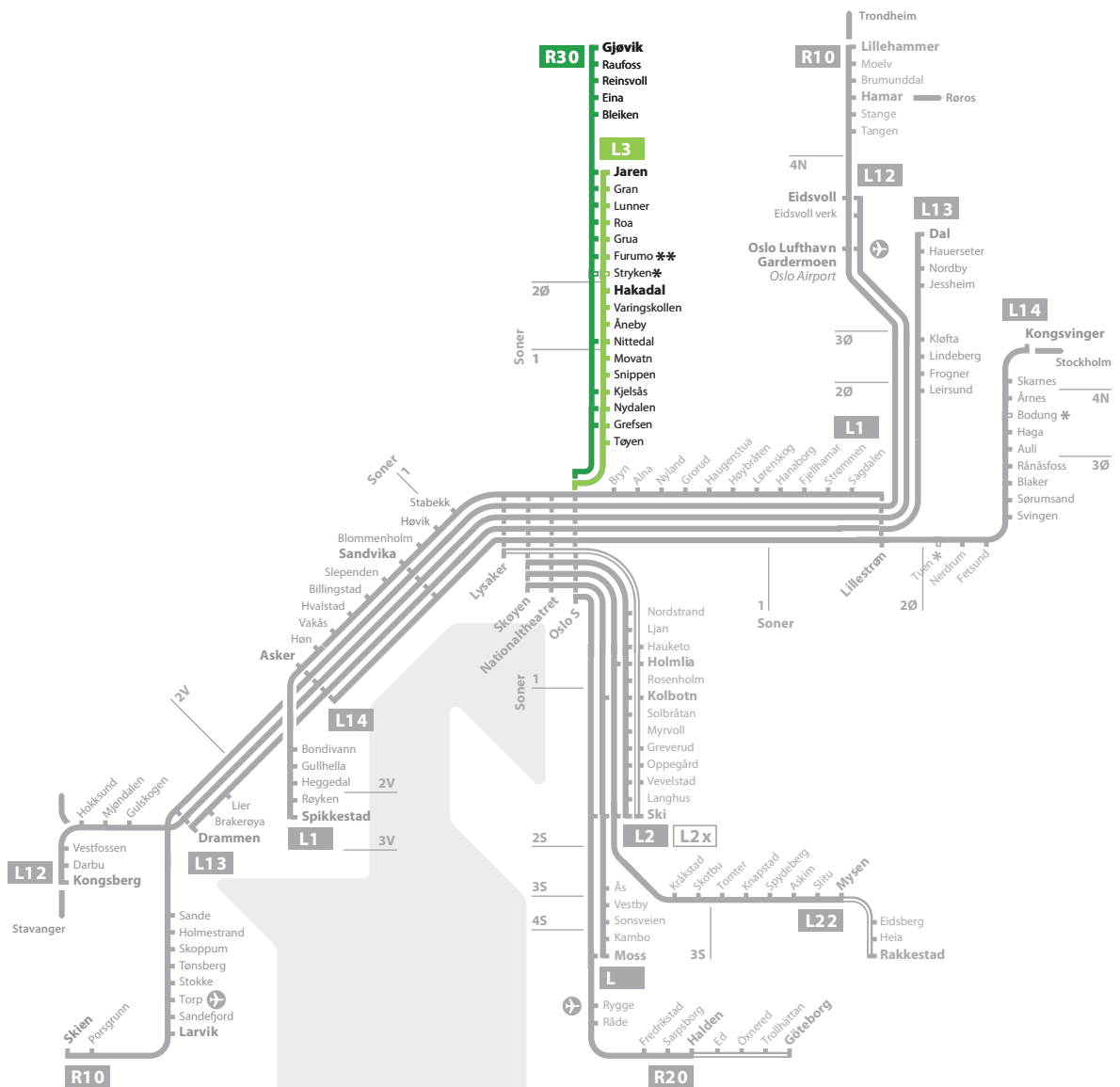


KONKRETISERING AV JERNBANEVERKETS PARKERINGSSTRATEGI
GJØVIKBANEN

TØYEN - GJØVIK



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 18
BILLETTSONER OG ADGANGSREGULERING	SIDE 20
KART 4: BILLETTSONER OG ADGANGSREGULERING	SIDE 23
ADKOMST FRA HOVEDVEI OG FRAMKOMMELIGHET PÅ VEINETTET	SIDE 24
KART 5: ADKOMST VEINETT	SIDE 25
TILGJENGELIGHET: SYKKEL	SIDE 26
KART 6: TILGJENGELIGHET SYKKEL	SIDE 28
TILGJENGELIGHET: KOLLEKTIVTILBUD	SIDE 30
KART 7: TILGJENGELIGHET KOLLEKTIVTILBUD	SIDE 31
AREALUTVIKLING	SIDE 32
STREKNINGSVIS TILNÆRMING OG ROLLEFORDELING	SIDE 37

