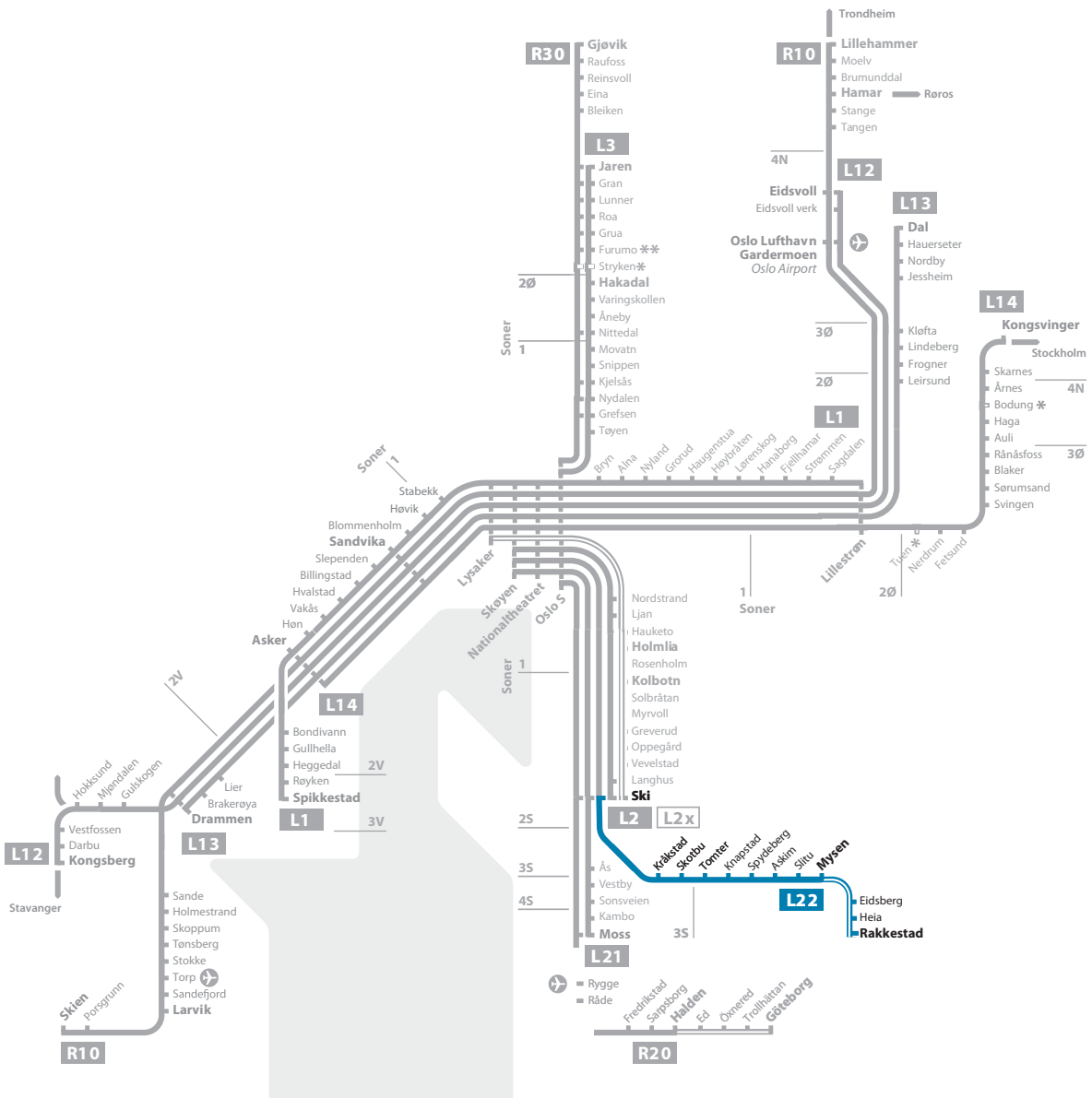


KRÅKSTAD - RAKKESTAD



INNHOOLD

BAKGRUNN

JERNBANEVERKETS PARKERINGSSTRATEGI	SIDE 4
STRATEGI FOR INNFARTSPARKERING I OSLO OG AKERSHUS	SIDE 8
NASJONAL TRANSPORTPLAN	SIDE 8
KLIMAMELDINGEN	SIDE 8
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 20
ADKOMST FRA HOVEDVEI OG FRAMKOMMELIGHET PÅ VEINETTET	SIDE 22
KART 5: ADKOMST VEINETT	SIDE 23
TILGJENGELIGHET: SYKKEL	SIDE 24
KART 6: TILGJENGELIGHET SYKKEL	SIDE 26
TILGJENGELIGHET: KOLLEKTIVTILBUD	SIDE 28
KART 7: TILGJENGELIGHET KOLLEKTIVTILBUD	SIDE 29
AREALUTVIKLING	SIDE 30
STREKNINGSVIS TILNÆRMING OG ROLLEFORDELING	SIDE 32

KONKRETISERING

STASJONSVIS ANBEFALING	SIDE 34
KONKRETISERING AV PARKERINGSSTRATEGI	SIDE 41
VEDLEGG 1: REGISTRERING MARS 2014	SIDE 42
VEDLEGG 2: NUMMERSKILTREGISTRERING FEBRUAR 2014	SIDE 54

JERNBANEVERKETS PARKERINGSSTRATEGI

Jernbaneverkets overordnede 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 Jernbaneverket 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

Jernbaneverket 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
- Jernbaneverket 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 Kråkstad- Rakkestad er det stasjoner i kategori D, lokaltogstasjoner, og kategori E, stasjoner/holdeplasser i spredt bebyggelse.

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 innfartsparkeringss plassene må ses i sammenheng med det øvrige kollektivtilbudet og en videreutvikling av matebusstilbudet. Stasjoner i kategori D på strekningen er Spydeberg, Askim, Rakkestad og Mysen.

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:

- Innfartsparkering (pendlerparkering) som flateparkering
- 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 Kråkstad, Skotbu, Tomter, Knapstad, Slitu, Eidsberg og Heia.

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 strekningen fra Kråkstad til Rakkestad, 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- strakstiltak 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. Analyser og anbefalinger for Ski stasjon er del av utredningen for strekningen Oslo- Moss.

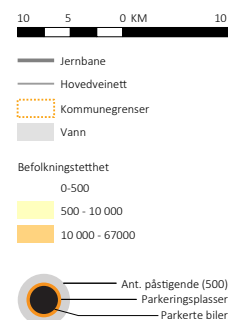
Kartet på neste side viser det relative passasjertallet for de elleve stasjonene på strekningen. Jernbanen går gjennom kommunene Ski, Hobøl, Spydeberg, Eidsberg og Rakkestad på strekningen.

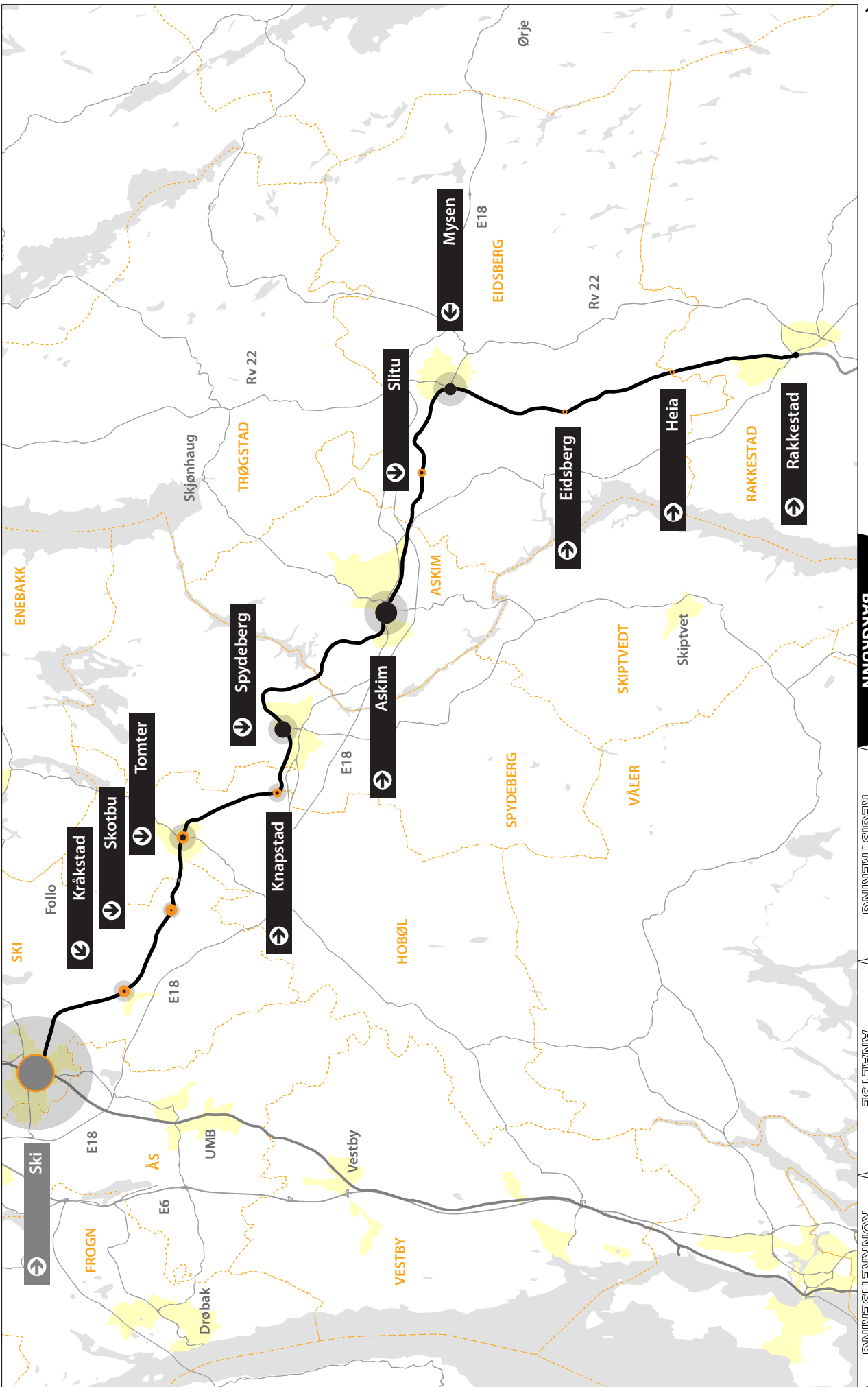
KART 1

STASJONENE

på strekningen

Tegnforklaring





SITUASJON VINTEREN 2014

For å etablere et godt kunnskapsgrunnlag ble det gjennomført registreringer ved alle stasjonene på strekningen i februar 2014 (uke 8 og 9). 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 på Spydeberg, Askim og Mysen. Tomter og Eidsberg er middels belagt, selv om tallene for Eidsberg er noe usikre, og noen av bilene trolig tilhører leietakeren på stasjonen. De øvrige stasjonene og holdeplassene har lavt belegg. På Rakkestad var det flere parkerte biler enn antall reisende. Belegget på Kråkstad var lavt ved registrering. Parkeringen oppleves som full lokalt. Dette kan skyldes manglende oppmerking og gruset parkering som følge av at stasjonsområdet er vernet.

Teoretisk sett er det, med utgangspunkt i reguleringsformål og tilgjengelige arealer som eies av JBV eller NSB, utvidelsesmuligheter ved Kråkstad, Skotbu, Knapstad og Slitu. Videre vil regulert flytting av vendehammer på Tomter, kunne frigjøre mer plass til parkeringen innenfor areal som i dag disponeres til formålet.

