassert i forhold til kødannelse inn mot Oslo. Det er likevel ikke ønskelig å legge til rette for økt bruk av Rosenholm for bilpendlere fra et stort omland. Utvidelse av innfartsparkeringen bør imidlertid avvendes inntil man har et kapasitetsproblem som ikke løses gjennom prisregulering av parkeringsplassene. Hvis kapasitetsproblemet vedvarer kan Myrvoll være aktuell for utvidelse.

Sonsveien har økt i attraktivitet etter innføring av ny sonestruktur, og parkeringsplassen er i dag fullt belagt. Samtidig er det god kapasitet på innfartsparkeringen ved Kambo som det er ønskelig å utnytte bedre for å avlaste både Sonsveien og Moss.

## STASJONSVIS ANBEFALING

Kommunenes utviklingsplaner legger i hovedsak opp til en utvikling hvor jernbanen har en sentral rolle, og hvor fortetting og knutepunktutvikling er et gjennomgangstema for redusert bilbruk og økt andel kollektiv, sykkel og gange. Jernbaneverket er derfor ikke alene om å styre utviklingen, og avhengig av et godt samarbeid med andre aktører for at innfartsparkeringskapasiteten på strekningen skal kunne fordeles mest mulig hensiktsmessig og i tråd med overordnede føringer. Hittil har Jernbaneverkets virkemidler vært innføring av adgangsregulering (oblat) eller brukerbetaling når kapasiteten er sprenget og utvidelse ikke tilrådelig, samt utvidelser på arealer regulert til jernbaneformål når adgangskontroll og brukerbetaling ikke har vist seg tilstrekkelig for å bringe tilbud og etterspørsel i balanse.

Arealknapphet og forventet befolkningsvekst på det sentrale Østlandet, samt nye overordnede føringer som Klimameldingen og nasjonale mål for sykkelandel, stiller imidlertid større krav til Jernbaneverket i samarbeidet om en ønsket areal- og transportutvikling. Ikke desto mindre taler de reisendes økte forventninger til tilbud og standard for at verktøykassen må utvides. Det bør tas i bruk et større spekter av virkemidler for økt tilgjengelighet til stasjonene: Alle eksisterende parkeringsarealer bør optimaliseres og der hvor aktuelt, utbedres med asfalt og oppmerking. En forutsigbar og konsekvent bruk av prisvirkemiddelet bør etterstrebnes. I noen tilfeller kan sambruk eller plassering av bilparkeringsplasser med noe avstand til stasjonen være forsvarlig. Ved nyetablering skal det i henhold til den nye parkeringsforskriften tilrettelegges med strøm for elbil på et tilstrekkelig antall plasser, begrenset oppad til seks prosent av parkeringstilbudet. I samsvar med forskriften skal det kunne tas betalt for strømmen som benyttes. JBV's policy må avklares i forbindelse med revisjon av parkeringsstrategien. Generelt bør sykkeltilbudet løftes, muligens bør det gjennomføres et prosjekt for særskilt sykkeltilbud mellom Oslo og Ski etter modell fra tilsvarende prosjekt på strekningen Asker- Lillestrøm. I tillegg bør det i større grad etterspørres et godt taktet matebusstilbud til utvalgte stasjoner. En samlet oversikt over aktuelle virkemidler er vedlagt denne rapporten.

Dette arbeidets analyser og logikk baserer seg på dagens bomsnitt på vei. En eventuell framtidig endring av bomsnittene vil kunne forskyve etterspørselen mellom stasjonene. I så fall må prising av parkeringsplassene benyttes for å utjevne endret attraktivitet og styre etterspørselen. Strekningens totale parkeringskapasitet bør uansett være den samme.

Registreringene og analysekartene oppsummeres som følger for den enkelte stasjon på strekningen:

NORDSTRAND

Påstigende: 401-600	Parkeringsplasser: 5	Sykkelparkering: 0
P-belegg: 100 %	Bilp/påstigende: < 5 %	Sykkelp/påstigende: 0 %

Stasjonen ligger i et boligområde og betjener reisende som bor i gang- og sykkelavstand. Området har god kollektivdekning og betjenes i tillegg av et sentrumsrettet buss- og trikketilbud. Det er oppstillingsplass til 5 biler, som ikke er markedsført, men fullt belagt. Bratte stigningsforhold gjør sykkel mindre egnet som tilbringertransport fra boligområdene på Nordstrandsplatået. Det kan derfor være aktuelt å tilrettelegge for el-sykkel. Stasjonen har begrenset med arealer; ved plassbehov bør dagens parkeringsplasser kunne omdisponeres til sykkelparkering.

*ANBEFALING*

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Sykkelparkering- etablere stativ med tak (10-15 plasser, vurderer omdisponering bilparkering)

Sykkelparkering- etablere låsbar parkering med ladepunkt

Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

LJAN

Påstigende: 401-600	Parkeringsplasser: 50	Sykkelparkering: 12
P-belegg: 100 %	Bilp/påstigende: 10 %	Sykkelp/påstigende: <5 %

Stasjonen er omgitt av boligområder og betjener reisende som bor i gang- og sykkelavstand. Området har god kollektivdekning og betjenes i tillegg av et sentrumsrettet buss- og trikketilbud. Bilparkeringen er full. Bratte stigningsforhold gjør sykkel mindre egnet som tilbringertransport fra boligområdene på Nordstrandsplatået. Det kan derfor være aktuelt å tilrettelegge for el-sykkel. Sykkelparkeringen mangler tak.

*ANBEFALING*

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Brukerbetaling- innføre dagsbetaling (priskategori v, tilpasses lokal kontekst)

Sykkelparkering- oppgradere med tak

Sykkelparkering- utvide (15-20 plasser)

Sykkelparkering- etablere låsbar parkering med ladepunkt

Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

HAUKETO

Påstigende: 1001-2000

Parkeringsplasser: 100

Sykkelparkering: 12

P-belegg: 100 %

Bilp/påstigende: 10 %

Sykkelp/påstigende: &lt;5 %

Stasjonen har høyfrekvent togtilbud i rush og er omgitt av boligområder og betjener reisende som bor i gang- og sykkelavstand. Bilparkeringen ligger på kommunal eiendom som er regulert til busstasjon, og er full. Hauketo har svært lav parkeringsdekning for sykkel og det er stort behov for å utvide kapasiteten. Hauketo er utpekt som utviklingsområde i Oslos kommuneplan, der det skal tilrettelegges for høy utnyttelse. Et effektivt gang- og sykkelveinett inn mot stasjonen må integreres i det videre planarbeidet. Sykkelparkeringen mangler tak.

*ANBEFALING*

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Brukerbetaling- innføre dagsbetaling (priskategori v, tilpasses lokal kontekst)

Bilparkering- avvikling vurderes ved fortetting

Sykkelparkering- oppgradere med tak

Sykkelparkering- utvide (20- 40 plasser)

Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

Sykkel/gange- pådriver for gode forbindelser inn mot stasjonen i takt med byutvikling

HOLMLIA

Påstigende: 2001-3000

Parkeringsplasser: 0

Sykkelparkering: 40

P-belegg: -

Bilp/påstigende: 0 %

Sykkelp/påstigende: &lt;5 %

Stasjonen har høyfrekvent togtilbud i rush og er omgitt av Holmlia senter samt boligområder og betjener reisende som bor i gang- og sykkelavstand. Holmlia har ikke bilparkering, men det er registrert mange parkerte biler rett ved stasjonen i Liakollveien. Det er tilrettelagt for sykkelparkering under tak på østsiden av stasjonen, men mangler sykkelparkering på vestsiden, ikke minst for dem som ønsker å gjøre ærend ved Holmlia senter. Buslinjer fra de omkringliggende boligområdene passerer stasjonen. Holmlia er utpekt som prioritert stasjonsnært område i Oslos kommuneplan, der høyere arealutnyttelse vurderes.

*ANBEFALING*

Bilparkering- vurdere regulering av parkering i Liakollveien

Sykkelparkering- etablere stativ med tak på vestsiden av stasjonen (20-40 plasser)

Sykkelparkering- etablere låsbar parkering med ladepunkt

Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

Sykkel/gange- pådriver for gode forbindelser inn mot stasjonen i takt med byutvikling

ROSENHOLM

Påstigende: 401-600

Parkeringsplasser: 212

Sykkelparkering: 15

P-belegg: 90 %

Bilp/påstigende: 50 %

Sykkelp/påstigende: &lt;5 %

Rosenholm er omgitt av friområder og industri samt boligområder i noe avstand fra stasjonen. Bilparkeringen ligger på kommunal eiendom og har høyt belegg. Rosenholm er utpekt som prioritert stasjonsnært område i Oslos kommuneplan, der høyere arealutnyttelse vurderes. Dagens sonestruktur gjør at innfartsparkeringen på Rosenholm brukes av reisende fra alle stasjonsområdene mellom Rosenholm og Vevelstad selv om frekvensen er den samme på disse stasjonene. I tillegg gjør kødannelse mot Oslo Rosenholm til et attraktivt sted for bytte til tog. Stasjonen har relativt god tilgjengelighet fra hovedveinettet, men parallellkjøringen fører til økt belastning på den den sterkt trafikkerte fv. 152. Oppegård kommune ønsker at innfartsparkering i kommunen skal rettes mot stasjonen, og eier et område som de ønsker utviklet til formålet. Utvidelse av innfartsparkeringen bør avventes inntil man har et kapasitetsproblem som ikke løses gjennom prisregulering av parkeringsplassene, eventuelt også utvidelse ved en av lokalstasjonene lengre sør. Endring av sonestrukturen kunne ha løst situasjonen lokalt ved Rosenholm, men samtidig forskjøvet kapasitetsutfordringer og belastning sørover. Det er ingen sykkelparkering på vestsiden av sporene og bøyene på østsiden mangler tak.

## ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Brukerbetaling- innføre månedsbetaling (priskategori iii, tilpasses lokal kontekst)

Sykkelparkering- oppgradere med tak på østsiden

Sykkelparkering- etablere stativ med tak på vestsiden (10-15 plasser)

Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

KOLBOTN

Påstigende: 2001-3000

Parkeringsplasser: 60

Sykkelparkering: 71

P-belegg: 100 %

Bilp/påstigende: &lt; 5 %

Sykkelp/påstigende: &lt; 5 %

Stasjonen har høyfrekvent togtilbud i rush, ligger sentralt plassert i kommunesenteret i Oppegård og betjener reisende som bor og jobber i gang- og sykkelavstand. Flateparkeringen er full. Togreisende kan mot en månedsavgift, dessuten benytte parkeringsplasser i Kolbotn torg. Kapasitetsbegrensninger i veinettet inn mot sentrum og kommunens planer om sentrumsutvikling tilsier at det ikke er ønskelig å legge til rette for økt biltrafikk mot denne stasjonen. Det planlegges for oppgradering av stasjonen og å utvikle Kolbotn til et kompakt knutepunkt med gode overgangsmuligheter, noe som vil gi økt potensiale for kombinasjonsreiser med buss og tog. Per i dag er det liten grad av mating til stasjonen, og dårlig korrespondanse mellom buss og tog.