KONKRETISERING

STASJONSVIS ANBEFALING	SIDE 36
KONKRETISERING AV PARKERINGSSTRATEGI	SIDE 47
VEDLEGG 1: REGISTRERING MARS 2014	SIDE 48
VEDLEGG 2: NUMMERSKILTREGISTRERING FEBRUAR 2014	SIDE 72

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 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 retningskifte 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 flytoggpassasjerer
- 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 Tøyen - Gjøvik er det i stasjoner i kategori B - mellomstore by-/ tettstedsstasjoner, D - lokaltogstasjoner og E - 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. Stasjoner i kategori B på denne strekningen er Gjøvik.

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

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 innfartsparkeringsplassene må ses i sammenheng med det øvrige kollektivtilbudet og en videreutvikling av matebusstilbudet. Stasjoner i kategori D på denne strekningen er Tøyen, Grefsen, Nydalen, Kjelsås, Nittedal, Harestua, Gran og Raufoss.

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 Snippen, Movatn, Åneby, Varingskollen, Hakadal, Stryken, Grua, Roa, Lunner, Jaren, Bleiken, Eina, og Reinsvoll.

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 (parkeringsens 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 Tøyen til Gjøvik, 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.

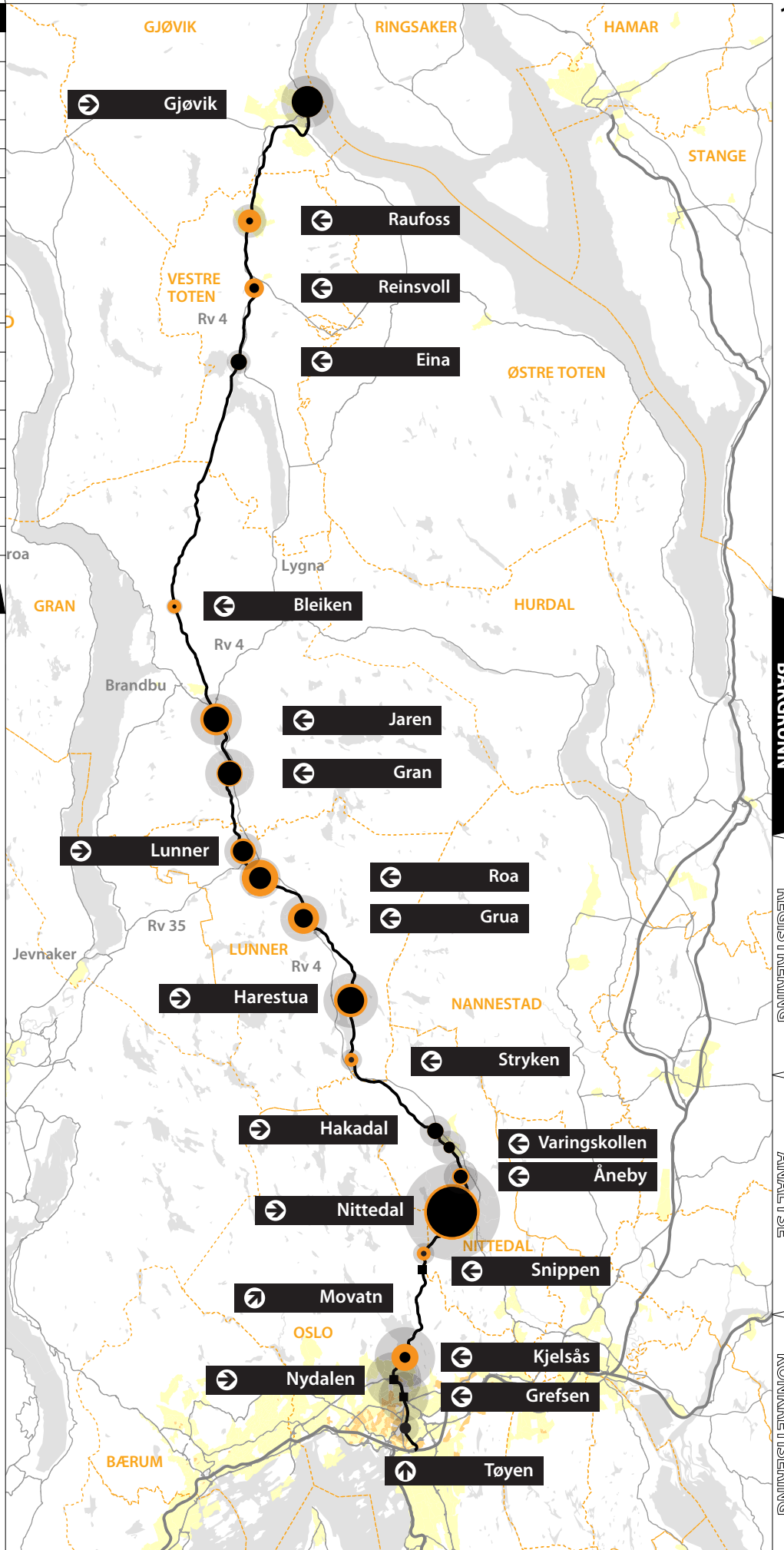
Kartet på neste side viser det relative passasjertallet for de 22 stasjonene på strekningen. Jernbanen går gjennom kommunene Oslo, Nittedal, Lunner, Gran, Vestre Toten og Gjøvik på strekningen.