I juni 2014 gjennomførte Jernbaneverket dessuten nummerskiltregistreringer for stasjonene Spydeberg, Askim og Mysen. Registreringene ble gjennomført nest siste uke før skoleferien og etter at ombyggingsarbeider i forbindelse med ERTMS-prosjektet var i gang. Belegget var muligens noe lavere enn normalt, men registreringene gir likevel et godt bilde på pendlingsområdet til stasjonen. Kart som er utarbeidet på bakgrunn av registreringene viser registrert adresse for bilene som sto parkert ved den enkelte stasjon og er for øvrig vedlagt denne rapporten. Nummerskiltregistreringene viser at parkeringsplassene på Spydeberg og Askim i hovedsak benyttes av reisende som bor i gang- og sykkelavstand til stasjonen. Cirka halvparten av dem som parkerer der bor mindre enn 2 kilometer fra disse to stasjonene. For Mysen er tilsvarende andel på cirka 30 prosent. Askim har et visst

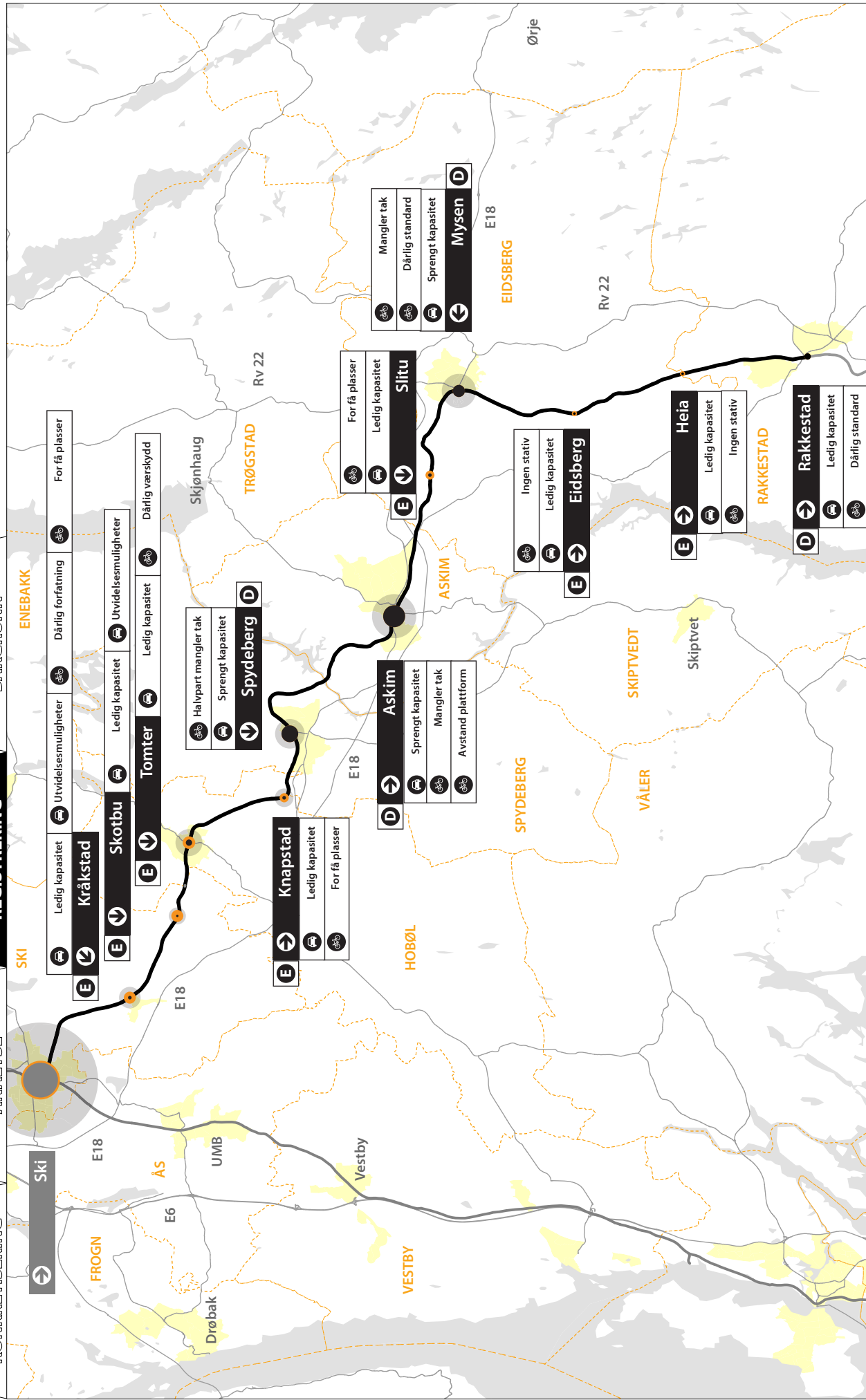
* Tiltakskatalog.no -

Innfartsparkering for biler

antall tilreisende fra Skiptvedt og Trøgstad. Mysen benyttes av reisende fra Marker.

For sykkel er det registrert antall plasser og belegg, samt gjort en vurdering av standarden på sykkelparkeringen. Registreringene ble gjennomført i mars og det var det noen plussgrader og overskyet. Vær og føre tilsier at det var greit å sykle på tidspunktet, men ordinær sykkelsesong var ikke i gang. 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.



TOGTILBUD

[FAKTORER SOM PÅVIRKER ETTERSPORSELEN 1]

Frekvens og reisetid påvirker attraktiviteten til reisemiddelet og derfor også etterspørselen etter parkering. Linje L22 mellom Skøyen og Rakkestad går via Oslo S og Østfoldbanen før den grener av ved Ski til Østfoldbanens Østre linje. Mellom Skøyen og Ski stopper toget kun på Nationaltheatret, Oslo S, Holmlia og Kolbotn. Som kartet på motstående side viser, har alle stasjonene på strekningen til og med Mysen lik frekvens. Stoppestedene lengre sør betjenes av rushtidsavganger og på holdeplassene Eidsberg og Heia stopper toget kun ved behov.

Det er ikke planlagt endringer i stoppmønster, frekvens eller reisetid med ny ruteplan fra 2014. Fremtidig stasjonsstruktur og driftsopplegg er ikke endelig besluttet, men Jernbaneverkets anbefalinger (2012) er lagt til grunn for disse analysene hva angår stoppmønster. På mellomlang sikt er det lagt til grunn at togene langs Østre linje benytter Follobanen og derfor får en reisetidsforbedring på ti minutter til Oslo fra alle stasjonene. Ski stasjon har og vil få et høyfrekvent togtilbud sammenliknet med Østre linje.

Det er sannsynlig at denne tilbudsdifferensen vil gjøre både Ski og Mysen mer attraktive som avreisestasjoner. Økt innfart til Ski sentrum som ønsker fortetting, samt det å stimulere til parallellkjøring med bil langs jernbanen er imidlertid ikke tilrådelig.

Reisetidsreduksjonen langs Østre linje vil kunne gjøre togtilbudet mer attraktivt og dermed gi en generell trafikkvekst ved alle stasjonene.

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

	STOPP		AVGANGER ¹		REISETID ²	
	2015	2027	2015	2027	2015	2027
Ski	X	X	4(7)	10(11)	Lik 2014	-10
Kråkstad	X	X	1(2)	1(2)	Lik 2014	-10
Skotbu	X	X	1(2)	1(2)	Lik 2014	-10
Tomter	X	X	1(2)	1(2)	Lik 2014	-10
Knapstad	X	X	1(2)	1(2)	Lik 2014	-10
Spydeberg	X	X	1(2)	1(2)	Lik 2014	-10
Askim	X	X	1(2)	1(2)	Lik 2014	-10
Slitu	X	X	1(2)	1(2)	Lik 2014	-10
Mysen	X	X	1(2)	1(2)	Lik 2014	-10
Eidsberg	X	X	0(1)	0(1)	Lik 2014	-10
Heia	X	X	0(1)	0(1)	Lik 2014	-10
Rakkestad	X	X	0(1)	0(1)	Lik 2014	-10

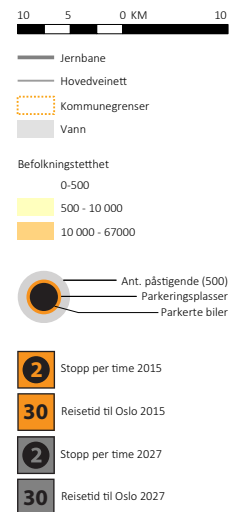
1) Antall per time. Tall i parentes inkluderer innsatstog i rushretning.

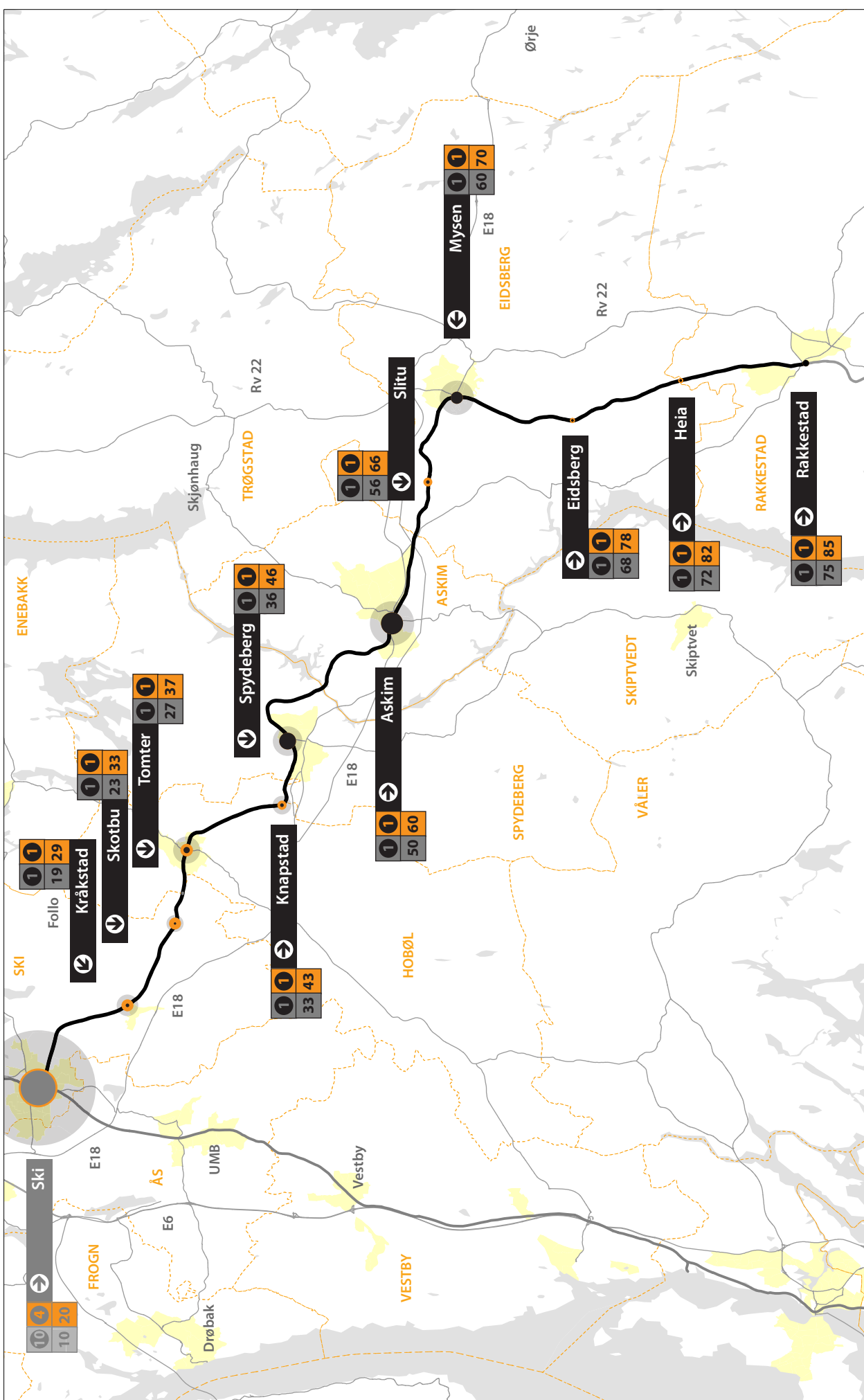
2) Angir tilbudsforbedringer i minutter.

KART 3

TOGTILBUD

Tegnforklaring





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 ved eller i nærheten av stasjonene. Videre vil sambruksmuligheter og lokalisering i forhold til stasjonen kunne påvirke etterspørselen etter parkering.