*ANBEFALING*

- Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag
- Bilparkering- effektivisere med oppmerking
- Brukerbetaling- innføre dagsbetaling (priskategori v, tilpasses lokal kontekst)
- Bilparkering- vurdere sambruk med øvrig parkering i sentrum ved fortetting
- Sykkelparkering- oppgradere med tak
- Sykkelparkering- oppgradering eksisterende takoverbygd anlegg (øke fri høyde)
- Sykkelparkering- utvide (20-40 plasser)
- Sykkelparkering- etablere sykkelhotell
- Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende
- Buss- pådriver for takting av dagens ruter mot toget
- Buss- pådriver for nye ruter til stasjonen (matebuss)

SOLBRÅTAN

Påstigende: 201-400	Parkeringsplasser: 0	Sykkelparkering: 6
P-belegg:-	Bilp/påstigende: 0 %	Sykkelp/påstigende: <5 %

Stasjonen er omgitt av boligområder og betjener reisende som bor i gang- og sykkelavstand. Det er ikke tilrettelagt for innfartsparkering for bil ved Solbråtan, men det ligger en privat parkeringsplass med 12 plasser nær stasjonen. Sykkelparkering mangler tak og er bare å finne på østsiden av sporene. Mating med buss mot tog bør prioriteres ved Kolbotn.

*ANBEFALING*

- Sykkelparkering- oppgradere med tak på østsiden
- Sykkelparkering- etablere stativ med tak på vestsiden (10-15 plasser)
- Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

MYRVOLL

Påstigende: 201-400	Parkeringsplasser: 48	Sykkelparkering: 36
P-belegg: 90 %	Bilp/påstigende: 20 %	Sykkelp/påstigende: 10 %

Myrvoll ligger i utkanten av boligområder i gang- og sykkelavstand, nær fv. 152 og har god tilgjengelighet fra E6 via fv. 131. Parkeringen ligger på kommunal grunn og har høyt belegg. Det er registrert parkering utenfor oppmerket område i tilknytning til parkeringsplassen og langs Bakkeveien. Stasjonen har god parkeringsdekning for sykkel, parkeringen er under tak og har grei standard. Det er imidlertid kun tilrettelagt for sykkelparkering på østsiden av sporene, og det er langt å gå via gangbru over sporene for reisende mot Ski. Kommunen ønsker at det på sikt skal utvikles et lokalsenter på nordsiden av Myrvoll stasjonen. Dersom kapasitetsutfordringene vedvarer på strekningen etter at det er gjennomført regulerende tiltak nord for Myrvoll, bør muligheten for utvidelse på den kommunale tomte ved stasjonen vurderes. Mating med buss mot tog bør prioriteres ved Kolbotn.

### ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Brukerbetaling- vurderer dagsbetaling (priskategori iv), etter evaluering av prøveprosjekt L1

Bilparkering- vurderer utvidelse på kommunal eiendom (opp mot doubling av plasser)

Sykkelparkering- oppgradere med tak

Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

### GREVERUD

Påstigende: 601-800

Parkeringsplasser: 0

Sykkelparkering: 0

P-belegg: -

Bilp/påstigende: 0 %

Sykkelp/påstigende: 0 %

Stasjonen er omgitt av boligområder og betjener reisende som bor i gang- og sykkellavstand. Det er ikke tilrettelagt for bilparkering ved Greverud. Detaljprosjektering av stasjonen pågår, der blant annet etablering av sykkelparkering ved plattform i retning Ski inngår. Det er foreløpig ikke planer om etablering av sykkelparkering på motsatt side av sporene. Arealene på vestsiden er regulert for fortetting. Et effektivt gang- og sykkelveinett inn mot stasjonen må integreres i det videre planarbeidet.

### ANBEFALING

Sykkelparkering- etablere stativ med tak på østsiden (20-40 plasser)

Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

Sykkel/gange- pådriver for gode forbindelser inn mot stasjonen i takt med arealutvikling

### OPPEGÅRD

Påstigende: 801-1000

Parkeringsplasser: 57

Sykkelparkering: 39

P-belegg: 100 %

Bilp/påstigende: 10 %

Sykkelp/påstigende: 5 %

Stasjonen er omgitt av boligområder og betjener reisende som bor i gang- og sykkellavstand. Innfartsparkeringen ved Oppegård stasjon er fullt belagt, og det er planlagt en kapasitetsutvidelse som skal opparbeides med O3-midler. Oppegård har middels god parkeringsdekning for sykkel, men kapasiteten bør likevel økes for å ta høyde for ønsket vridning i reisemiddelbruk fra bil til sykkel. Flateparkeringen som i dag eies og disponeres av dagligvarebutikken øst for stasjonen er regulert til bolig-/kontorformål og fortetting.

### ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Brukerbetaling- vurderer dagsbetaling (priskategori iv), etter evaluering av prøveprosjekt L1

Sykkelparkering- utvide (15-20 plasser)

Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

VEVELSTAD

Påstigende: 1001-2000

Parkeringsplasser: 126

Sykkelparkering: 95

P-belegg: 90 %

Bilp/påstigende: 10 %

Sykkelp/påstigende: 10 %

Vevelstad er lokalisert mellom boligområder som ligger i gang- og sykkelavstand fra stasjonen. Parkeringen ligger på kommunal grunn, er full og det er registrert parkering utenfor oppmerket område. Det er tilrettelagt for sykkelparkering på begge sider av sporene, men disse har svært dårlig standard og bør oppgraderes. Ved vedvarende kapasitetsutfordringer kan sambruk med idrettsanlegget vurderes. Dagens busstilbud korresponderer godt med toget.

*ANBEFALING*

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Brukerbetaling- vurdere dagsbetaling (priskategori iv), etter evaluering av prøveprosjekt L1

Bilparkering- vurdere utvidelse i form av sambruk med parkering til idrettshall

Sykkelparkering- oppgradere stativ og med tak

Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 12 % av antall påstigende

Buss- vurdere matebusstilbud

LANGHUS

Påstigende: 201-400

Parkeringsplasser: 103

Sykkelparkering: 25

P-belegg: 70 %

Bilp/påstigende: 30 %

Sykkelp/påstigende: 10 %

Langhus er lokalisert mellom boligområder som ligger i gang- og sykkelavstand fra stasjonen. Parkeringen har god tilgjengelighet fra fv. 152, men er middels belagt. Sykkelparkering ved stasjonsbygningen har god standard, men mangler takoverbygg. Det er plassert to sykkelstativ ved undergang i nord som har dårlig standard. Som en del av arbeidet med områderegulering for Langhus sentrum skal det vurderes å flytte Langhus lokalsenter til området ved Vevelstad stasjon. Mating til tog i dette området bør rettes mot Vevelstad eller Ski.

*ANBEFALING*

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Sykkelparkering- oppgradere med tak (stativ i nord)

Sykkelparkering- utvide på østsiden (15-20 plasser)

Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 12 % av antall påstigende

SKI

Påstigende: 4001-5000

Parkeringsplasser: 537

Sykkelparkering: 605

P-belegg: 90 %

Bilp/påstigende: 10 %

Sykkelp/påstigende: 10 %

Stasjonen ligger sentralt plassert i tettstedet med boliger og arbeidsplasser lokalisert i gang- og sykkelavstand fra stasjonen. Parkeringen har høyt belegg. Cirka halvparten av dem som parkerer her, bor innenfor en radius på 2 kilometer fra stasjonen. Ski stasjon har over 600 parkeringsplasser for sykkel hvorav en tredjedel under tak. Korrespondansen med buss er bra. Follobanen vil gi stasjonen et svært godt togtilbud med 10-minutters frekvens samt betydelig reisetidsreduksjon og derigjennom styrke Ski som regionalt knutepunkt. Stasjonen skal bygges om som en del av Follobane-prosjektet, men det er forutsatt at kapasiteten på innfartsparkering ikke skal øke. Forbedringene av togtilbudet vil styrke muligheten for ytterligere sammenheng med det lokale kollektivtilbudet og flere busslinjer fra omlandet, noe som vil begrense behovet for innfartsparkering. Videre ønsker kommunen å begrense biltrafikk inn mot sentrum, prioritere bussens framkommelighet samt næringsutvikling på dagens flateparkering ved stasjonen. Parkeringsbehovet tenkes dekket i flerbruksanlegg og i randsonen av tettstedet. En utvidelse av parkeringstilbudet er derfor verken ønskelig eller tilrådelig. Sykkeltilbudet bør utvides i takt med forventet trafikkvekst og for å tilrettelegge for en ønsket vridning i reisemiddelbruk fra bil til sykkel.

*ANBEFALING*

Bilparkering- opprettholde antall plasser

Bilparkering- sambruk med kjøpesenter, flytting til satellitter i randsoner, eventuelt parkeringshus, vurderes ved fortetting

Brukerbetaling- innføre månedsbetaling (priskategori iii, pris tilpasses lokal kontekst)

Sykkelparkering- etablere sykkelhotell

Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

Buss- pådriver for matebuss til stasjonen

ÅS

Påstigende: 1001-2000

Parkeringsplasser: 264

Sykkelparkering: 260

P-belegg: &gt; 100 %

Bilp/påstigende: 10 %

Sykkelp/påstigende: 10 %

Stasjonen ligger sentralt plassert i tettstedet og betjener reisende som bor, studerer og jobber i gang- og sykkelavstand. Parkeringen er full og det er registrert parkering utenfor oppmerket område. Cirka seksti prosent av dem som parkerer her, bor innenfor en radius på 3 kilometer fra stasjonen. Av disse kommer hovedtyngden fra boligområder som ligger cirka 1 kilometer fra stasjonen. Ås stasjon har dessuten mange tilreisende som reiser motstrøms til NMBU og som parkerer sykkelen sin ved stasjonen over natta. Det er tilrettelagt med 260 sykkelparkeringsplasser, hvorav de fleste under tak. Det har nylig blitt bygget et låsbart anlegg for ytterligere 100 sykler. Dette gir en tilfredsstillende standard og kapasitet på parkeringen. I sammenheng med innføringen av tidsbegrenset parkering på kommunale plasser i Ås, ble oblatordning nylig innført ved stasjonen. Dagens lokalbusslinjer korresponderer godt med toget.