STASJONENE

på strekningen

Tegnforklaring

- 10 0 10 KM
- Jernbane
- Hovedveinett
- Kommunegrenser
- Vann
- Befolkningstetthet
 - 0-500
 - 500 - 10 000
 - 10 000 - 67 000
- Ant. påstigende (250)
- Parkeringsplasser
- Parkerte biler



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.

Stasjonene innenfor Ring 3 i Oslo har ikke parkering. Som kartet på motstående side viser, var bilparkeringen full ved stasjonene Nittedal, Varingskollen, Hakadal, Gran og Eina. Åneby, Harestua, Lunner og Gjøvik har høyt belegg, mens Grua, Roa og Reinsvoll har middels belegg. Kjelsås, Stryken og Bleiken har lavt belegg.

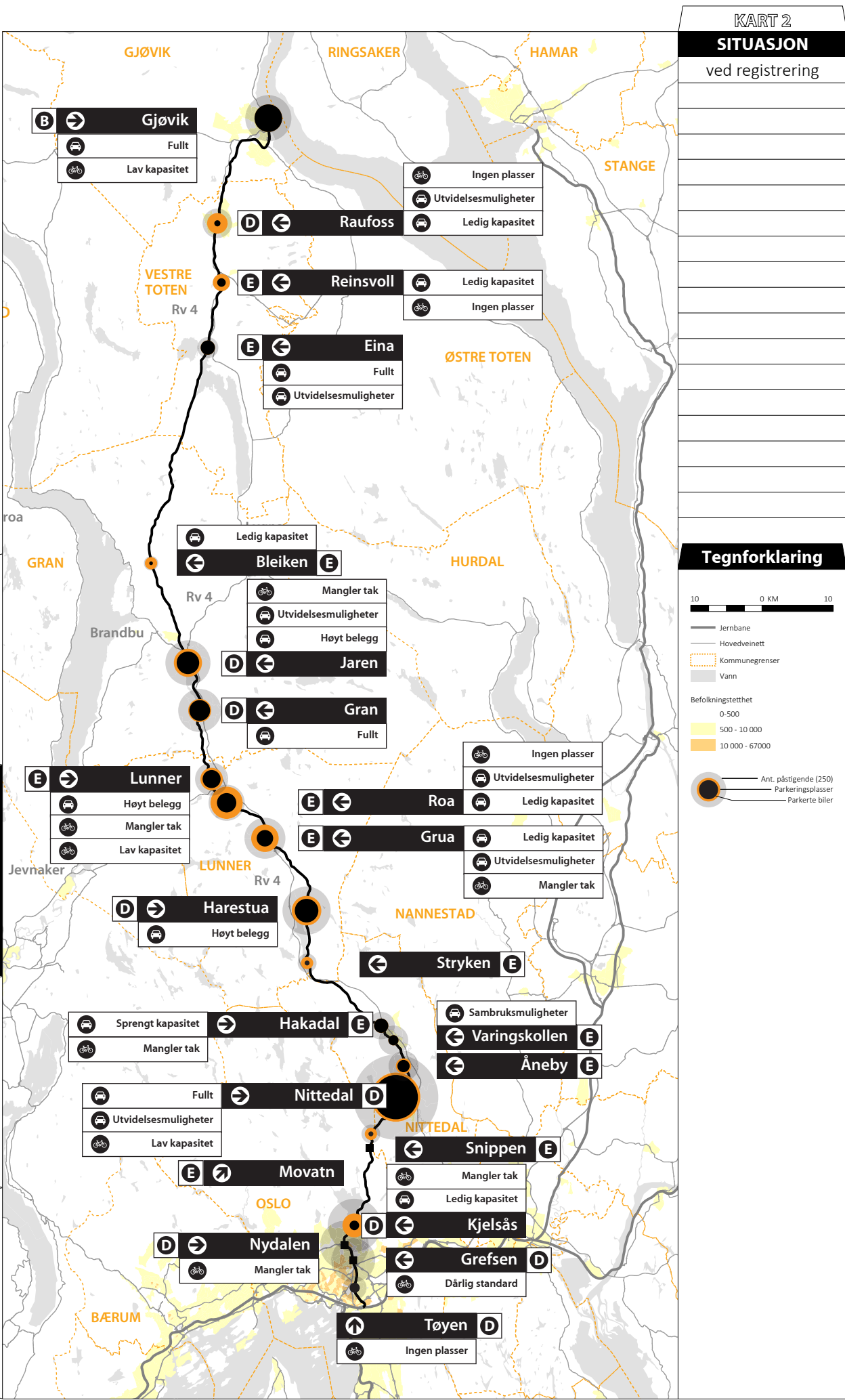
Teoretisk sett er det, med utgangspunkt i reguleringsformål og tilgjengelige arealer som eies av JBV eller NSB, utvidelsesmuligheter ved Nittedal, Grua, Roa, Jaren, Eina og Raufoss. I tillegg disponerer skianlegget ved Varingskollen store arealer til parkering hvorav det bør være mulig å øke JBV's andel for sambruk.

I juni 2014 gjennomførte Jernbaneverket dessuten nummerskiltregistreringer for stasjonene Nittedal, Grua og Roa. 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 Nittedal og Grua i all hovedsak benyttes av reisende som bor i gang- og sykkelavstand til stasjonen. Cirka 90 prosent av dem som parkerer ved Nittedal bor 2 kilometer eller nærmere fra stasjonen. Tre fjerdedeler av dem