BILLETTSONER

Kartet på side 20 viser sonestruktur for Ruters og NSBs linjer i Oslo og Akershus. Stasjonene sør for Skotbu ligger i Østfold fylke, og omfattes ikke av dette prissamarbeidet. Prisen for 30-dagers periodebillett er gjengitt i tabellen under og viser at Ski er del av sone 2, mens Kråkstad og Skotbu inngår i sone 3. De øvrige stasjonene ligger utenfor Ruters prissamarbeid. Månedskort herfra er dermed dyrere. Se tabell for priseksempel.

Sonegrenser kan ha betydning for de reisende som i valget mellom to stasjoner velger den som medfører reise gjennom færre soner og lavest pris. Nummerskiltregistreringer har vist at denne prisforskjellen (i tillegg til togtilbudet) generer parallellkjøring med bil langs Østre linje til Ski stasjon.

STASJON (SONE)	PRIS/MND TIL OSLO	INKL. OVERGANG I OSLO
SKI (2)	1160,-	1160,-
KRÅKSTAD- SKOTBU (3S)	1670,-	1670,-
TOMTER	1594,-	2074,-
ASKIM	1963,-	2443,-
RAKKESTAD	2640,-	3120,-

ADGANGSREGULERING OG BRUKERBETALING

Ingen av stasjonene på strekningen er adgangsregulert med oblat eller har ordning for brukerbetaling. Adgangsregulering med SMS-oblat skal sikre at parkeringsplassene benyttes av dem som reiser med toget. Ordningen er ikke i bruk på noen av stasjonene på strekningen, men kan være aktuelt på de større sentrumsnære stasjonene langs strekningen. Oblaten er knyttet til periodebilletten, og den reisende faktureres et administrasjonsgebyr på 50 kroner per måned. Jernbaneverket har hatt ulike lokale løsninger for adgangskontroll og utstedelse av parkeringsbevis tidligere. 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 fleksibilitet dersom pendleren ønsker å parkere ved en annen stasjon.

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

Nøyaktig prisnivå må tilpasses den lokale konteksten. I sentrum av Askim og Mysen er de offentlige parkeringsplassene tidsregulert og noen er med avgift.

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 handlingsparkering 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. I Spydeberg, Askim og Mysen disponeres til dels store arealer av sentrum til flateparkering som ved arealutvikling og fortetting, være aktuelle for større grad av sambruk.

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, eksempelvis Mysen, 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.

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 motstående side viser stasjonenes beliggenhet i forhold til hovedveinettet. E18 går i samme korridor som Østre linje, fram til og med Mysen. Strekingen har et oppland i kommuner uten jernbane som Trøgstad, Skiptvet og Marker. Kartet viser hovedveinettet som knytter detteopplandet til stasjonene Mysen, Askim og Spydeberg. Reisende fra Skiptvedt har Askim som nærmeste stasjon, reisende fra Marker har Mysen som nærmeste stasjon, mens reisende fra Trøgstad har cirka like lang vei til både Askim og Mysen.

Det er i hovedsak god framkommelighet på hovedveinettet og inn mot stasjonene, men noe treghet i morgenrush forbi Kråkstad og Ås. Køen mot Oslo starter i bygrensen. Økt belastning på det lokale veinettet i Ski er verken ønskelig eller tilrådelig.

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.

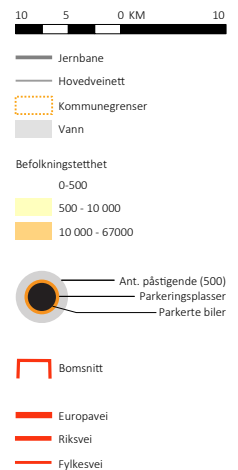
I Oslos sørkorridor er det bomsnitt på E18 ved Bekkelaget og på E6 ved Karlsrud. I indre Østfold har E18 et bomsnitt sør for Spydeberg og et sør for Askim. Disse kan påvirke reisende fra Askim, Mysen og Rakkestad i valg mellom bil, buss eller tog.

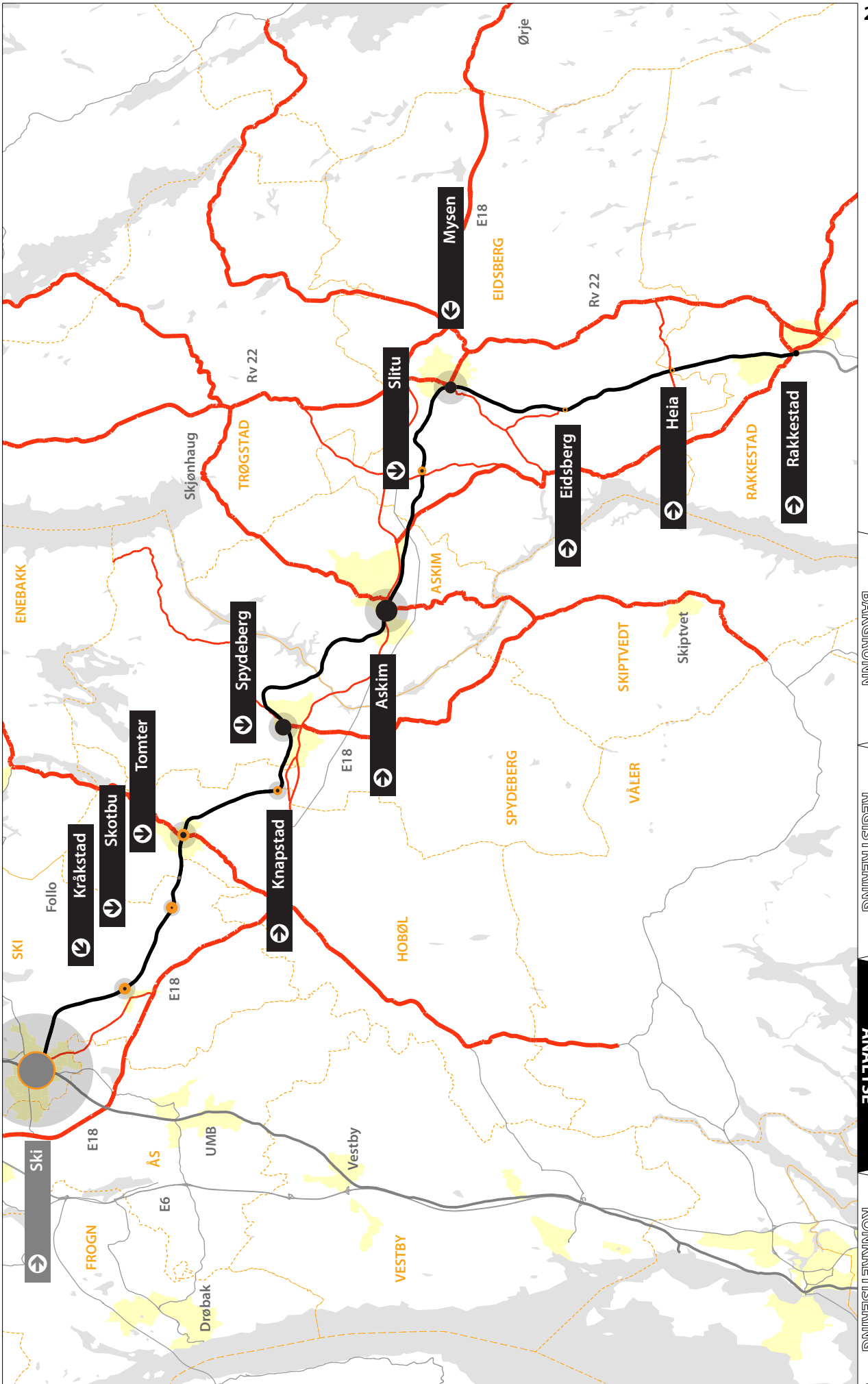
KART 5

ADKOMST

VEINETT

Tegnforklaring





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 og under registreringsperioden var det bart, lettskyet oppholdsvær og rundt 3°C. Opptil 15 sykler sto parkert på hver av stasjonene trass dårlig sykkelvær. Dette utgjorde en sykkelandel på 2 og 3 prosent for de to stasjonene. Resultatene stemmer overens med undersøkelser* for Oslo og Akershus som viser at sykkelandelen er rundt 1-2 prosent i mars. De samme undersøkelsene viser at sykkelandelen i månedene mai til august ligger mellom 6 og 9 prosent. Andelen syklende er noe lavere i Østfold enn på landsbasis.

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.

Stasjonene langs Østre linje ligger i hovedsak sentralt plassert i tettstedene og det er stort potensiale for sykling. Imidlertid varierer graden av tilrettelegging inn mot stasjonen og topografien gjør enkelte stasjoner mer attraktive for sykling enn andre. De større tettstedene Spydeberg, Askim, Mysen og Rakkestad har alle gang- og sykkelvei inn mot stasjonene. Ved de mindre stoppestedene er det mulig å sykle langs lavt trafikkerte veier fram til stasjonen.

Ved alle stasjonene på strekningen krysses sporene per i dag i planoverganger. Det vil bli etablert planfrie kryssinger med ny undergang under sporene ved Askim samt nye gangbruer ved Mysen og Spydeberg.

* Bruk av sykkel i Oslo og Akershus.

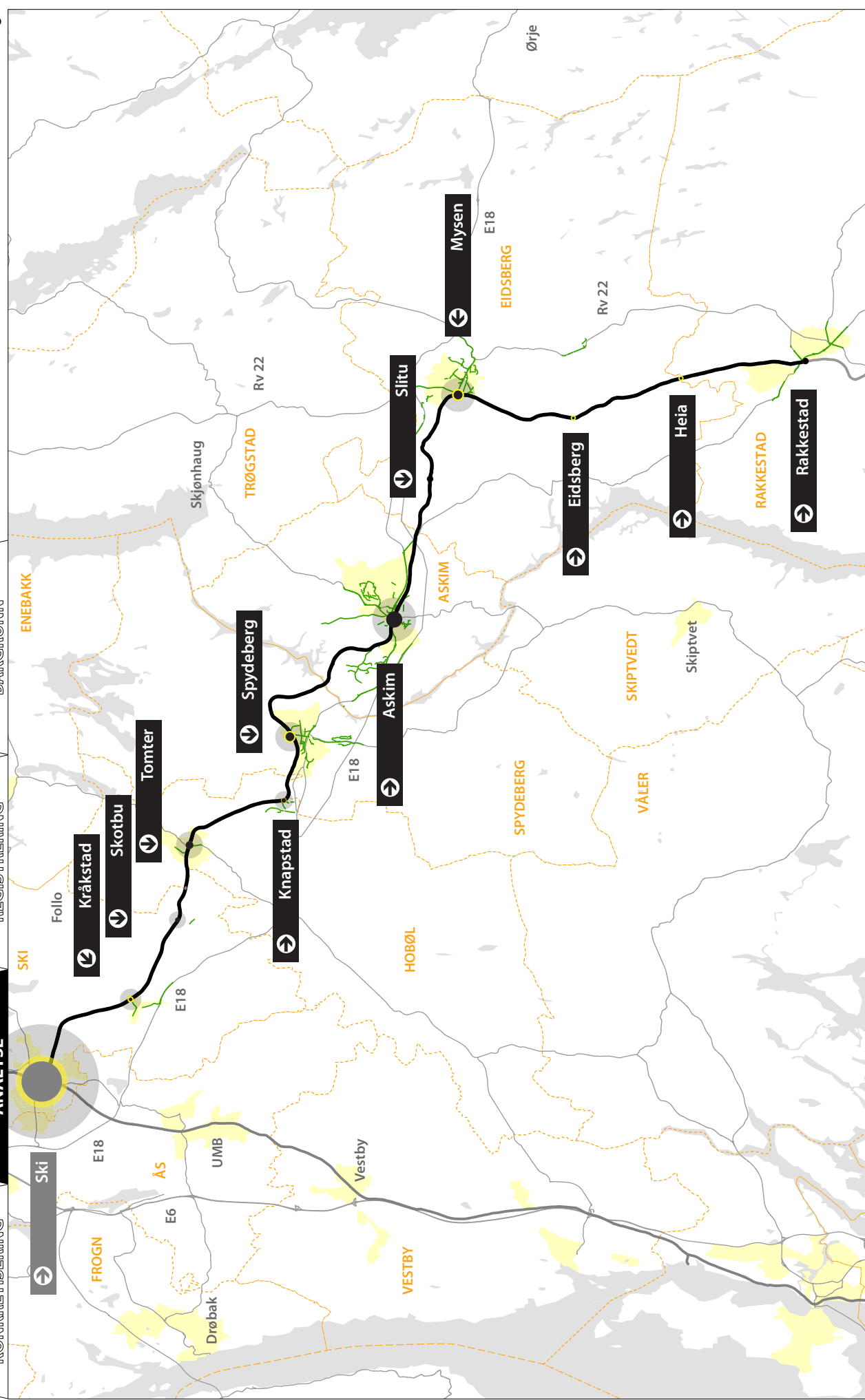
Analyser basert på Ruters MIS, Enable 2013.