**ANBEFALING**

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Brukerbetaling - vurdere månedsbetaling (priskategori iii, pris tilpasses lokal kontekst)

Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

Sykkel- utrede pendlersykkelordning

Buss- pådriver for takting mot tog

Buss- pådriver for matebusstilbud

**VESTBY**

Påstigende: 1001-2000

Parkeringsplasser: 235

Sykkelparkering: 108

P-belegg: 90 %

Bilp/påstigende: 20 %

Sykkelp/påstigende: 10 %

Stasjonen er omgitt av næringsvirksomheter samt boligområder i gang- og sykkelavstand. Stasjonen betjener dessuten boligområder i noe større avstand. Kommunen legger opp til en blanding av fortetting og arealkrevende næring omkring stasjonen. Bilparkeringen er full og det er registrert parkering utenfor oppmerket område. Cirka en fjerdedel av plassene er på kommunal grunn, regulert til parkeringsformål. Det er relativt god tilgang på sykkelparkering, men kapasiteten bør likevel økes for å ta høyde for ønsket vridning i reisemiddelbruk fra bil til sykkel. Boligområdene Pepperstad Skog og Randem har nylig fått et bedre busstilbud med økt frekvens og kortere reisetid til stasjonen. Korrespondansen er imidlertid ikke optimal. Utvidelse av parkeringskapasiteten bør primært løses som sambruk og kan vurderes dersom anbefalt prisregulering ikke viser seg tilstrekkelig som virkemiddel. Innføring av oblat bør imidlertid også ses i sammenheng med kommunens arbeid med organisere parkering i Vestby sentrum.

**ANBEFALING**

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Oblat- innføre

Brukerbetaling - vurdere månedsbetaling (priskategori iii, pris tilpasses lokal kontekst)

Bilparkering- vurdere sambruk med parkeringsareal i sentrum

Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 12 % av antall påstigende

Buss- pådriver for takting mot tog

Buss- pådriver for matebusstilbud

SONSVEIEN

Påstigende: 601-800	Parkeringsplasser: 275	Sykkelparkering: 30
P-belegg: 100 %	Bilp/påstigende: 40 %	Sykkelp/påstigende: 5 %

Stasjonen ligger ved avkjøring fra E6 og cirka 2 kilometer inn i landet fra tettstedet Son. Parkeringen er full og det er registrert parkering utenfor oppmerket område. Siden 2011 har stasjonen vært omfattet av Ruters og NSBs sonestruktur, og er derfor et prisgunstig alternativ sammenliknet med stasjonene lengre sør. Belegget har økt betydelig etter soneomleggingen. Bomsnittet mellom Kambo og Vestby har til nå ikke innvirket på dette. Den ledige kapasiteten på Kambo bør utnyttes framfor tilrettelegging for mer kjøring til billigere billett fra Sonsveien. Sykkelparkeringen i Sonsveien har bra standard, men mange velger å parkere sykkelen langs gjerdet på brua over sporene. Det har vært problemer med tyveri av sykler. Det går buss fra Son tettsted som korresponderer med toget.

*ANBEFALING*

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Oblat- innføre

Brukerbetaling- vurdere månedsbetaling (priskategori iii, pris tilpasses lokal kontekst)

Bilparkering- vurdere effektivisering av dagens areal

Sykkelparkering- utvide (10-15 plasser)

Sykkelparkering- etablere låsbart anlegg

Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 8 % av antall påstigende

Buss- pådriver for matebusstilbud

KAMBO

Påstigende: 201-400	Parkeringsplasser: 300	Sykkelparkering: 30
P-belegg: 40 %	Bilp/påstigende: > 100 %	Sykkelp/påstigende: 10 %

Stasjonen ligger i ytterkant av boligområder og har stort potensiale for å avlaste nabostasjonene Moss og Sonsveien. Parkeringen på Kambo har lavt belegg på 40 prosent av tilgjengelig kapasitet. Etter omlegging av sonestrukturen i 2011 er Sonsveien et prisgunstig alternativ for reisende sørfra og bomsnittet mellom Kambo og Sonsveien har til nå ikke innvirket på dette. Den ledige kapasiteten på Kambo bør utnyttes framfor tilrettelegging for mer kjøring til billigere billett fra Sonsveien. Sykkelparkeringen på Kambo har god kapasitet og god standard med tak. Det er begrenset matebusstilbud inn mot stasjonen. Mating til tog i dette området bør rettes mot Sonsveien eller Moss. Kommunen ønsker å utvikle Kambo som områdesenter.

*ANBEFALING*

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 8 % av antall påstigende

MOSS

Påstigende: 2001-3000

Parkeringsplasser: 174

Sykkelparkering: 255

P-belegg: &gt; 100 %

Bilp/påstigende: 10 %

Sykkelp/påstigende: 10 %

Stasjonen ligger sentralt plassert i Moss by med boliger og arbeidsplasser lokalisert i gang- og sykkelavstand fra stasjonen. Bilparkeringen er fullt belagt, og det er registrert parkering utenfor oppmerket område. Kapasitetsproblemer på hovedveinettet gjennom Moss tilsier at det ikke er tilrådelig å utvide parkeringskapasiteten her. Parkeringen i kommunen er regulert. 95 prosent av kommunens befolkning bor innenfor en radius på 3 kilometer fra stasjonen, hvilket betyr et stort potensiale for overføring av trafikk fra bil til sykkel. Det er tilrettelagt med 255 sykkelparkeringsplasser, hvorav de fleste er uten tak. Sommeren 2014 åpnes sykkelhotell med rundt 100 plasser, men kapasiteten bør likevel økes utover dette for å ta høyde for ønsket vridning i reisemiddelbruk fra bil til sykkel. Moss har liten grad av mating inn til toget. Dårlig framkommelighet i veinettet fører til at flere lokalbusser ikke kjører innom stasjonen, og tiltak for å prioritere kollektivtrafikk i dette området bør gjennomføres. Planlagt Metro-buss med kvartersfrekvens fra Jeløya vil trolig dekke deler av behovet for tilbringertransport. Fram til stasjonen får ny lokalisering med Intercityutbyggingen anbefales følgende:

*ANBEFALING*

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Brukerbetaling- innføre månedsbetaling (priskategori iii, pris tilpasses lokal kontekst)

Sykkelparkering- oppgradere med tak

Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

Sykkel/gange- pådriver for tilrettelegging inn mot stasjonen

Buss- pådriver for takting mot tog

Buss- pådriver for matebusstilbud

# KONKRETISERING AV PARKERINGSSTRATEGI

## KORT SIKT (FRA 2015)

- Bilparkering- effektivisere med oppmerking: Kolbotn
- Bilparkering- vurdere utvidelse: Myrvoll
- Bilparkering- vurdere effektivisering av dagens areal: Sonsveien
- Bilparkering- vurdere utvidelse som sambruk: Vevelstad
- Bilparkering- vurdere regulering av parkering i gate: Holmlia (Liakollveien)
- Oblat - innføre: Vestby, Sonsveien
- Brukerbetaling- innføre månedsbetaling priskategori iii: Rosenholm, Ski, Moss
- Brukerbetaling- vurdere dagsbetaling priskategori iv: Myrvoll, Oppegård, Vevelstad
- Brukerbetaling- innføre dagsbetaling priskategori v: Ljan, Hauketo
- Sykkelparkering- oppgradere med tak: Ljan, Hauketo, Rosenholm, Kolbotn, Solbråtan, Myrvoll, Vevelstad, Langhus, Moss
- Sykkelparkering- oppgradere stativ: Kolbotn, Solbråtan, Sonsveien, Vevelstad
- Sykkelparkering- utvide: Ljan, Hauketo, Kolbotn, Oppegård, Langhus, Sonsveien
- Sykkelparkering- etablere stativ med tak: Nordstrand, Holmlia, Rosenholm, Solbråtan, Greverud
- Sykkelparkering- etablere låsbar parkering med ladepunkt: Nordstrand, Ljan, Holmlia, Sonsveien
- Gange- utbedre gangforbindelser inn mot stasjonen: Greverud, Ski, Moss
- Buss- pådriver for matebuss: Kolbotn, Vevelstad, Ski, Ås, Vestby, Sonsveien, Moss
- Buss- pådriver for bedre takting mot tog: Kolbotn, Ås, Vestby, Sonsveien, Moss

## MELLOMLANG SIKT (MOT 2027)

- Bilparkering- vurdere sambruk: Vestby
- Bilparkering- vurdere sambruk, flytting, eventuelt parkeringshus, ved fortetting: Kolbotn, Ski
- Bilparkering- vurdere avvikling ved fortetting: Hauketo
- Brukerbetaling- vurdere månedsbetaling priskategori iii: Ås, Vestby, Sonsveien
- Sykkelparkering- etablere sykkelhotell: Kolbotn, Ski
- Sykkelparkering-utvide i takt med trafikkvekst og i henhold til nasjonale mål: Alle stasjoner
- Sykkelpådriver for bedret tilrettelegging mot stasjonen: Moss
- Sykkelpådriver utrede pendlersykelordning: Ås
- Sykkelpådriver/gange - pådriver for gode forbindelser inn mot stasjonen: Hauketo, Holmlia, Greverud, Moss

## LANG SIKT (MOT 2040)

- Lokaltogstrekning: Videreutvikling av anbefalinger for mellomlang sikt med tilpasninger til visse justeringer av togtilbudet som per nå er ukjent
- Moss: Ny stasjon håndteres av IC
- Øvrige stasjoner: Videreutvikling av anbefalinger for mellomlang sikt



# VEDLEGG 1: REGISTRERING PÅ STASJONENE

MARS 2014

BAKGRUNN

**REGISTRERING**

ANALYSE

KONKRETISERING

# NORDSTRAND

Registreringstidspunkt	04.03.14, kl. 11:00	
Vær	+2°C, skyet	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering		3
Parkeringsplasser parkeringshus		0
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak		0
Sykkelparkering med tak		0
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Spesialområde bevaring	



KONKRETISERING



ANALYSE

REGISTRERING

BAKGRUNN

Registreringstidspunkt	04.03.14, kl. 11:45	
Vær	+2°C, skyet	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	0	50
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak	12	12
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Offentlig trafikk / Spesialområde bevaring	