som parkerer her bor innenfor en radius på 1 kilometer. For Grua er tilsvarende andel cirka 80 og 65 prosent. Bilparkeringen på Roa derimot, benyttes av reisende fra Jevnaker og den spredte bebyggelsen i kommunen. Omtrent 30 prosent av de som parkerer ved Roa bor innenfor en radius på 2 kilometer. Det bemerkes at antallet biler på Grua var lavt i absolutte tall, men at belegget stemmer med tidligere registreringer og at utvalget bør kunne anses som representativt. Nittedal stasjon ligger sentralt plassert i tettstedet Rotnes, med noe høydeforskjell til boligene nord og lengst sør for stasjonen. Stasjonen har adkomst via boligater. Den omkringliggende bebyggelsen ved Grua ligger med noe terrengforskjell til stasjonen og området i stasjonens umiddelbare nærhet har noe lavere tetthet. Boligområdene både øst og vest for jernbanen har gang- og sykkelvei helt fram til stasjonen.

* Tiltakskatalog.no -

For sykkel er det registrert antall plasser og belegg, samt gjort en vurdering av standarden på sykkelparkeringen. På mange av stasjonene var det ikke etablert noe sykkelparkering. Registreringene ble gjennomført i februar og det var snødekt og noen plussgrader. Vær og føre tilsier at sykkelsesongen ikke var i gang. Andelen som sykler øker utover våren og sommeren og vil trolig vise et større behov for sykkelparkering enn registreringene i februar.