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.

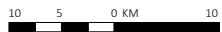
Som beskrevet innledningsvis, har Nasjonal sykkelstrategi og NTP som målsetning at sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre 8 prosent av alle reiser som innebærer at sykkelandelen i byene bør ligge mellom 10 og 20 prosent. Det bør være et mål at andelen som sykler til stasjonen er tilsvarende som sykkelandelen på reiser generelt. Hensyntatt de lokale forutsetningene, bør det dimensjoneres ut fra en sykkelandel på 12 prosent til Kråkstad, Tomter, Spydeberg, Askim og Mysen. Ved de øvrige stasjonene bør det dimensjoneres ut fra en sykkelandel på 8 prosent.

Med unntak av Eidsberg og Heia, som har få reisende og lav frekvens, er det sykkelparkering på alle stasjonene, men med dårlig standard. Tomter, Askim, Slitu og Rakkestad har et tilstrekkelig antall, men ved de øvrige stasjonene er sykkelparkeringen noe underdimensjonert. Sykkelstativet på Kråkstad er fredet som del av stasjonsmiljøet, men i svært dårlig forfatning.





Tegnforklaring



- Jernbane
- Hovedveinett
- Kommunegrenser
- Vann

- Befolkningstetthet
- 0-500
 - 500 - 10 000
 - 10 000 - 67000

- Ant. påstigende (500)
- Sykkelplasser (anbefalt)
- Sykkelplasser (i dag)

Sykkelvei

TILGJENGELIGHET: KOLLEKTIVTILBUD

[FAKTORER SOM PÅVIRKER ETTERSPOØRSELEN 5]

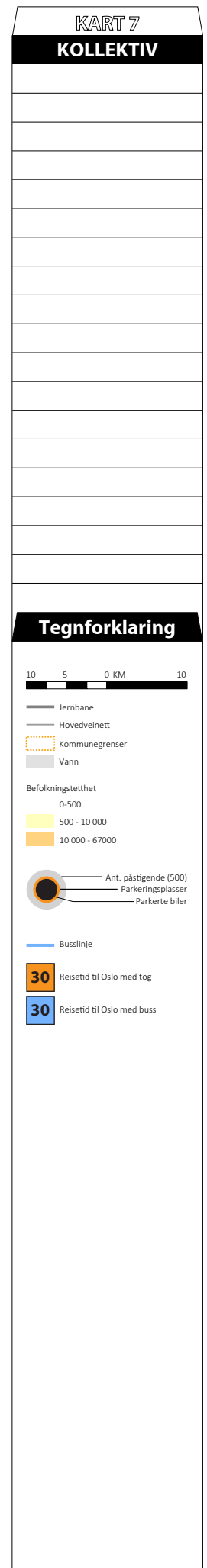
Det lokale kollektivtilbudet er også en faktor som påvirker etterspørselen etter innfartsparkering i et område. Kartet på neste side viser korresponderende lokalbuss i heltrukne linjer samt konkurrerende regionbuss med angitt reisetid til Oslo.

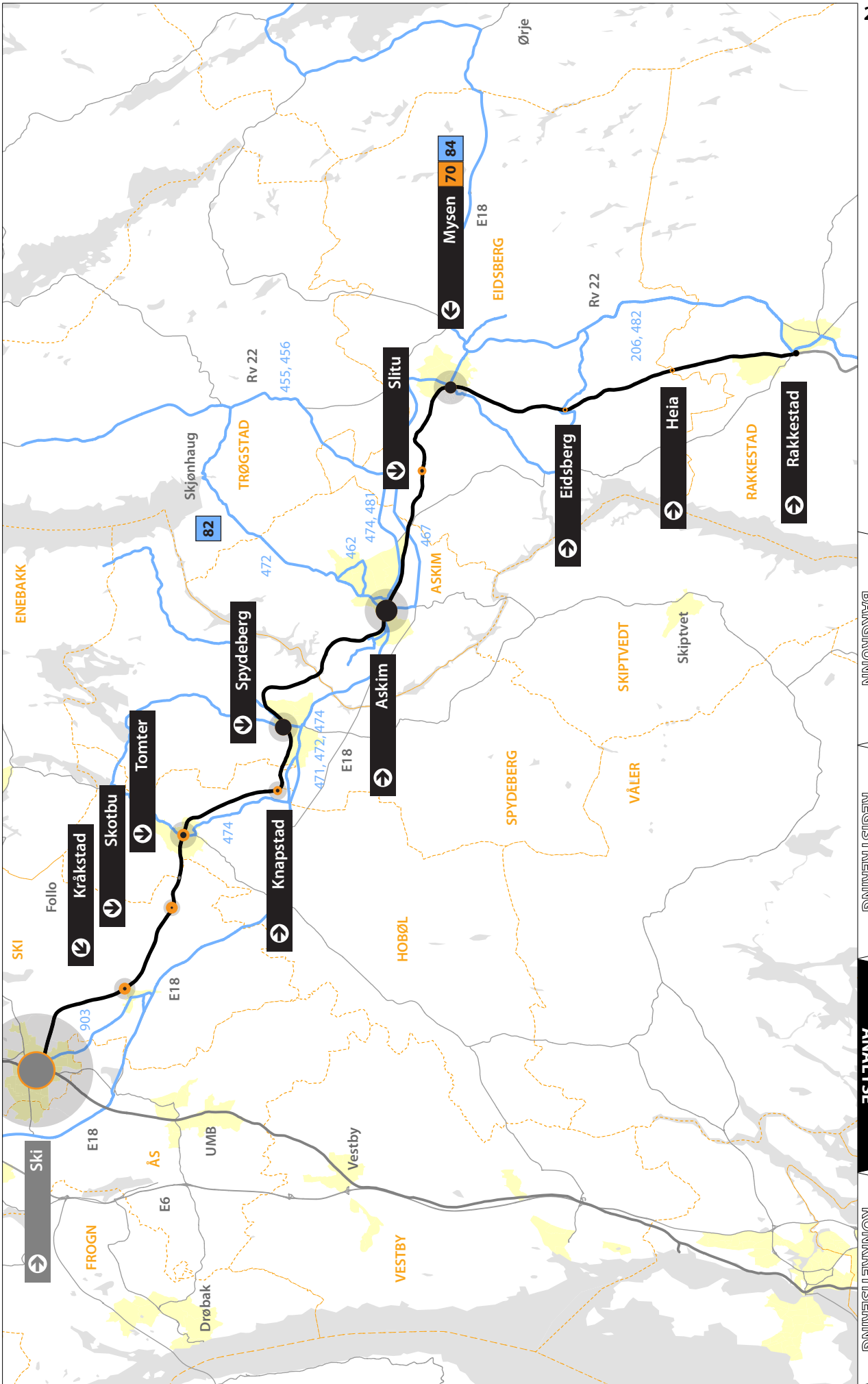
KORRESPONDERENDE KOLLEKTIVTILBUD

De største tettstedene, Spydeberg, Askim, Mysen og Rakkestad er godt utbygde knutepunkt med bussholdeplasser nært opptil stasjonene. Enkelte av linjene mot Askim, herunder bussen fra Skiptvet, korresponderer bra med toget. Busstilbudet til Trøgstad er begrenset hva angår både omfang og takting med toget. For øvrig er taktingen ujevn og frekvensen lav til stasjonene. De andre stasjonene på strekningen har et begrenset eller fraværende busstilbud. Bussen til Ørje/Marker korresponderer med toget på Mysen kun i ettermiddagsrush. En busslinje fra Sarpsborg til Mysen konkurrerer i reisetid med bilen på delstrekningen fra Rakkestad til Mysen og kunne, hvis taktingen var bedre, ha supplert togtilbudet utenfor rushtid. (Stasjonene sør for Mysen har kun rushtidsavgang.)

KONKURRERENDE KOLLEKTIVTILBUD

TIMEkspressens linje 9 kjørte parallelt med jernbanen fra Mysen til Oslo på registreringstidspunktet. Det er knyttet usikkerhet rundt videreføringen av dette tilbudet på lang sikt.





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.

Tettstedene i indre Østfold er i stor grad bygget opp omkring jernbanen og stasjonen ligger i hovedsak sentralt plassert i tettstedene. Spydeberg, Askim og Mysen har sentrumsområder med høyere tetthet og eneboligområder i randsonen. De øvrige stasjonene på strekningen ligger i åpne jordbruksområder eller mindre tettsteder med lavere tetthet og eneboliger.

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 skal 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. Selv om kommunen ligger utenfor det formelle samarbeidet er Askim og Mysen antydnet som aktuelle for vekst langs denne strekningen.

Østfold fylkeskommune har i Fylkesplan for Østfold - Østfold mot 2050 satt som mål at Østfold skal være et fylke som ivaretar klima, natur og kulturlandskap, og som tar miljøhensyn i offentlig og privat sektor. Byene skal være viktige motorer i utviklingen av fylket. Andre tettsteder med mulighet for god kollektivdekning skal styrkes som steder for vekst i bosetting, arbeidsplasser og service.

Ski kommune legger opp til konsentrert arealutvikling i kommunens tettsteder, med størst tilrettelegging for vekst i kollektivknutepunktene Ski og Langhus. Det ønskes 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 med økt bruk av sambruksprinsipper. Det er innført avgiftsparkering. Kommunen er generelt restriktive i forhold til bruk av bil i veinettet inn mot sentrum, og prioriterer bussenes framkommelighet. I kommuneplanens arealdel er det lagt inn mindre utbyggingsområder på Kråkstad og Skotbu.

Hobøl kommune legger til rette for en vekst som skal styrke alle de eksisterende tettstedene, men uten at det går på bekostning av naturverdiene i omgivelsene. Det legges opp til en sentrumsutvikling som reduserer behovet for biltransport. Ved rullering av kommuneplanen i 2011 ble flere framtidige byggeområder tatt ut av planen, i tråd med fylkesplanen for Østfold som legger føringer for at utbygging av nye arealer i indre Østfold må reduseres. I kommuneplanens arealdel er det lagt inn utbyggingsområder i avstand på inntil 2 km fra både Tomter og Knapstad stasjon.

Spydeberg kommunes har visjon om å være en grønn kommune og å bevare det grønne preget. Utbygging legges i hovedsak til sentrumsnære områder for å bevare landbruksjord, kulturlandskap og friluftsområder. Det legges opp til fortetting i Spydeberg sentrum og utbyggingsområder i randsonen av tettstedet.

Askim kommune har som mål at Askim skal være et regionalt senter ved å være attraktiv for næringsetablering og bosetting. Det legges opp til fortetting Askim sentrum og det er ønske om vesentlig økning i næringsetablering. For øvrig er det i kommuneplanens arealdel lagt inn store utbyggingsområder i utkanten av tettstedet- Rom, Frydenlund og Ihlenåsen- cirka 3 kilometer vest for stasjonen.

I **Eidsberg kommune** er det et overordnet mål av utviklingen skal være økonomisk, sosialt og økologisk bærekraftig. Arealdelen skal bidra til en bærekraftig utvikling gjennom et nøkternt arealforbruk og en optimal utnyttelse. Den framtidige veksten i hovedsak skje gjennom fortetting og videreutvikling i Mysenområdet. Kommunen vurderer jernbanen som en forutsetning for ønsket vekst i Mysen.