BAKGRUNN



REGISTRERING



ANALYSE

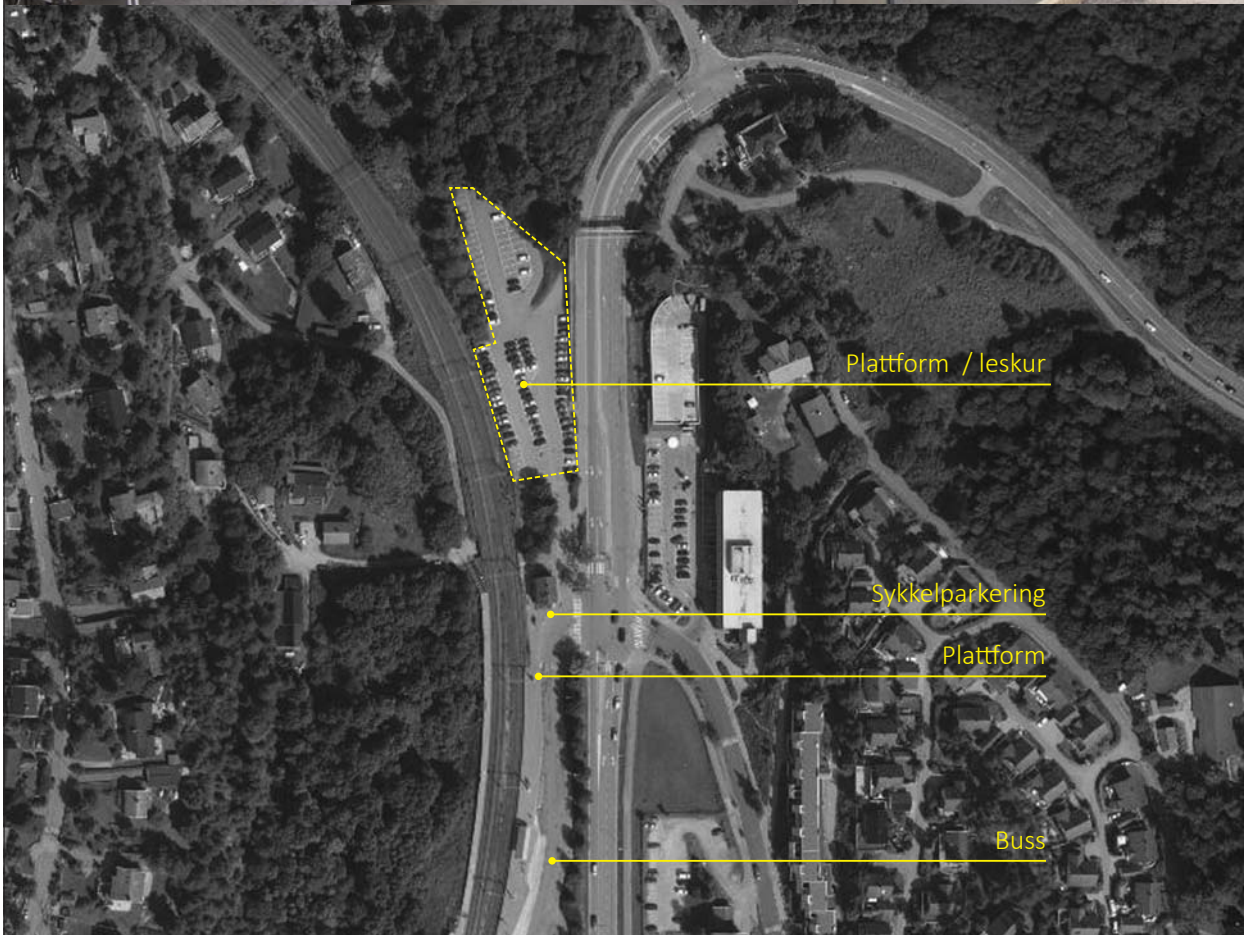
KONKRETISERING

# HAUKETO

Registreringstidspunkt	04.03.14, kl. 12:00	
Vær	+2°C, skyet	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	3	100
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser	3	3
Sykkelparkering uten tak	5	12
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		10-20 m
Eiendom	Kommune	
Reguleringsformål	Busstasjon	



KONKRETISERING



ANALYSE

REGISTRERING

BAKGRUNN

**HOLMLIA**

Registreringstidspunkt	04.03.14, kl. 12:30	
Vær	+2°C, skyet	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering		0
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		45
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak		
Sykkelparkering med tak	39	40
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		100 m

## BAKGRUNN



## REGISTRERING



## ANALYSE

## KONKRETISERING

# ROSENHOLM

Registreringstidspunkt	04.03.14, kl. 10:45	
Vær	+2°C, skyet	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	28	212
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser	10	10
Sykkelparkering uten tak	6	6
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		2-300 m
Eiendom	Kommune	
Reguleringsformål	Offentlig trafikkområde	



KONKRETISERING



ANALYSE

REGISTRERING

BAKGRUNN

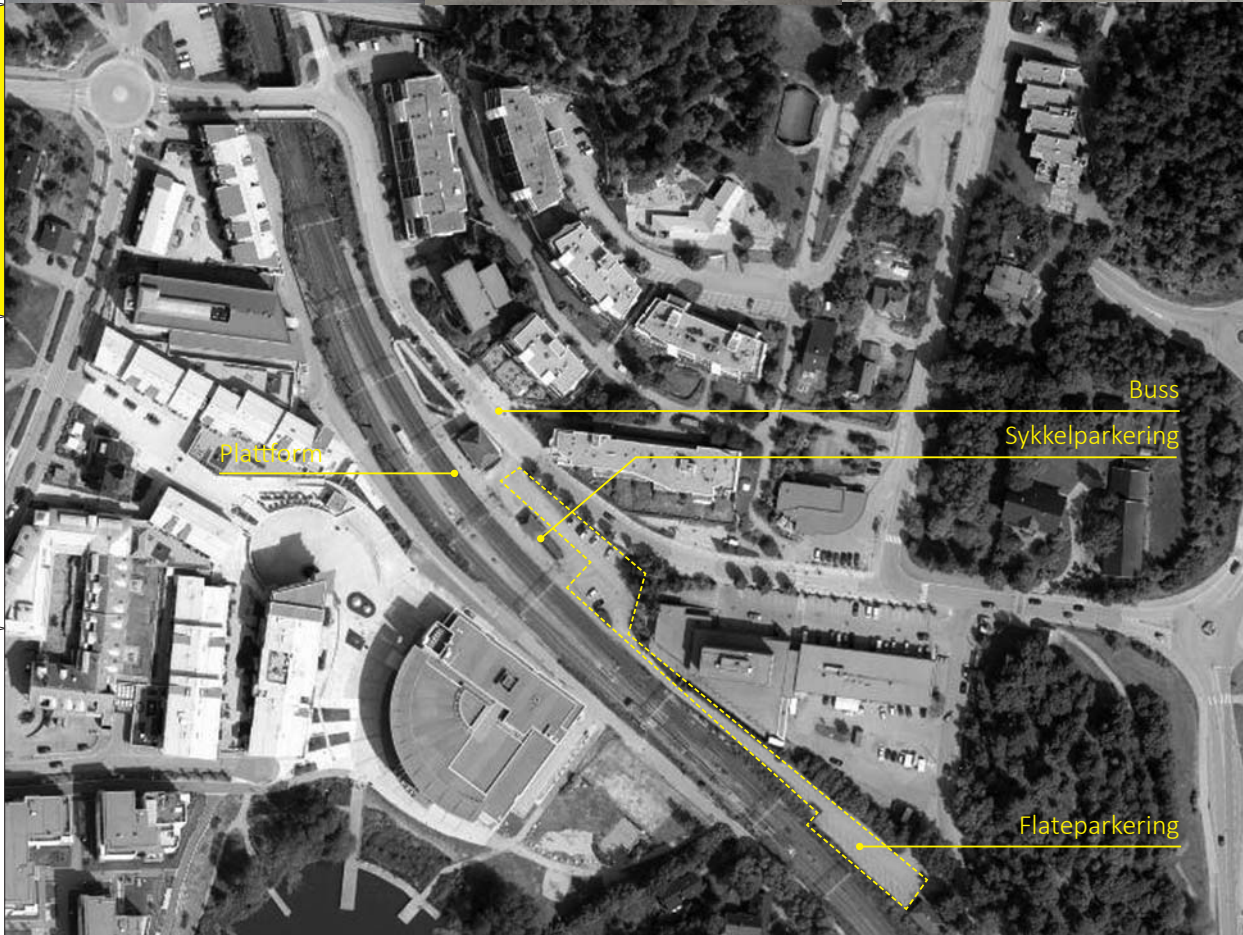
## KOLBOTN

Registreringstidspunkt	04.03.14, kl. 13:45	
Vær	+2°C, skyet	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	1	60
Parkeringsplasser parkeringshus	?	200
Parkering utenfor oppmerkede plasser		0
HC-plasser	1	2
Sykkelparkering uten tak	34	46
Sykkelparkering med tak	15	25
Oblat		Ja
Brukerbetaling		Ja
Avstand til bussholdeplass (m)		50-100 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Jernbane	

BAKGRUNN



REGISTRERING



ANALYSE

KONKRETISERING

# SOLBRÅTAN

Registreringstidspunkt	04.03.14, kl. 14:20	
Vær	+2°C, yr	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering		
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak	6	6
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		100 m



KONKRETISERING



ANALYSE

REGISTRERING

BAKGRUNN



## MYRVOLL

Registreringstidspunkt	06.01.14, kl. 10:40	
Vær	+3°C, lett regn	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	3	48
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		2
HC-plasser	1	1
Sykkelparkering uten tak		
Sykkelparkering med tak	35	36
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		150-200 m
Eiendom	Kommune	
Reguleringsformål	Parkering	

BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING



# GREVERUD

Registreringstidspunkt	04.03.14, kl. 15:45	
Vær	+2°C, yr	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering		0
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak		0
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		200 m



KONKRETISERING



ANALYSE

REGISTRERING

BAKGRUNN

# OPPEGÅRD

Registreringstidspunkt 04.03.14, kl. 15:15

Vær +2°C, yr

	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	2	57
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		0
HC-plasser		4
Sykkelparkering uten tak		
Sykkelparkering med tak	30	39

Oblat Nei

Brukerbetaling Nei

Avstand til bussholdeplass (m)