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.

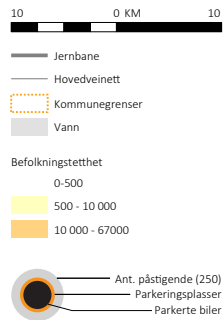


KART 2

SITUASJON

ved registrering

Tegnforklaring



TOGTILBUD

[FAKTORER SOM PÅVIRKER ETTERSPOØRSELEN 1]

Frekvens og reisetid påvirker attraktiviteten til reisemiddelet og derfor også etterspørselen etter parkering.

Linje L3 stopper på alle stasjoner, bortsett fra Stryken som kun betjenes i helgene. Linjen har ett tog per time og i tillegg ett innsatstog per time i rushretning. Linje R30 mellom Oslo S og Gjøvik stopper på utvalgte stasjoner fram til Jaren (Grefsen, Nydalen, Kjelsås, Nittedal, Stryken, Harestua, Grua, Roa, Lunner, Gran og Jaren) og videre på alle stasjoner fram til Gjøvik. Linjen har ett tog annenhver time og i tillegg ett innsatstog per time i rushretning. I desember 2013 ble Harestua og Furumo slått sammen for å utvikle et knutepunkt ved det nye kommunedelsentere på Harestua.

Det er ikke planlagt endringer i stoppmønster, frekvens eller reisetid med ny ruteplan fra 2014. På mellomlang sikt er det for disse analysene lagt til grunn et ekstra knutepunktstoppende tog med kortere reisetid. Det bemerkes at et slikt tilbud fordrer infrastrukturiltak som ikke ligger inne i inneværende NTP eller handlingsprogram. Videre er Jernbaneverkets anbefalinger for framtidig stasjonsstruktur (2012) og stoppmønster lagt til grunn for disse analysene.

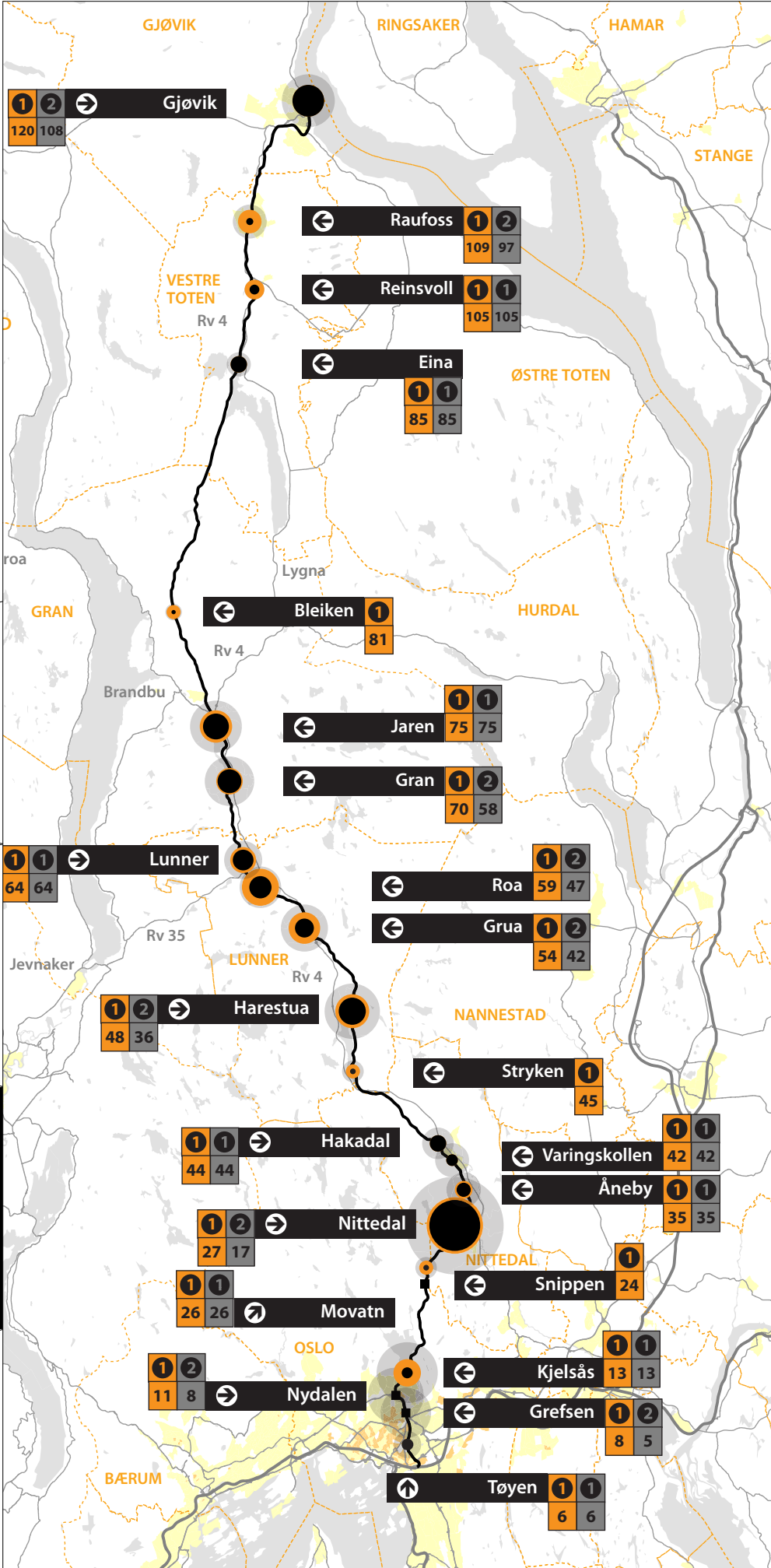
Tilbudsforskjellen gjør stasjonene som betjenes av både regiontog og lokaltog mer attraktive for utfart. Et styrket togtilbud ved knutepunktene vil på samme tid legge grunnlag for fortetting og vekst om stasjonene og sannsynligvis samtidig øke etterspørselen etter parkering fra omlandet. Eksempelvis har Jaren trolig tilreisende fra Østre og Vestre Toten fordi togtilbudet er bedre enn ved Eina og Raufoss stasjoner.