I **Rakkestad kommune** er Rakkestad sentrum tyngdepunktet i kommunen. Det legges opp til fortetting og omdisponering av etablerte næringsområder for å gi plass for nye boliger, handels- og serviceaktivitet for å styrke sentrum. Regulering av området rundt stasjonen pågår, med boliger, kollektivterminal og sykehus. Med unntak av Degernes som ligger cirka 10 kilometer sør for Rakkestad stasjon, er det ikke satt av vesentlig nye områder til boligutvikling.

STREKNINGSVIS TILNÆRMING OG ROLLEFORDELING STASJONEN I MELLOM

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

Tettstedene i indre Østfold er som nevnt, i stor grad bygget opp omkring jernbanen, men stasjonene har likevel ulike forutsetninger hva angår togtilbud, beliggenhet i forhold til veinett, fortetningspotensial, oppland uten jernbane, samt matebuss- og sykkelmuligheter. Askim og Mysen har til dels et overlappende nedslagsfelt og oppland som sokner til stasjonene. Innfartsparkeringstilbudet 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.

Den ytre del av strekningen, sør for Mysen, skiller seg ut med et togtilbud begrenset til rushtidsavganger. Øvrige stasjoner har identisk togtilbud og beliggenhet i forhold til E18. Askim og Mysen har dessuten god tilgjengelighet fra det øvrige overordnede veinettet og betjener oppland som Trøgstad, Skiptvet, Marker samt Rakkestad utenom rush.

Spydeberg, Askim og Mysen er større tettsteder med ønske om og potensiale for fortetting og passasjervekst. Nummerskiltregistreringer viser imidlertid at stasjonene i stor grad benyttes av reisende som bor i gang- og sykkelavstand fra stasjonen. De øvrige stasjonene er små i utstrekning og betjener reisende bosatt i gang- og sykkelavstand.

Nummerskiltregistreringer har vist stor innpendling fra Kråkstad og Tomter til høyere frekvens og lavere billettpris fra Ski stasjon. Tilgjengelighetstiltak som styrker togtilbudets attraktivitet langs Østre linje, er sentralt for å unngå parallellkjøring med bil langs banen og for å bygge oppunder Ski kommunes ønske om fortetting og redusert belastning på det lokale veinettet.

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 sprengt 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, og det bør 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:

KRÅKSTAD

Påstigende: 0-200

Parkeringsplasser: 50

Sykkelparkering: 10

P-belegg: 30 %

Bilp/påstigende: 30 %

Sykkelp/påstigende: 5 %

Stasjonen ligger i utkanten av et mindre tettsted med rolige boligveier i gang- og sykkelavstand til stasjonen. Bilparkeringen har lavt belegg. Stasjonsområdet er fredet og den grusete parkeringsplassen mangler oppmerking. Dette kan være årsak til at parkeringsplassen oppleves som fullt utnyttet lokalt. Stasjonen har grei adkomst fra E18 og bedre parkeringsmuligheter ved Kråkstad kan bidra til å avlaste innpendlingen til Ski. Det vil kunne være kostnadsbesparende å benytte det leide arealet som ERTMS-prosjektet har opparbeidet til riggtomt sørvest for stasjonen, til parkering. Dette arealet ligger på riktig side av planovergangen over sporene, men er imidlertid verken regulert til formålet eller eid av Jernbaneverket. Det må derfor avklares om riggtomta eller arealer på JBVs eiendom øst for sporene er best egnet for utvidelse. Sykkelparkeringen som for øvrig er fredet, er i svært dårlig forfatning og må restaureres. I tillegg bør det anlegges noen nye sykkelstativ nærmere plattform. Utvidelse av billettsonen 2 kunne ha bidratt til å avlaste Ski, men er vurdert som lite ønskelig fordi det kan bidra til parallellkjøring fra de øvrige stasjonene langs Østre linje til Kråkstad.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Bilparkering- effektivisere med oppmerking (finne løsning for oppmerking med antikvarisk myndighet)

Bilparkering- utvide (best egnet areal avklares)

Sykkelparkering- restaurere eksisterende stativ

Sykkelparkering- etablere sykkelstativ med tak nær plattform (8-10 plasser)

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

SKOTBU

Påstigende: 0-200

Parkeringsplasser: 50

Sykkelparkering: 9

P-belegg: 20 %

Bilp/påstigende: 50 %

Sykkelp/påstigende: 10 %

Skotbu holdeplass ligger i spredtbygd område med noe boligbebyggelse nært opptil stasjonen. Parkeringsplassen ved stasjonen har lavt belegg. Holdeplassen ble nylig oppgradert og det ble etablert nye sykkelstativer. Det ble ikke gjort noe med bilparkeringen som er gruset. Midler til oppgradering bør i hovedsak prioriteres på Kråkstad, men oppgradering av parkeringsarealene på Skotbu er også nødvendig. Sykkelparkeringen er tilfredsstillende i omfang.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Bilparkering- effektivisere med asfaltering og oppmerking

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

TOMTER

Påstigende: 201-400	Parkeringsplasser: 60	Sykkelparkering: 24
P-belegg: 50 %	Bilp/påstigende: 20 %	Sykkelp/påstigende: 10 %

Tomter ligger i et mindre tettsted og betjener boligområder i gang- og sykkelavstand fra stasjonen. Parkeringen har middels belegg. En stor andel av parkeringsarealet er forbeholdt snumuligheter for buss. Det er regulert inn en ny vendehammer vest for stasjonsbygningen. Ved eventuelle framtidige kapasitetsutfordringer for bilparkeringen, bør snumulighetene for buss flyttes hit. Sykkelstativene er under takskjegget på godshuset, men fortsatt værutsatt. Antallet sykkelstativ er for øvrig tilfredsstillende.

ANBEFALING

- Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag
- Bilparkering- vurdere omdisponering av vendehammer for buss til biloppstilling
- Sykkelparkering- oppgradere med tak
- Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 8 % av antall påstigende

KNAPSTAD

Påstigende: 0-200	Parkeringsplasser: 30	Sykkelparkering: 9
P-belegg: 40 %	Bilp/påstigende: 20 %	Sykkelp/påstigende: 5 %

Knapstad ligger i et mindre tettsted og betjener boligområder i gang- og sykkelavstand fra stasjonen. Parkeringen har god kapasitet. Holdeplassen ble nylig flyttet nordover på rettstrekning og oppgradert med ny plattform, leskur og sykkelparkering. Sykkelparkeringen er derimot plassert 70 meter fra plattformens begynnelse. Det er god kapasitet på bilparkeringen.

ANBEFALING

- Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag
- Sykkelparkering- etablere stativ med tak nærmere plattform (4-6 plasser)
- Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 8 % av antall påstigende

SPYDEBERG

Påstigende: 201-400	Parkeringsplasser: 100	Sykkelparkering: 29
P-belegg: 100 %	Bilp/påstigende: 30 %	Sykkelp/påstigende: 10 %

Stasjonen ligger i utkanten av Spydeberg sentrum og betjener reisende som bor i gang- og. Nummerskiltregistreringen har vist at halvparten av dem som benytter parkeringen, bor mindre enn 2 kilometer fra stasjonen. Bilparkeringen er full. Parkeringen er dårlig organisert og ved registrering sto biler parkert foran sykkelstativene. Kryssing av sporene skjer i dag i plan, men det skal anlegges gangbro over sporene. Buss stopper ved stasjonen, men er dårlig taktet med toget. Busslinjene pendler til Askim, og takting med toget bør prioriteres ved Askim stasjon.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Bilparkering- effektivisere med oppmerking

Oblat- innføre

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

Bilparkering- sambruk, eventuelt parkeringshus, vurderes ved fortetting og tettstedsutvikling

Sykkelparkering- ivareta tilgang og adkomst på stasjonsområdet

Sykkelparkering- oppgradere med tak

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

ASKIM

Påstigende: 601-800

Parkeringsplasser: 175

Sykkelparkering: 96

P-belegg: 100 %

Bilp/påstigende: 26 %

Sykkelp/påstigende: 10 %

Askim er et større tettsted og stasjonen ligger midt i sentrum. Bilparkeringen ligger delvis på arealer eid/leid av Jernbaneverket og delvis på kommunal eiendom. Arealene er fulle. Jernbaneverket, Rom og kommunen er i dialog om framtidig bruk av parkeringsarealene. Nummerskiltregistreringen har vist at halvparten av dem som benytter parkeringen, bor mindre enn 2 kilometer fra stasjonen. Stasjonen er lett tilgjengelig fra hovedveinettet og har tilreisende fra både Trøgstad og Skiptvet. Store deler av dagens sentrumsareal benyttes til flateparkering, men kommunen ønsker fortetting. Videre er bussterminalen som ligger rett ved plattformene, stoppested for et busstilbud med god flatedekning, men noe ujevn og manglende takting med toget. Det er derfor ikke tilrådelig å utvide parkeringstilbudet ved Askim eller belaste det lokale veinettet til stasjonen ytterligere. Tiltak som kan få flere til å gå, sykle eller reise kollektivt til stasjonen må prioriteres. Videre vil oblat og brukerbetaling være egnet for regulering av etterspørselen etter parkering. De offentlige parkeringsplassene i sentrum er tidsregulert og noen med avgift. Det ligger godt til rette for sykling fra boligområdene. Sykkelstativene mangler imidlertid tak og virker å være lokalisert for langt unna plattform, ettersom mange parkerer syklene sine ved stasjonsbygningen der det ikke er stativ.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Oblat- innføre

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

Bilparkering- sambruk, eventuelt parkeringshus, vurderes ved fortetting og tettstedsutvikling

Sykkelparkering- oppgradere med tak

Sykkelparkering- etablere stativ med tak nær plattform, ved stasjonsbygning (20-25 plasser)

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

Buss- pådriver for takting mot tog

SLITU

Påstigende: 0-200

Parkeringsplasser: 30

Sykkelparkering: 5

P-belegg: 40 %

Bilp/påstigende: > 100 %

Sykkelp/påstigende: 30 %

Holdeplassen ligger i spredtbygd strøk, cirka 2 kilometer sør for tettstedet Slitu. Parkeringen har god kapasitet. Det er sykkelvei på deler av fylkesveien fram til stasjonen, men likevel greit tilgjengelig med sykkel. Oppgradering av sykkelparkeringen ved stasjonen kan gjøre det tryggere og mer attraktivt å parkere sykkelen der.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Sykkelparkering- oppgradere med nytt stativ med tak (8-10 plasser)

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

MYSEN

Påstigende: 401-600

Parkeringsplasser: 50

Sykkelparkering: 33

P-belegg: 100 %

Bilp/påstigende: 10 %

Sykkelp/påstigende: 10 %

Mysen er et større tettsted og stasjonen ligger i utkanten av sentrum. Bilparkeringen er full. Stasjonen betjener boligområder i gå- og sykkelavstand fra stasjonen samt oppland uten jernbane som Trøgstad i nord, Marker i øst og Rakkestad i sør. Stasjonen har god tilknytning til hovedveinettet. Nummerskiltregistreringer har vist at cirka en tredjedel av dem som benytter parkeringen ved stasjonen bor mindre enn 2 kilometer fra stasjonen. Til dels store deler av dagens sentrumsareal benyttes til flateparkering, men kommunen ønsker fortetting. Videre har busslinjene som stopper ved stasjonen stor flatedekning, men noe ujevn og manglende takting med toget. Det er derfor ikke tilrådelig å utvide flateparkeringen. Tiltak som kan få flere til å gå, sykle eller reise kollektivt til stasjonen må prioriteres. Videre vil oblat og brukerbetaling være egnet for regulering av etterspørselen etter parkering. De offentlige parkeringsplassene i sentrum er tidsregulert og noen med avgift. Ved vedvarende kapasitetsutfordringer kan utvidelse vurderes i form av sambruk eller lokalisering i randsonen av tettstedet og med noe avstand til stasjonen. I forbindelse med ERTMS-prosjektet har stasjonen blitt bygget om og det er nye plattformer på begge sider av sporene med ny gangbro. Opprusting av parkeringen er ikke del av dette prosjektet. Asfaltering og oppmerking av arealet kan gi bedre utnyttelse og parkeringskapasitet. Sykkelstativene ligger nært opptil plattform, men har dårlig standard. Det bør etableres sykkelparkering på vestsiden av sporene også.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Bilparkering- effektivisere med asfaltering og oppmerking