Eiendom JBV

Reguleringsformål Jernbane

BAKGRUNN



REGISTRERING



ANALYSE

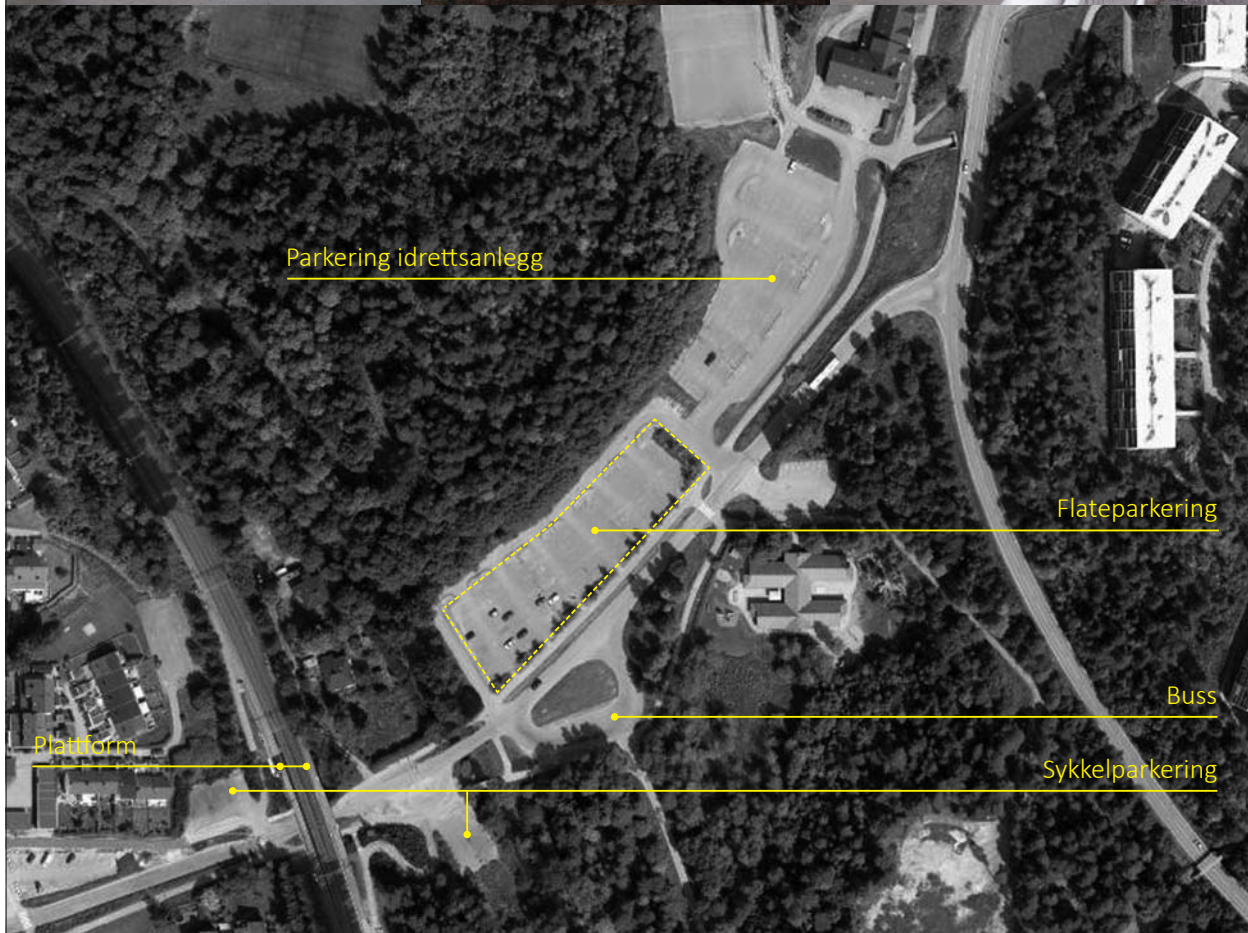
KONKRETISERING

# VEVELSTAD

Registreringstidspunkt	05.03.14, kl. 14:00	
Vær	+3°C, yr	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	8	126
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser	2	3
Sykkelparkering uten tak	86	95
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		100 m
Eiendom	Kommune	
Reguleringsformål	Parkering	



KONKRETISERING



ANALYSE

REGISTRERING

BAKGRUNN

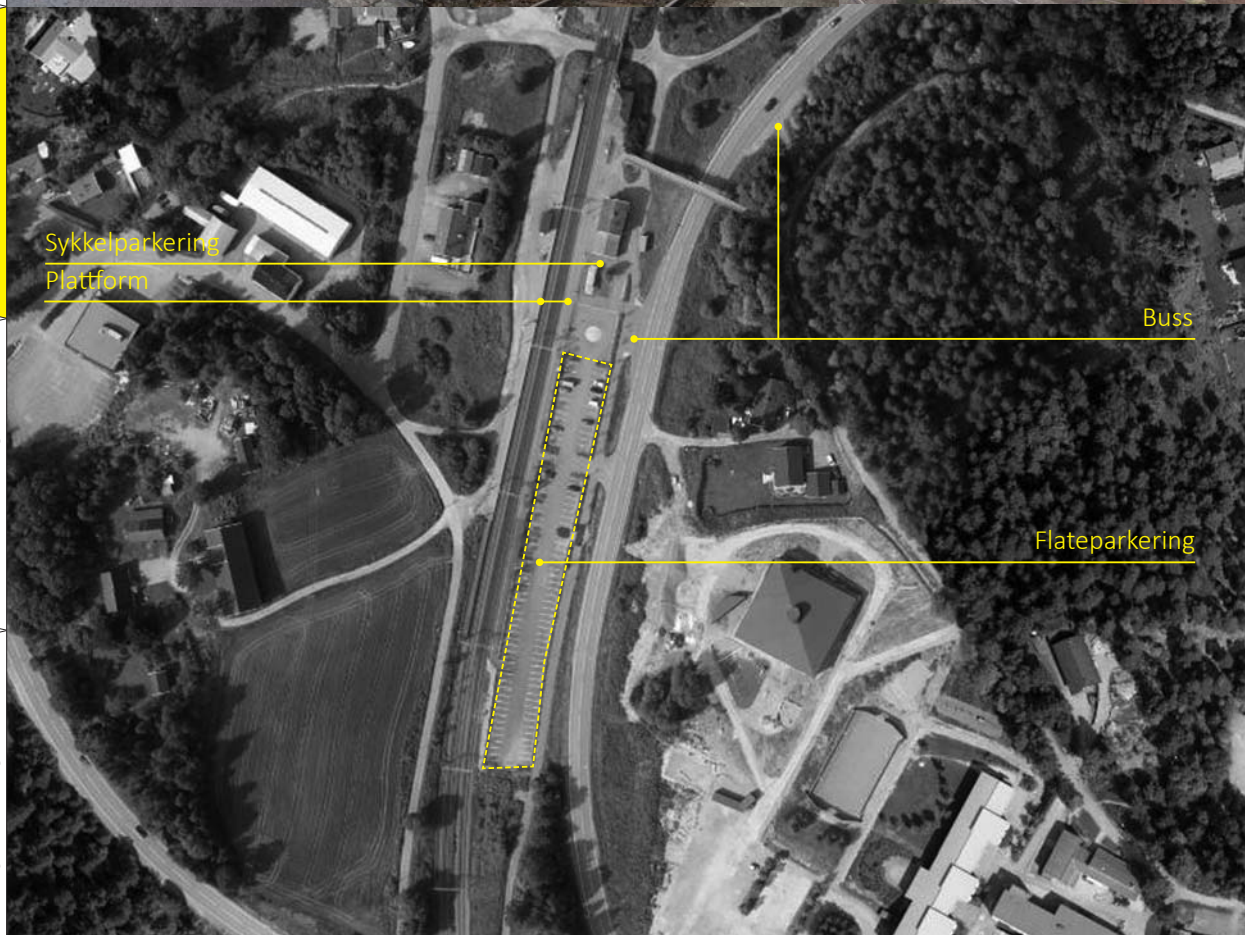
## LANGHUS

Registreringstidspunkt	05.03.14, kl. 14:30	
Vær	+3°C, yr	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	31	103
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		0
HC-plasser	2	2
Sykkelparkering uten tak	25	25
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		100 m
Eiendom	JBV/NSB	
Reguleringsformål	Parkering	

BAKGRUNN



REGISTRERING

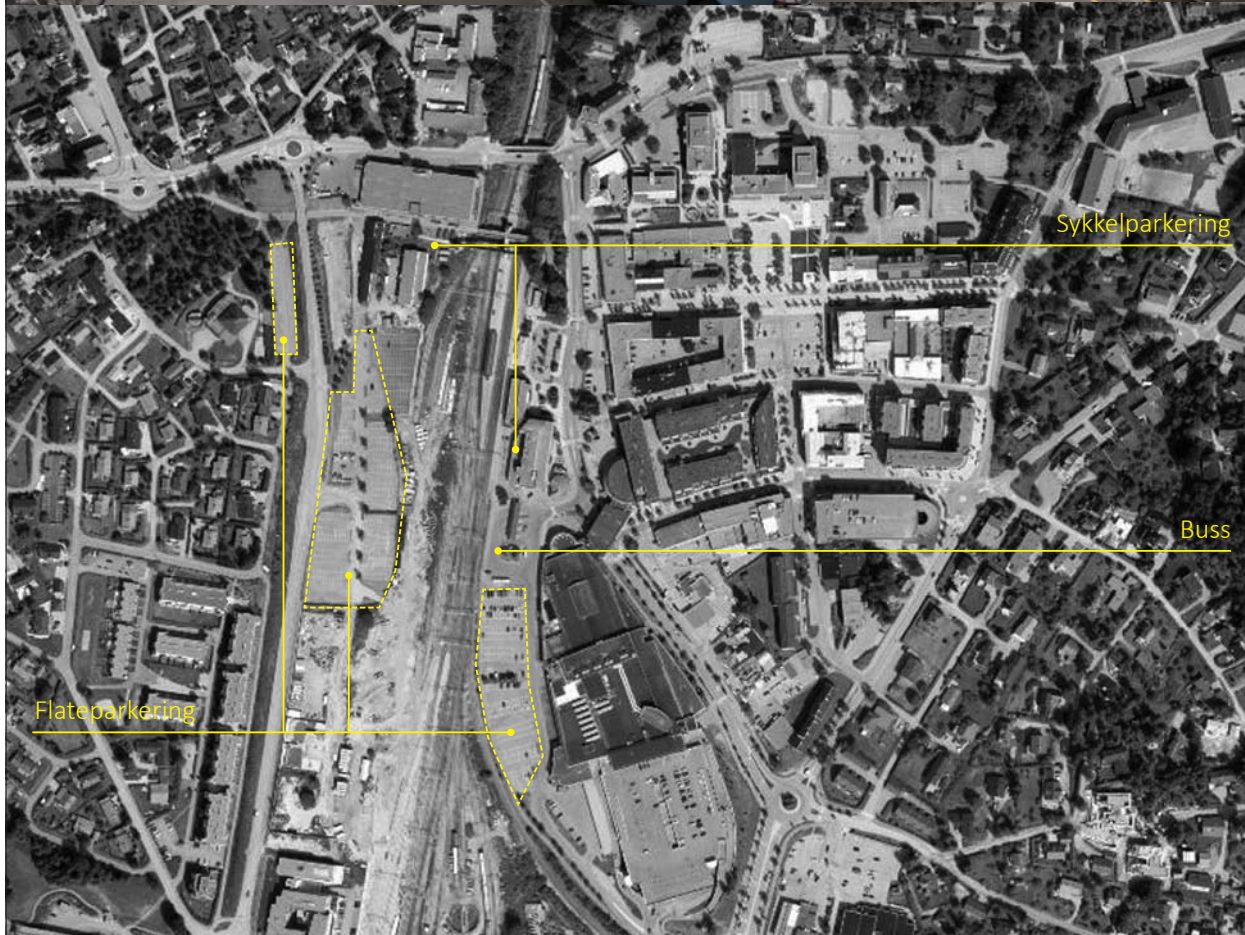


ANALYSE

KONKRETISERING

# SKI

Registreringstidspunkt	04.03.14, kl. 09:15	
Vær	+2°C, skyet	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	80	537
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser	3	7
Sykkelparkering uten tak	279	403
Sykkelparkering med tak	155	202
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		50 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Kollektivanlegg / Parkering	