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

	STOPP		AVGANGER ¹		REISETID ²	
	2015	2027	2015	2027	2015	2027
Tøyen	X	X	Lik 2014	1(2)	Lik 2014	Lik 2014
Grefsen	X	X	Lik 2014	2(3)	Lik 2014	-12
Nydalen	X	X	Lik 2014	2(3)	Lik 2014	-12
Kjelsås	X	X	Lik 2014	1(2)	Lik 2014	Lik 2014
Snippen	X		Lik 2014		Lik 2014	
Movatn	X	X	Lik 2014	1	Lik 2014	Lik 2014
Nittedal	X	X	Lik 2014	2(3)	Lik 2014	-12
Åneby	X	X	Lik 2014	1	Lik 2014	Lik 2014
Varingskollen	X	X	Lik 2014	1	Lik 2014	Lik 2014
Hakadal	X	X	Lik 2014	1	Lik 2014	Lik 2014
Stryken	X		Lik 2014		Lik 2014	
Harestua	X	X	Lik 2014	2(3)	Lik 2014	-12
Grua	X	X	Lik 2014	2(3)	Lik 2014	-12
Roa	X	X	Lik 2014	2(3)	Lik 2014	Lik 2014
Lunner	X	X	Lik 2014	1(2)	Lik 2014	Lik 2014
Gran	X	X	Lik 2014	2(3)	Lik 2014	-12
Jaren	X	X	Lik 2014	1(2)	Lik 2014	Lik 2014
Bleiken	X		Lik 2014		Lik 2014	
Eina	X	X	Lik 2014	1	Lik 2014	Lik 2014
Reinsvoll	X	X	Lik 2014	1	Lik 2014	Lik 2014
Raufoss	X	X	Lik 2014	2	Lik 2014	-12
Gjøvik	X	X	Lik 2014	2	Lik 2014	-12

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

2) Angir tilbudsforbedringer i minutter.