Oblat- innføre (samordnes med kommune)

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

Bilparkering- vurdere utvidelse som sambruk eller med lokalisering i noe avstand (industriområde i vest)

Sykkelparkering- oppgradere eksisterende stativ med tak

Sykkelparkering- etablere nye stativ med tak på vestsida (8-10 plasser)

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

Bus- pådriver for takting mot tog

EIDSBERG

Påstigende: 0-200

Parkeringsplasser: 10

Sykkelparkering: 0

P-belegg: 60 %

Bilp/påstigende: > 100 %

Sykkelp/påstigende: 0 %

Eidsberg holdeplass ligger i spredtbygd område og betjener et lite boligområde innenfor en radius på 3-500 meter. Stasjonen har få reisende og lavt belegg på bilparkeringen. Stasjonen har ingen sykkelstativ.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Sykkelparkering- etablere nytt stativ (4-6 plasser)

HEIA

Påstigende: 0-200

Parkeringsplasser: 10

Sykkelparkering: 0

P-belegg: 0 %

Bilp/påstigende: > 100 %

Sykkelp/påstigende: 0 %

Holdeplassen ligger spredtbygd område, har få reisende og lavt belegg på parkeringen.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

RAKKESTAD

Påstigende: 0-200

Parkeringsplasser: 15

Sykkelparkering: 8

P-belegg: 100 %

Bilp/påstigende: 90 %

Sykkelp/påstigende: 50 %

Stasjonen ligger i sentrum av tettstedet og er omgitt av sentrumsfunksjoner og boligområder i øst og med næringsområder på vestsiden av sporene. Togtilbudet er begrenset til rushtid og stasjonen har få påstigende per dag. Parkeringen er full. Det antas å være stor grad av fremmedparkering ved stasjonen da antall parkerte biler er flere enn antall påstigende per dag. Det ligger godt til rette for sykling til stasjonen, men sykkelparkeringen ved stasjonen er i dårlig forfatning.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Sykkelparkering- oppgradere stativ med tak

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

KONKRETISERING AV PARKERINGSSTRATEGI

KORT SIKT (FRA 2015)

- Bilparkering- utvide: Kråkstad
- Bilparkering- effektivisere med oppmerking: Kråkstad, Spydeberg
- Bilparkering- effektivisere med asfaltering og oppmerking: Skotbu, Mysen,
- Oblat- innføre: Spydeberg, Askim, Mysen
- Sykkelparkering- oppgradere stativ med tak: Kråkstad, Tomter, Spydeberg, Askim, Slitu, Mysen, Rakkestad
- Sykkelparkering- etablere stativ med tak: Kråkstad, Knapstad, Askim, Mysen, Eidsberg
- Sykkelparkering- restaurere stativ: Kråkstad
- Sykkelparkering- ivareta tilgang og adkomst på stasjonsområdet: Spydeberg
- Buss- pådriver for takting mot tog: Askim, Mysen

MELLOMLANG SIKT (MOT 2027)

- Bilparkering- sambruk, eventuelt parkeringshus, vurderes ved fortetting og tettstedsutvikling: Spydeberg, Askim
- Bilparkering- vurdere effektivisering (flytte vendehammer): Tomter
- Brukerbetaling- vurdere månedsbetaling priskategori III: Spydeberg, Askim, Mysen
- Bilparkering- vurdere utvidelse som sambruk eller lokalisert med avstand fra stasjonen: Mysen
- Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst og iht. nasjonale mål: Alle stasjoner

LANG SIKT (MOT 2040)

Videreutvikling av anbefalinger for mellomlang sikt, med ett unntak: Ytterligere utvidelse på Mysen anbefales ikke.

VEDLEGG 1: REGISTRERING PÅ STASJONENE

MARS 2014

BAKGRUNN

REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

KRÅKSTAD

Registreringstidspunkt	03.03.14, kl. 16:00	
Vær	+4°C opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	37	50
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak		
Sykkelparkering med tak	9	10
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Offentlig trafikkområde / spesialområde bevaring	



KONKRETISERING



ANALYSE

REGISTRERING

BAKGRUNN

Registreringstidspunkt	03.03.14, kl. 15:00	
Vær	+4°C, skyet, opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	39	50
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser	2	2
Sykkelparkering uten tak		
Sykkelparkering med tak	6	9
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Samferdselsanlegg	

BAKGRUNN



REGISTRERING



ANALYSE

KONKRETISERING

TOMTER

Registreringstidspunkt	03.03.14, kl. 15:00	
Vær	+4°C, skyet, opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	28	60
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak		
Sykkelparkering med tak	21	24
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		200-300 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Offentlig trafikkområde	



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

KNAPSTAD

Registreringstidspunkt	03.03.14, kl. 15:45	
Vær	+3°C, skyet, opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	19	30
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser	2	2
Sykkelparkering uten tak		
Sykkelparkering med tak	8	9
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Offentlig trafikkområde	

BAKGRUNN



REGISTRERING



ANALYSE

KONKRETISERING

SPYDEBERG

Registreringstidspunkt	03.03.14, kl. 14:15	
Vær	+3°C, skyet, opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	0	100
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser	1	1
Sykkelparkering uten tak	6	11
Sykkelparkering med tak	12	18
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		200 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Offentlig trafikkområde	



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

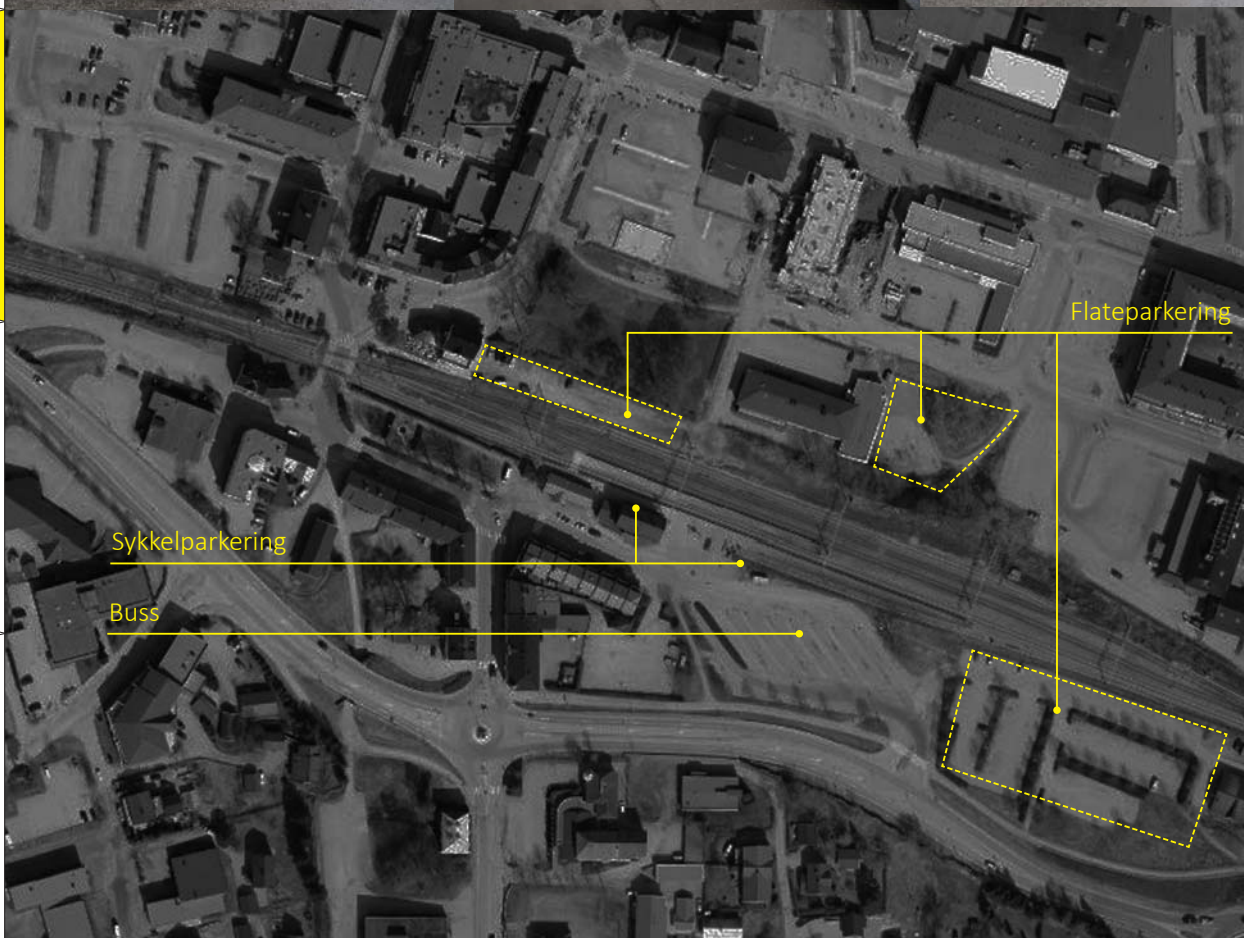
ASKIM

Registreringstidspunkt	03.03.14, kl. 13:00	
Vær	+3°C, overskyet	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	10	200
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		2
HC-plasser	0	1
Sykkelparkering uten tak	83	96
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		0 m
Eiendom	JBV / NSB / Kommune	
Reguleringsformål	Nåværende vegareia	

BAKGRUNN



REGISTRERING



ANALYSE

KONKRETISERING

SLITU

Registreringstidspunkt	03.03.14, kl. 12:15	
Vær	+3°C, skyet, opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	19	30
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak	5	5
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Bevaringsområde	



BAKGRUNN

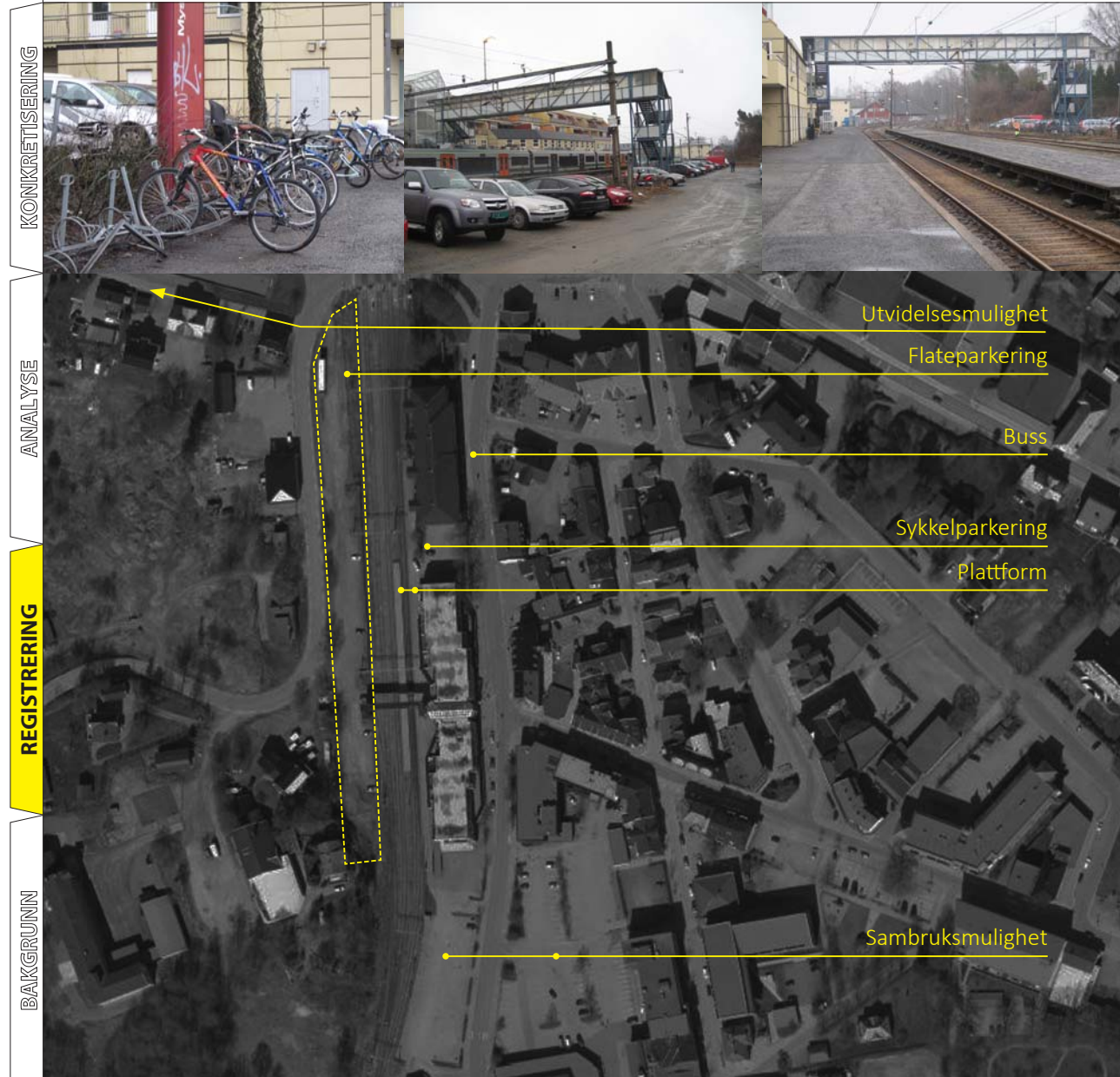


REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

Registreringstidspunkt	03.03.14, kl. 11:30	
Vær	+3°C, skyet, opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	0	50
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak	26	33
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		50 m
Eiendom	JBV / NSB	
Reguleringsformål	Parkering	