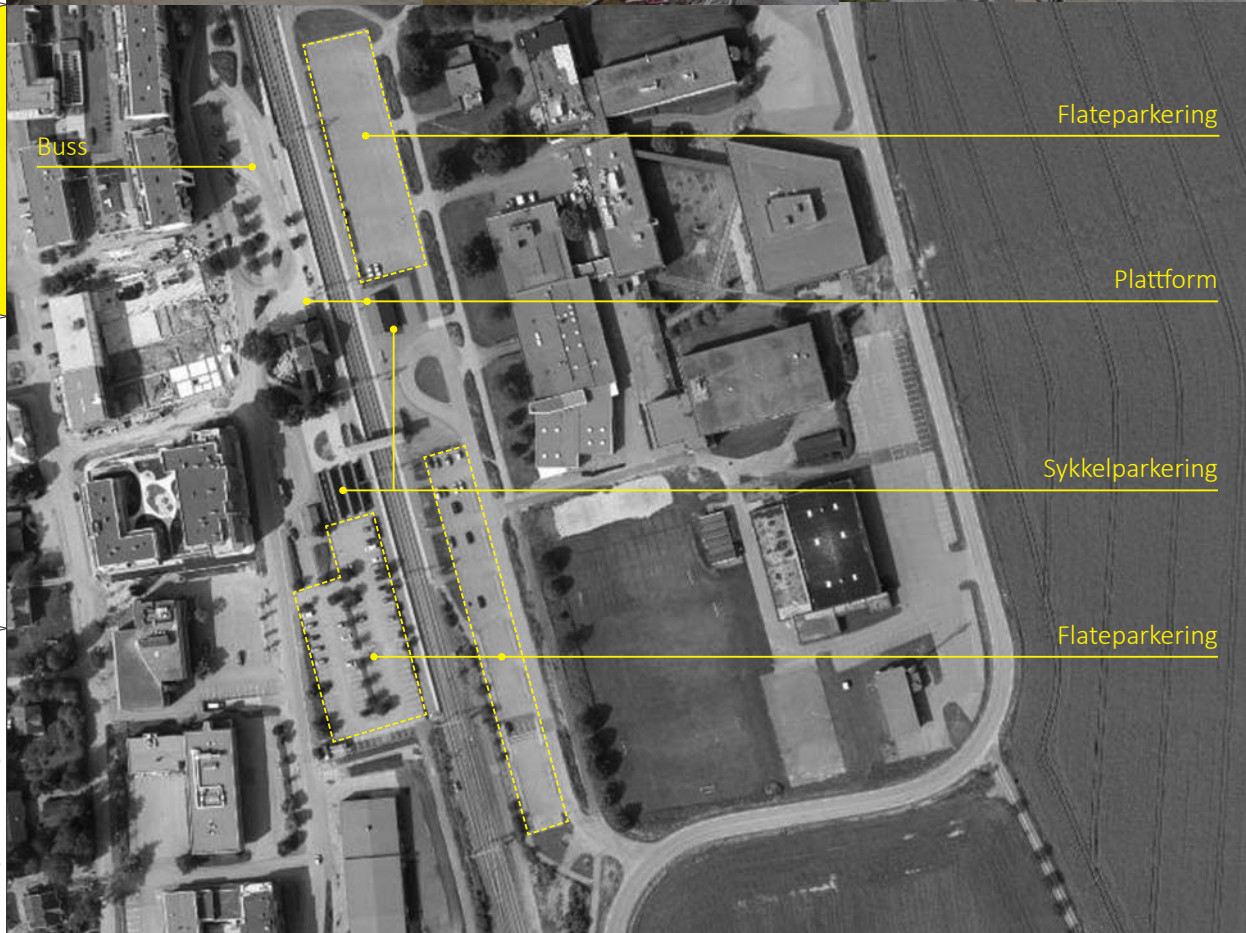


Registreringstidspunkt	05.03.14, kl. 13:00	
Vær	+3°C, yr	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	10	264
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		2
HC-plasser	3	3
Sykkelparkering uten tak	19	44
Sykkelparkering med tak	44	216
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		20 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Parkering	

BAKGRUNN



REGISTRERING



ANALYSE

KONKRETISERING

# VESTBY

Registreringstidspunkt	05.03.14, kl. 12:00	
Vær	+3°C, yr	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	21	235
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser	10	11
Sykkelparkering uten tak		
Sykkelparkering med tak	94	108
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		5 m
Eiendom	JBV / Kommune	
Reguleringsformål	Jernbane / Parkering	





**SONSVEIEN**

Registreringstidspunkt	05.03.14, kl. 11:00	
Vær	+3°C, yr	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	10	275
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		21
HC-plasser	3	5
Sykkelparkering uten tak		
Sykkelparkering med tak	25	30
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		20 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Offentlig trafikkområde	

BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING



# KAMBO

Registreringstidspunkt	05.03.14, kl. 10:30	
Vær	+3°C, yr	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	187	300
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak		
Sykkelparkering med tak	26	30
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		100 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Parkering	



KONKRETISERING



ANALYSE

REGISTRERING

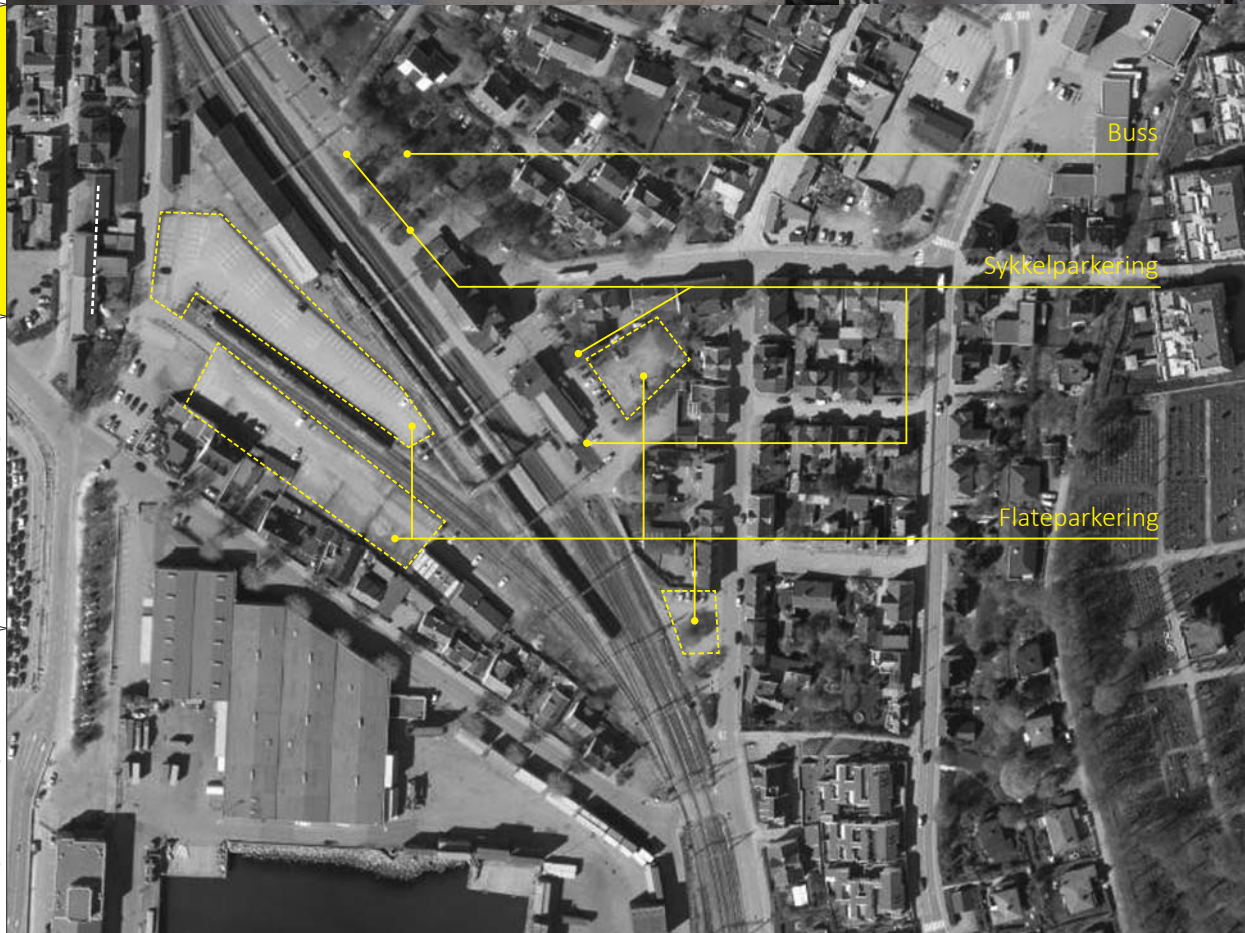
BAKGRUNN

Registreringstidspunkt	05.03.14, kl. 09:00	
Vær	+3°C, yr	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	7	174
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		1
HC-plasser	1	1
Sykkelparkering uten tak	118	223
Sykkelparkering med tak	15	32
Oblat		Ja
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		50 m
Eiendom		
Reguleringsformål		

BAKGRUNN



REGISTRERING



ANALYSE

KONKRETISERING



## VEDLEGG 2: NUMMERSKILTREGISTRERING

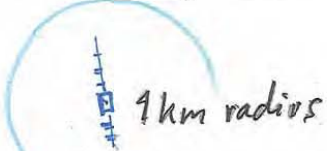
FEBRUAR 2014

**INNFARTSPARKERING  
ROSENHOLM 29.sept 11**

150 parkerte biler  
70 ledige plasser  
2 parkerte sykler  
13 ledig sykkelpst.