Tegnforklaring

10 5 0 KM 10

- Jernbane
- Hovedveinett
- Kommunegrenser
- Vann

Befolkingstetthet

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

- Ant. påstigende (250)
- Parkeringsplasser
- Parkerte biler

2 Stopp per time 2015

30 Reisetid til Oslo 2015

2 Stopp per time 2027

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

BILLETTSONER

Kartet på side 23 viser sonestruktur for Ruters og NSBs linjer i Oslo og Akershus. Stasjonene nord for Hakadal ligger i Oppland fylke og omfattes ikke av dette prissamarbeidet. Månedsbillett fra disse stasjonene 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. For stasjonene nord for Hakadal er totalprisen med overgang i Oslo betydelig dyrere enn fra stasjonene lenger sør. Parkeringen på Hakadal er full. Stasjonen ligger nær rv. 4, og det er sannsynlig at prisdifferensen bidrar til en del parallellkjøring langs jernbanen til billigere månedsbillett innenfor sone 2. Stasjonen betjener i utgangspunktet et lite boligområde med maksradius på 500 meter fra plattformen.

STASJON (SONE)	MÅNEDSPRIS TIL OSLO	INKL. OVERGANG I OSLO
TØYEN – MOVATN (1)	650,-	650,-
NITTEDAL – HAKADAL(2)	1160,-	1160,-
HARESTUA	1477,-	1977,-
JAREN	2051,-	2551,-
GJØVIK	3211,-	3711,-

ADGANGSREGULERING OG BRUKERBETALING

Adgangsregulering med SMS-oblat skal sikre at parkeringsplassene benyttes av dem som reiser med toget. Ordningen bør vurderes på de større stasjonene der det er sannsynlig at parkeringsplassene fylles opp av andre enn togreisende. 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. Gjøvik har ikke SMS-ordning, men den som ønsker å parkere kan få utstedt parkeringsbevis ved kjøp av månedsbillett.

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 Oslo kommune vil det bli innført beboerparkering innenfor Ring 2 i løpet av 2015 og i deler av ytre by i 2016. Regulering av parkeringstilbudet omkring stasjonene kan legge økt press på parkeringen ved Grefsen, Nydalen og Kjelsås. Videre vil begrensede muligheter for gateparkering i Oslo kunne gi økt etterspørsel etter parkering på stasjonene nord for Kjelsås. Gran kommune skal gjennomgå sin parkeringspolitikk i løpet av året, men det er lite sannsynlig av det vil bli innført avgift på parkering i sentrum. I Gjøvik kommune har all parkering i sentrum nylig blitt avgiftsbelagt. Dette vil trolig gi økt pågang ved stasjonen, som ved registreringstidspunktet hadde god parkeringskapasitet.

SAMBRUK OG LOKALISERING AV P-PASSER

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. I Gran og Raufoss disponeres store arealer av sentrum til flateparkering som ved arealutvikling og fortetting, kan 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.