KONKRETISERING

ANALYSE

REGISTRERING

BAKGRUNN

EIDSBERG

51

Registreringstidspunkt	03.03.14, kl. 10:45	
Vær	+3°C, skyet, opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	4	10
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak		0
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		250 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Bevaringsområde	

KONKRETISERING JBVs PARKERINGSSTRATEGI: KRÅSTAD - RAKESTAD



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

HEIA

Registreringstidspunkt	03.03.14, kl. 10:30	
Vær	+3°C, skyet, opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	10	10
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak		0
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Uregulert	

BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING



RAKKESTAD

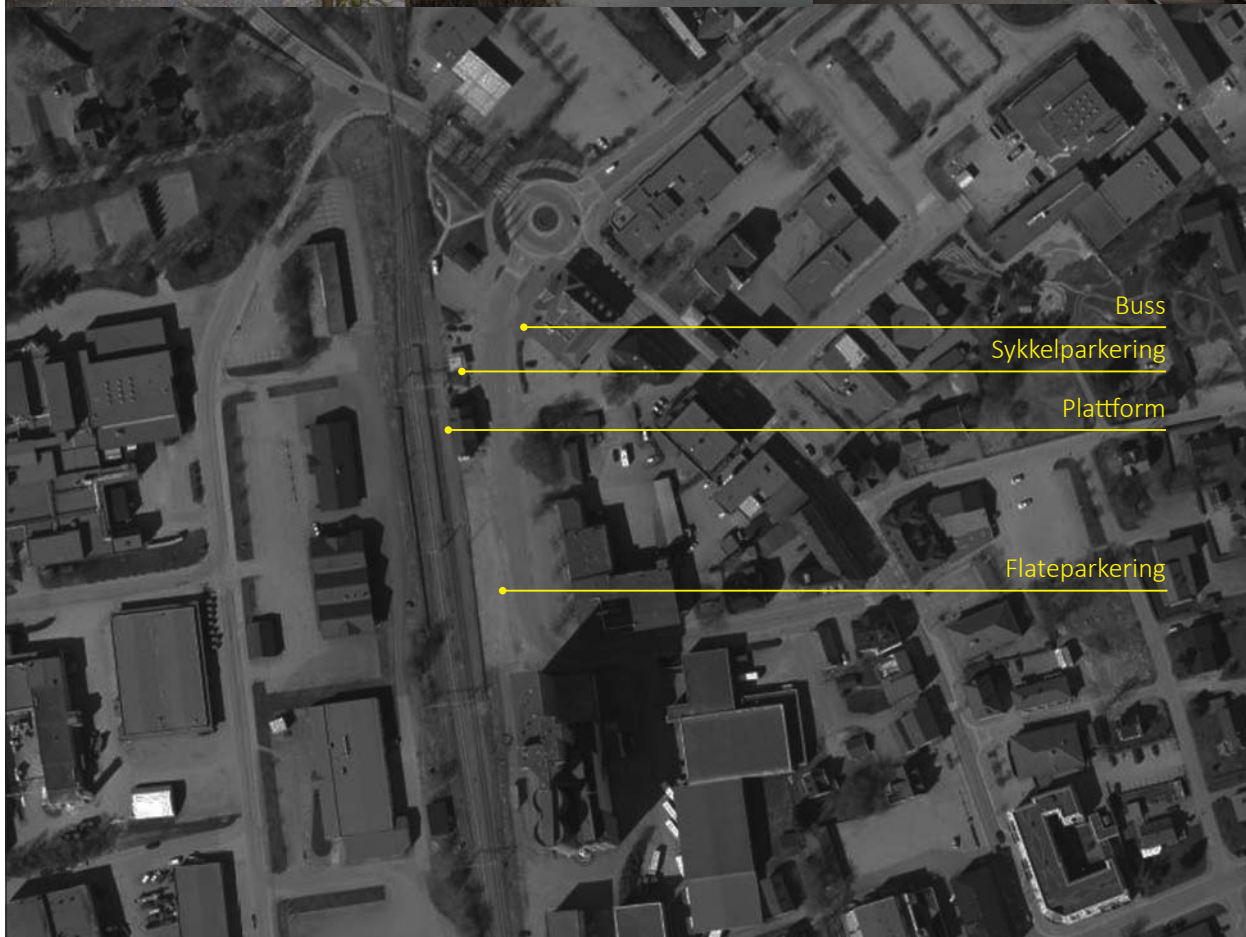
53

Registreringstidspunkt	03.03.14, kl. 09:50	
Vær	+3°C, skyet, opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	0	15
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak	6	8
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		30 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Uregulert	

KONKRETISERING JBV'S PARKERINGSSTRATEGI: KRAKSTAD - RAKKESTAD



BAKGRUNN



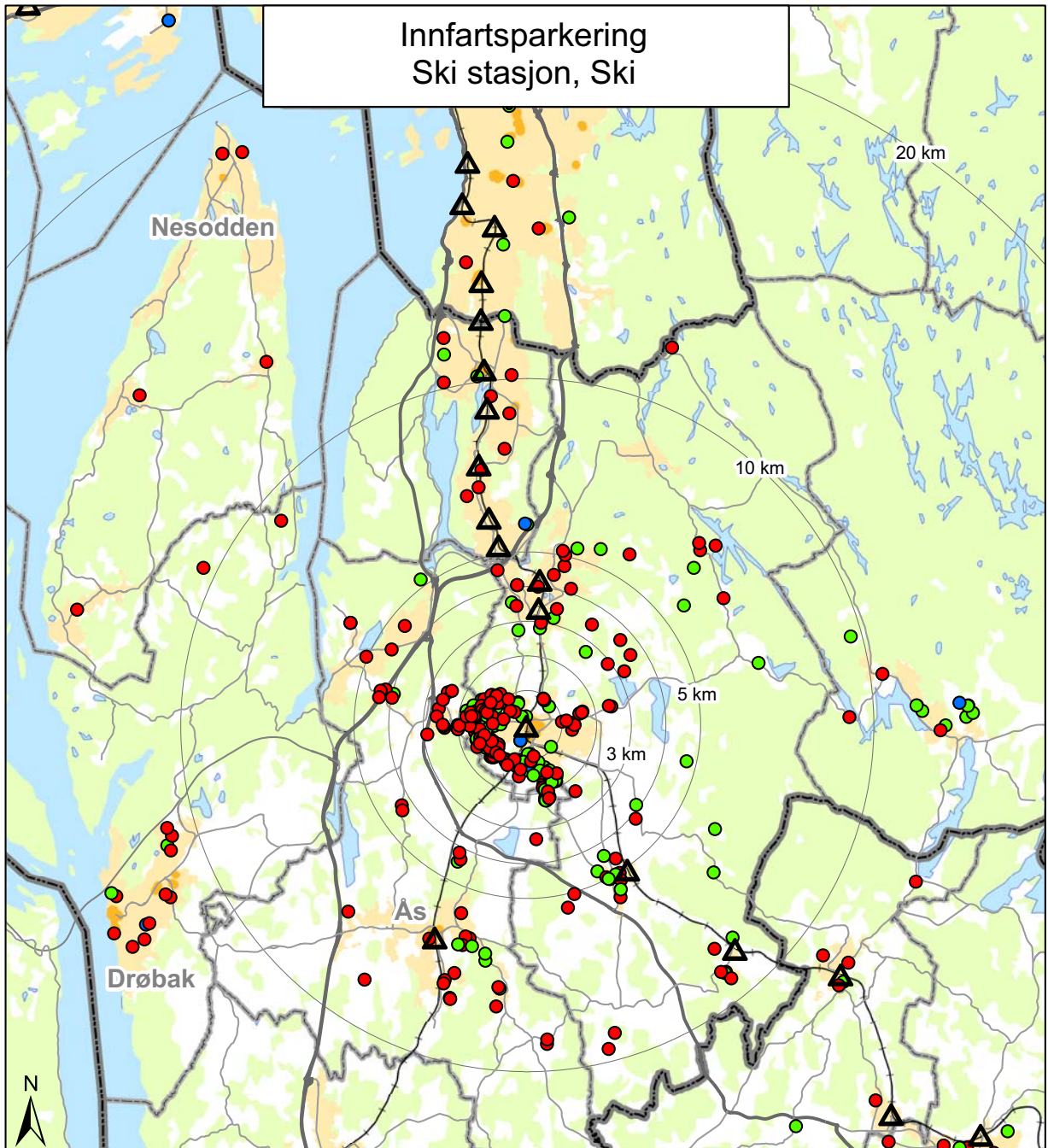
REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