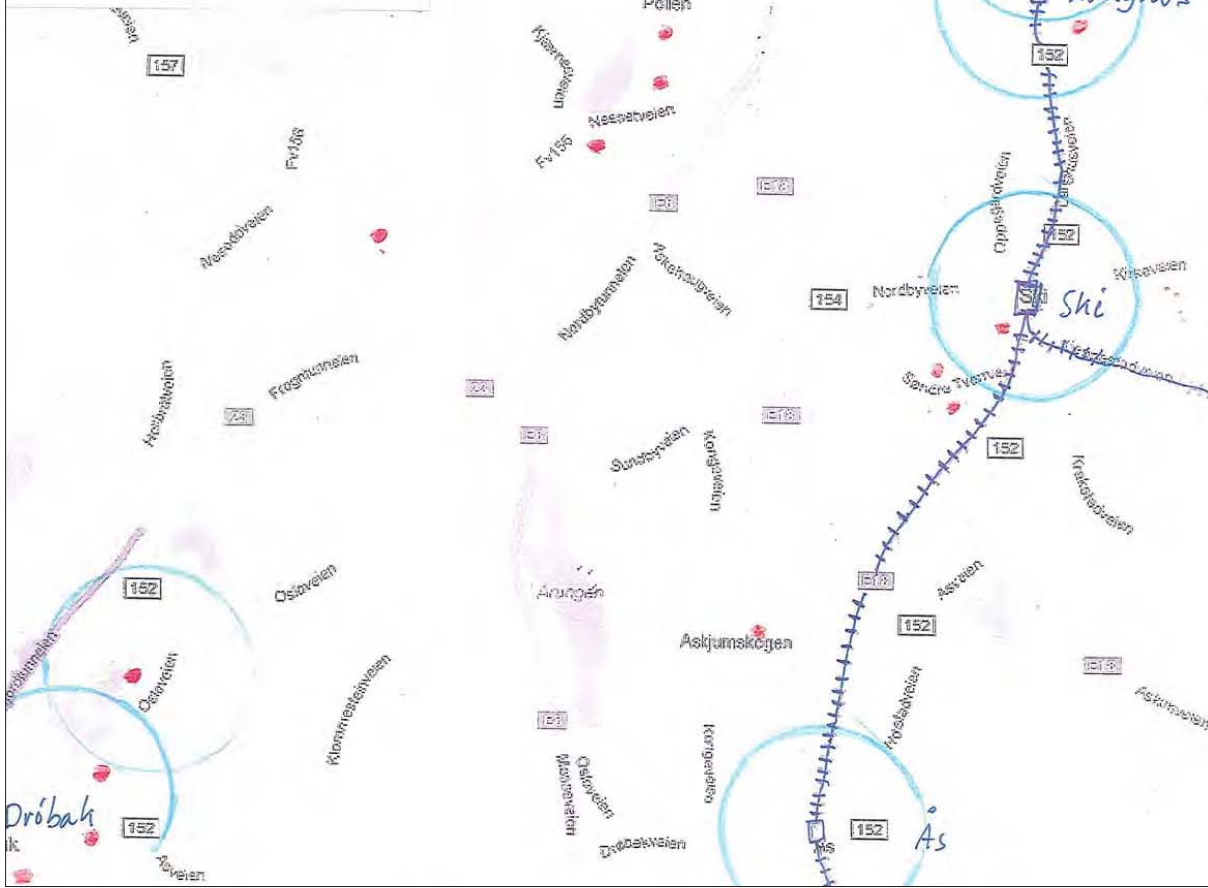
**Bostedsadresse**

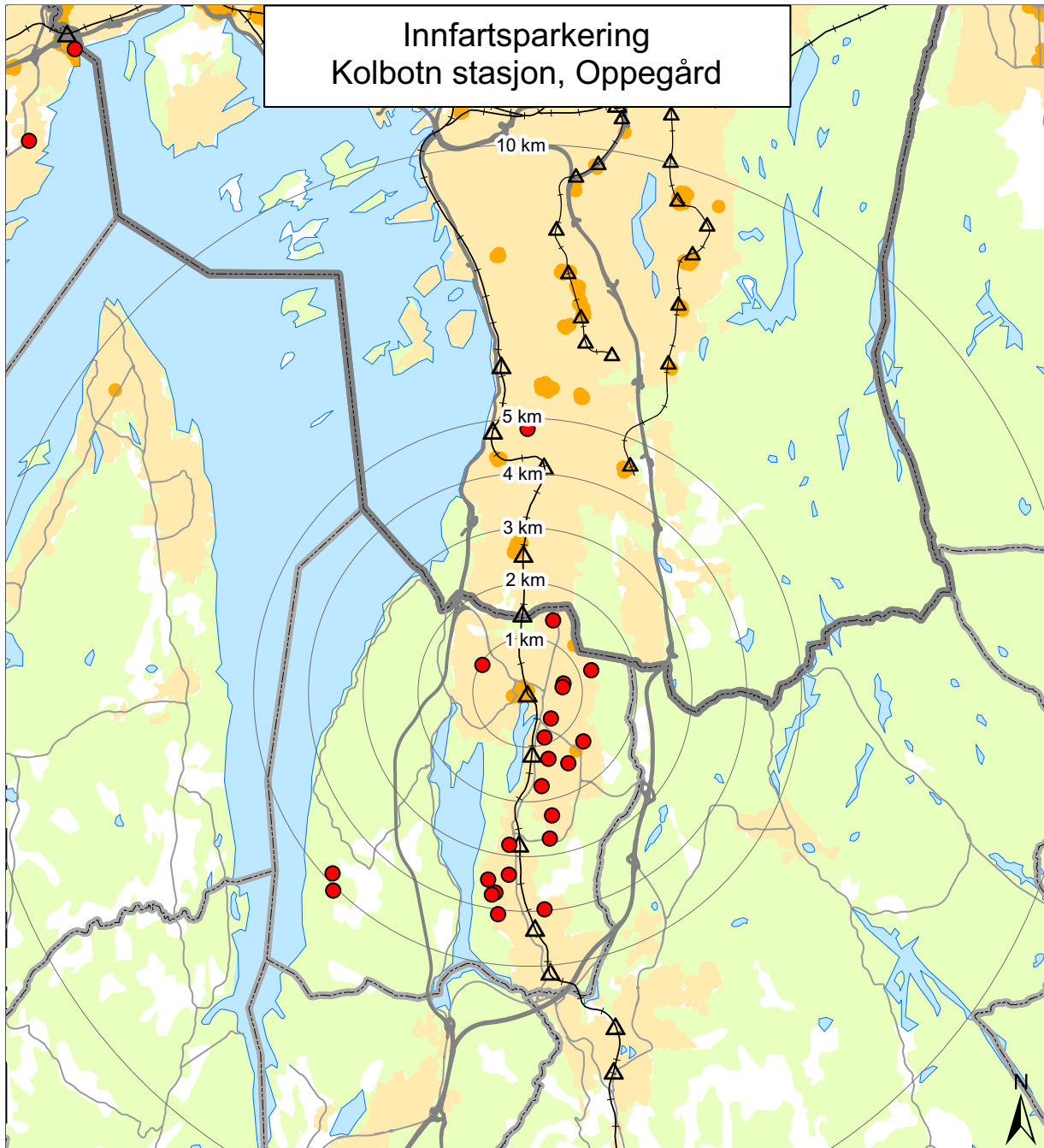
- Biler m/barnesete
- -11- v/ -11-



**1 tillegg (utenfor kart)**

Søndre Nordstrand	6
Trøkstad	7
Son	7





#### Tegnforklaring

Stasjon/T-banestasjon	Europaveg	Riksveg	Fylkesveg	Jernbane/T-bane
Fylkesgrense	Kommunegrense	Tettsted	Sentrum	T-bane fremtidig
Bil med barnesete	Bil uten barnesete	Leiebil	Skog	

Oppdragsgiver: Akershus fylkeskommune  
 Registreringstidspunkt: Desember 2012  
 Antall parkeringsplasser: 56  
 Antall parkerte biler: 49  
 Antall uten adresse: 22  
 Antall utenlandske biler: 0  
 Antall med adresse: 27  
 Antall biler i kartutsnitt: 24

Biler ikke på kartet:  
 1 fra Oslo,  
 1 utenfor Østlandet

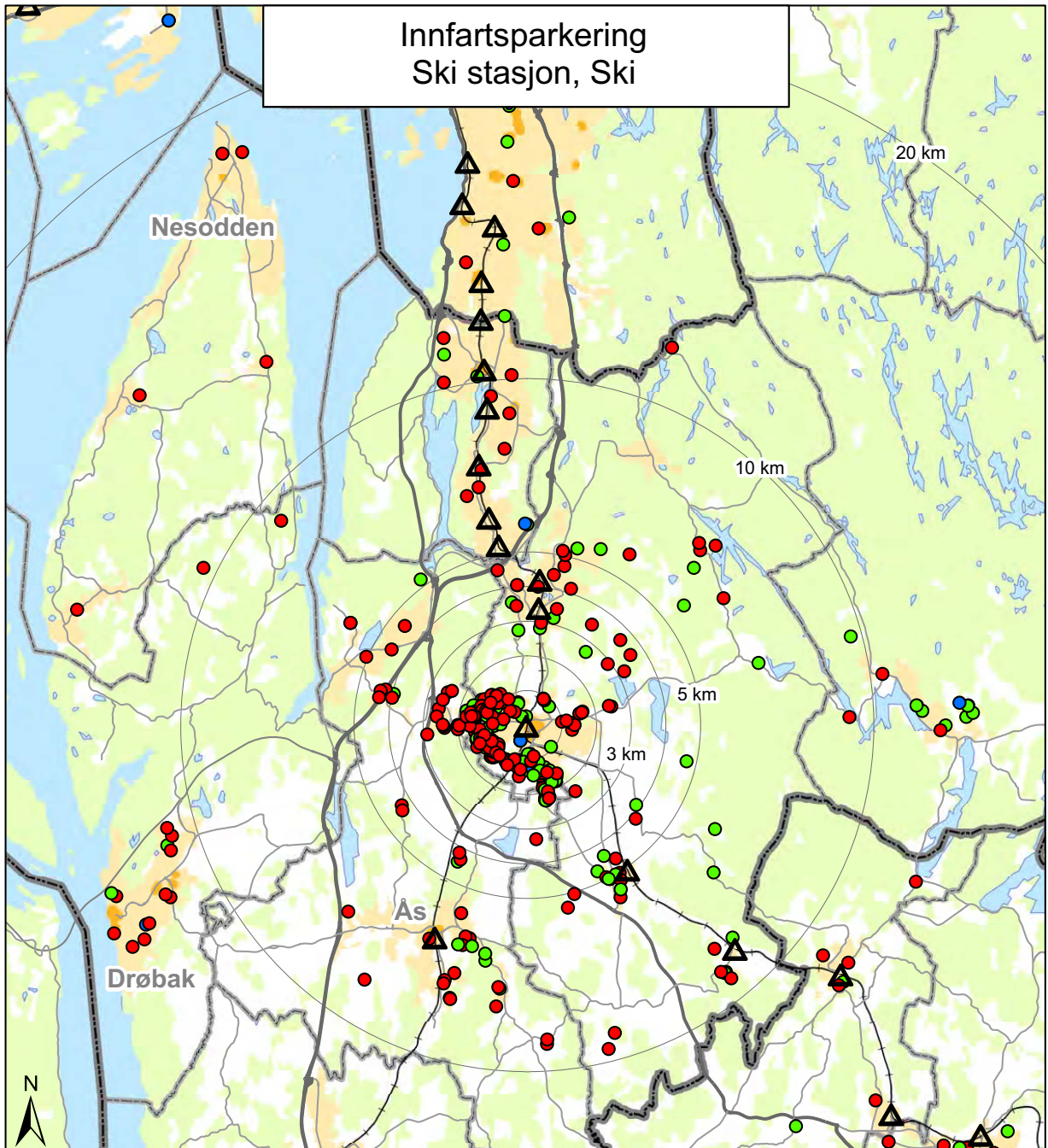
Andel biler innenfor  
 1 km luftlinje: 18,5%,  
 3 km luftlinje: 51,9%,  
 5 km luftlinje: 81,5%  
 av totalt 27 biler med adresse