VEDLEGG 2: NUMMERSKILTREGISTRERING

JUNI 2014



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

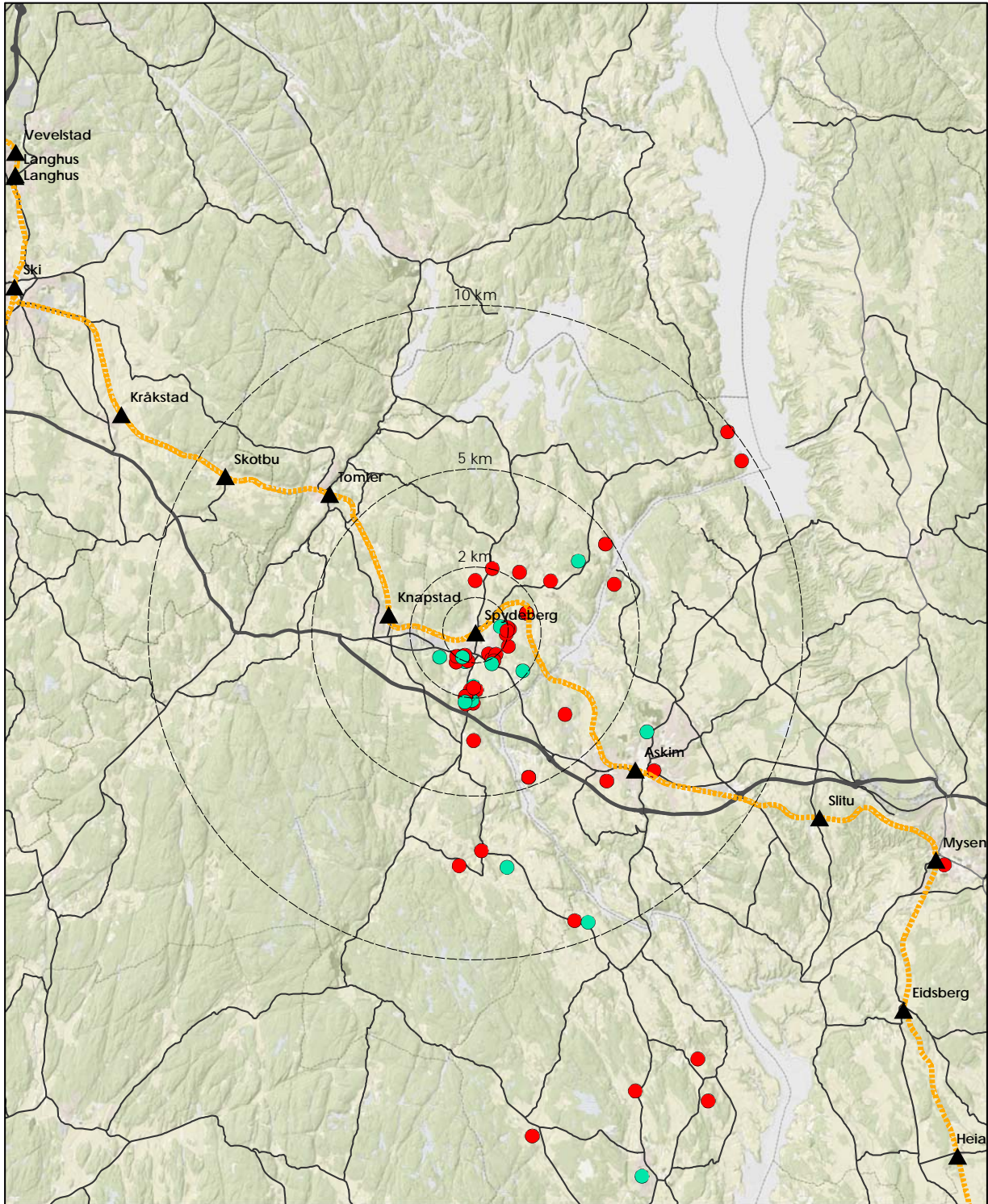
Andel biler innenfor
 1 km luftlinje: 5,7%,
 3 km luftlinje: 48,1%,
 5 km luftlinje: 55,5%
 av totalt 476 biler med adresse

48

tøi

v.ngv@toi.no

Målestokk: 1 : 150 000



Innfartsparkering Spydeberg

Målestokk 1:150 000



Tegnforklaring

- | | |
|-------------------------|-----------------|
| --- Avstand fra stasjon | — Europavei |
| ▲ Jernbanestasjon | — Fylkesvei |
| Jernbane | — Riksvei |
| ● Bil u/barnesete | — Kommunegrense |
| ● Bil m/barnesete | |

Registreringstidspunkt: 12.06.2014

Antall parkeringsplasser: 100

Antall parkerte biler: 70

Antall uten adresse: 4

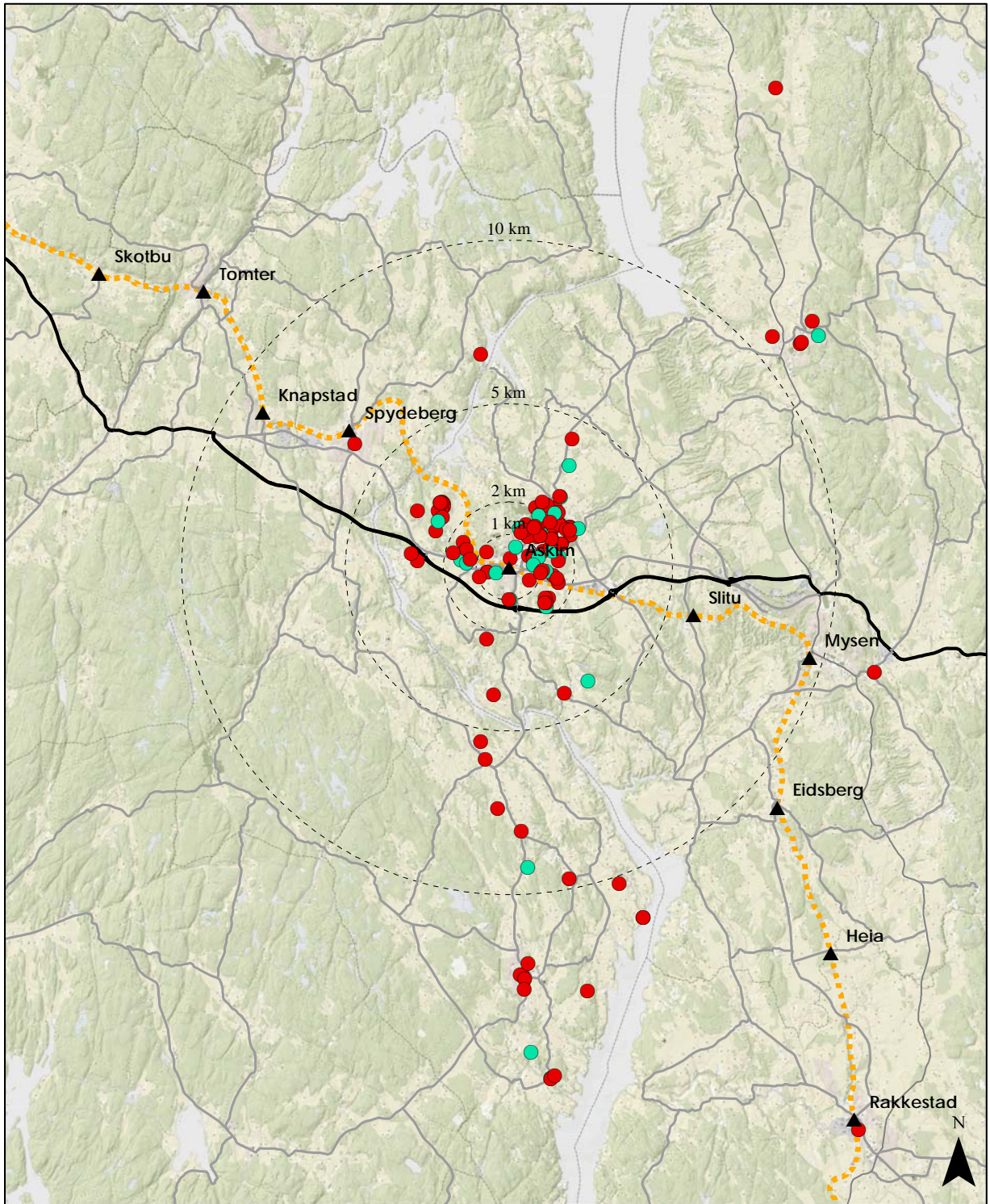
Antall biler innenfor

1 km luftlinje: 12 (18%)

2 km luftlinje: 33 (50%)

5 km luftlinje: 47 (71%)

10 km luftlinje: 57 (86%)



Tegnforklaring

- ▲ Togstasjon
- Bil uten barnesete
- Bil med barnesete
- Avstand fra stasjonen
- Kommunegrense
- Europaveg
- Fylkesveg
- Riksveg
- Jernbanestrekning

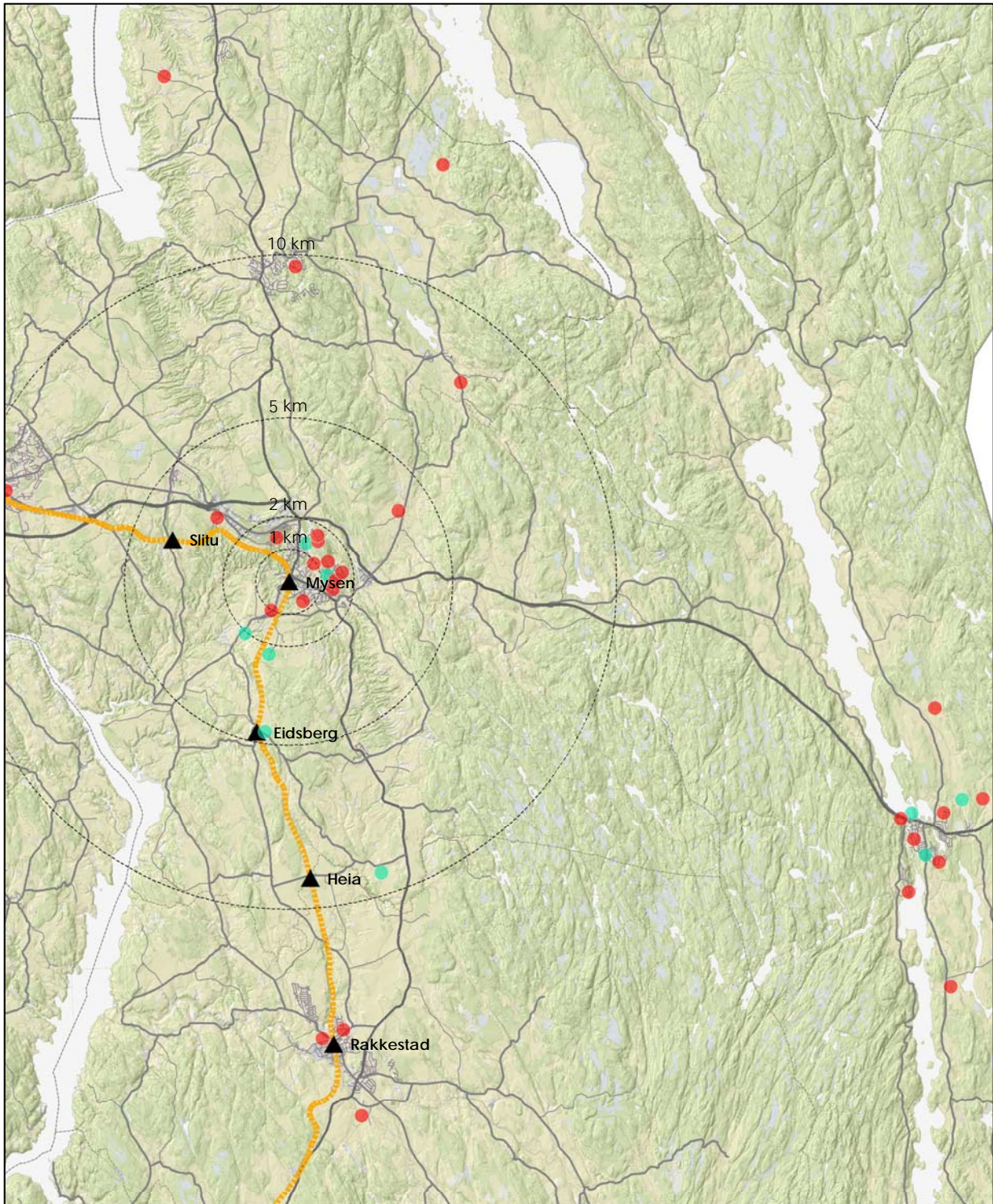
Innfartsparkering Askim

Målestokk 1:150 000

Registrert 11.06.2014**
 Antall parkeringsplasser: 200*
 Antall parkerte biler: 139
 Antall uten adresse: 3

Andel biler innenfor:
 1 km luftlinje 12,2 %
 2 km luftlinje 46,0 %
 5 km luftlinje 74,1 %
 10 km luftlinje 79,8 %

Obs! *P-plasser redusert grunnet bygningsarbeid på oversiden av stasjonen.
 **Bus for tog fra kl 16 - 18 på strekningen Askim - Mysen.



Innfartsparkering Mysen

Tegnforklaring

- Bil u/barnesete
- Bil m/barnesete
- Kommunegrense
- Avstand fra Stasjon
- ▲ Stasjon
- Jernbane
- Europavei
- Riksvei
- Fylkesvei
- Kommunal vei

Registreringstidspunkt: 12.06.2014

Antall parkeringsplasser: ca 60

Antall parkerte biler: 47

Antall uten adresse: 4

Obs! Midlertidig parkering, 150-200m bort fra stasjonen grunnet byggearbeid.

Buss for tog mellom Mysen og Askim fra kl 16-18.

Antall biler innenfor

1 km luftlinje: 3 (6,98%)

2 km luftlinje: 13 (30,23%)

5 km luftlinje: 18 (41,86%)

10 km luftlinje: 22 (51,16%)

Målestokk 1:150 000