49

**tøi**

v.ngv@toi.no

Målestokk: 1 : 95 000



#### Tegnforklaring

Stasjon	Europaveg	Riksveg	Fylkesveg	Jernbane
Fylkesgrense	Kommunegrense	Tettsted	Sentrum	Skog
Bil med barnesete	Bil uten barnesete	Leiebil		

Oppdragsgiver: Akershus fylkeskommune  
 Registreringstidspunkt: Desember 2012  
 Antall parkeringsplasser: 541  
 Antall parkerte biler: 536  
 Antall uten adresse: 60  
 Antall utenlandske biler: 0  
 Antall med adresse: 476  
 Antall biler i kartutsnitt: 386

Biler ikke på kartet:  
 38 fra Østfold,  
 21 fra Akershus,  
 18 fra Oslo,  
 2 fra Buskerud,  
 2 fra Oppland,  
 2 fra Vestfold,  
 2 fra Telemark,  
 5 utenfor Østlandet

Andel biler innenfor  
 1 km luftlinje: 5,7%,  
 3 km luftlinje: 48,1%,  
 5 km luftlinje: 55,5%  
 av totalt 476 biler med adresse

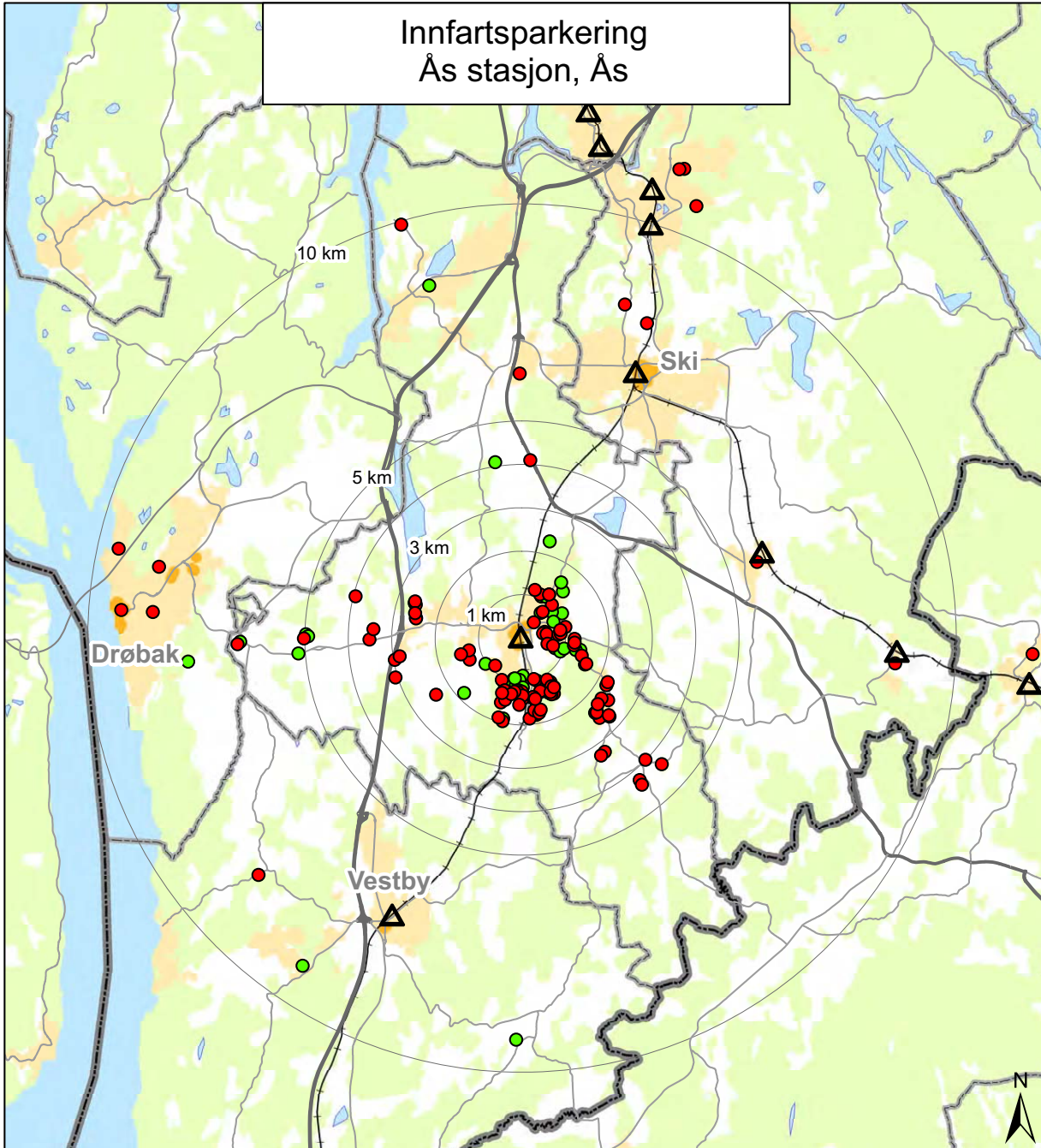
48

**tøi**

v.ngv@toi.no

Målestokk: 1 : 150 000





### Tegnforklaring

Stasjon	Europaveg	Riksveg	Fylkesveg	Jernbane
Fylkesgrense	Kommunegrense	Tettsted	Sentrum	Skog
Bil med barnesete	Bil uten barnesete	Leiebil		

Oppdragsgiver: Akershus fylkeskommune  
 Registreringstidspunkt: Desember 2012  
 Antall parkeringsplasser: 269  
 Antall parkerte biler: 250  
 Antall uten adresse: 44  
 Antall utenlandske biler: 10  
 Antall med adresse: 206  
 Antall biler i kartutsnitt: 150

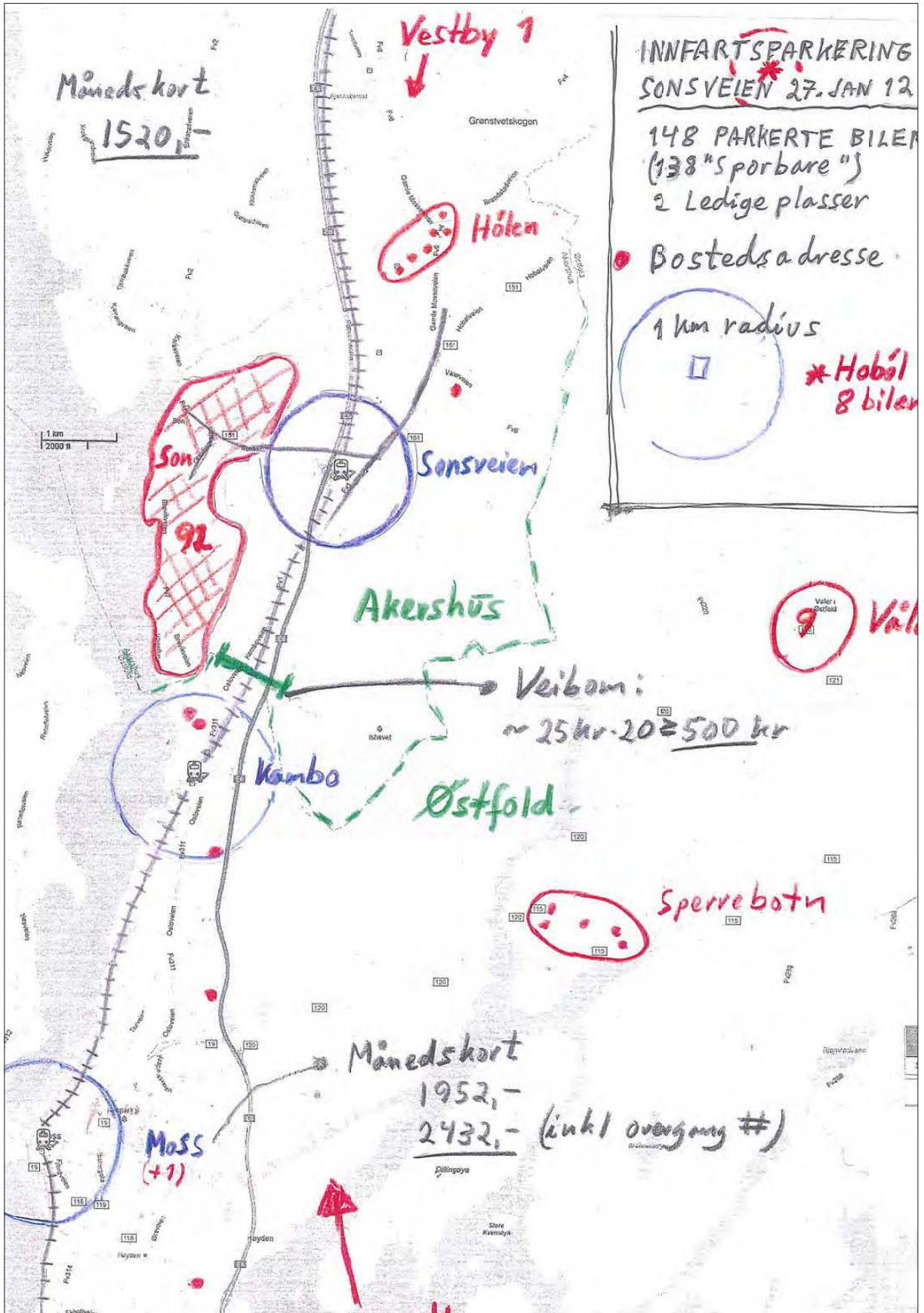
Biler ikke på kartet:  
 16 fra Akershus,  
 12 fra Oslo,  
 11 fra Østfold,  
 3 fra Hedmark  
 2 fra Oppland,  
 2 fra Vestfold,  
 1 fra Buskerud,  
 1 fra Telemark og 6 utenfor Østlandet

Andel biler innenfor  
 1 km luftlinje: 10,2%,  
 3 km luftlinje: 60,2%,  
 5 km luftlinje: 67,0%  
 av totalt 206 biler med adresse

47

**tøi**  
 v.ngv@toi.no

Målestokk: 1 : 120 000



## Vestby stasjon - Vestby kommune