Tegnforklaring

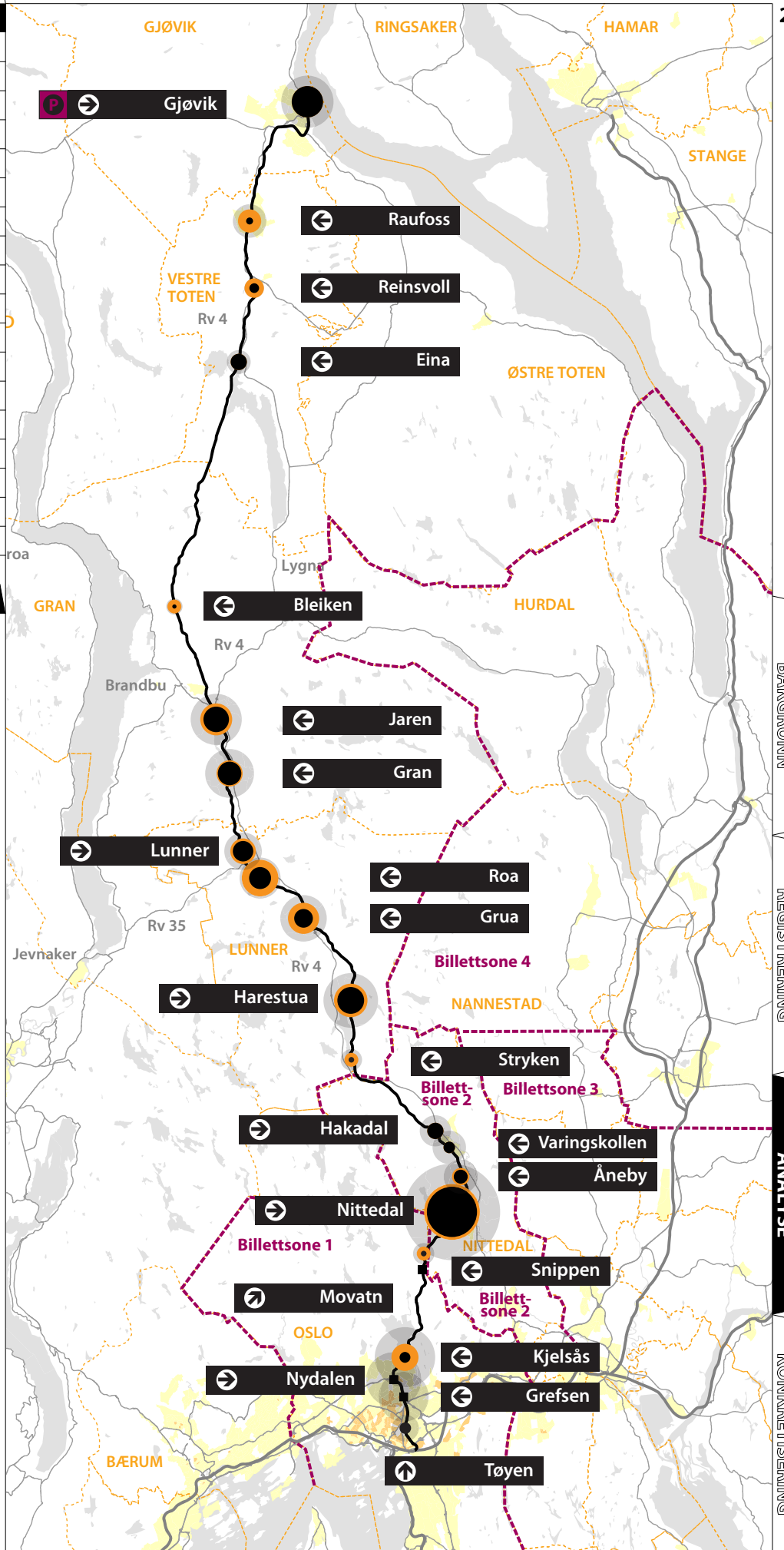


- Jernbane
- Hovedveinett
- Kommunegrenser
- Vann

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

- Ant. påstigende (250)
- Parkeringsplasser
- Parkerte biler

P-bevis ved kjøp av mnd.billett



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 samt veinettet som knytter opplandet til stasjonene Gjøvik, Raufoss, Reinsvoll, Grua og Roa. Med unntak av strekningen mellom Jaren og Eina går rv. 4 i samme korridor som jernbanen fra Nittedal til Gjøvik. De fleste stasjonene på strekningen ligger i tettstedene, med boligbebyggelse tett opptil stasjonen og adkomst via lokalveinettet. Det lokale veinettet belastastes som hovedregel av innfart via rv. 4.

Stasjonene Tøyen, Grefsen, Nydalen og Kjelsås ligger innenfor Oslos tettsteds grense og adkomst til stasjonene er via lokalveinettet. Snippen, Movatn og Bleiken stasjoner ligger i spredtbygde områder og har adkomst til stasjonen via lokal- og fylkesveier.

E16 treffer jernbanen i området Roa/Grua og forbinder Jevnaker i vest med Gjøvikbanen. Mot øst er det muligens noe trafikk fra E16 til Hoved-/Gardermobanen mot Trondheim.

Det er god tilgjengelighet til alle stasjonene fra hovedveinett. Kø og forsinkelser i veinettet oppstår langs rv. 4 inn mot Oslo ved Gjelleråsen, sør for Nittedal.

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 lenger.

Som det framgår av kartet på motstående side, er det planlagt nytt bomsnitt på rv. 4 mellom Lunner og Gran, noe som kan gi økt etterspørsel etter parkering nord for Lunner stasjon. Videre ble bomsnittet mellom Gjøvik og Raufoss fjernet i januar. Registreringene på strekningen ble gjort etter at bomsnittet var avviklet, men det er tenkelig at dette kan forsterke tendensen til at beboere sørvest i Gjøvik benytter Raufoss stasjon.

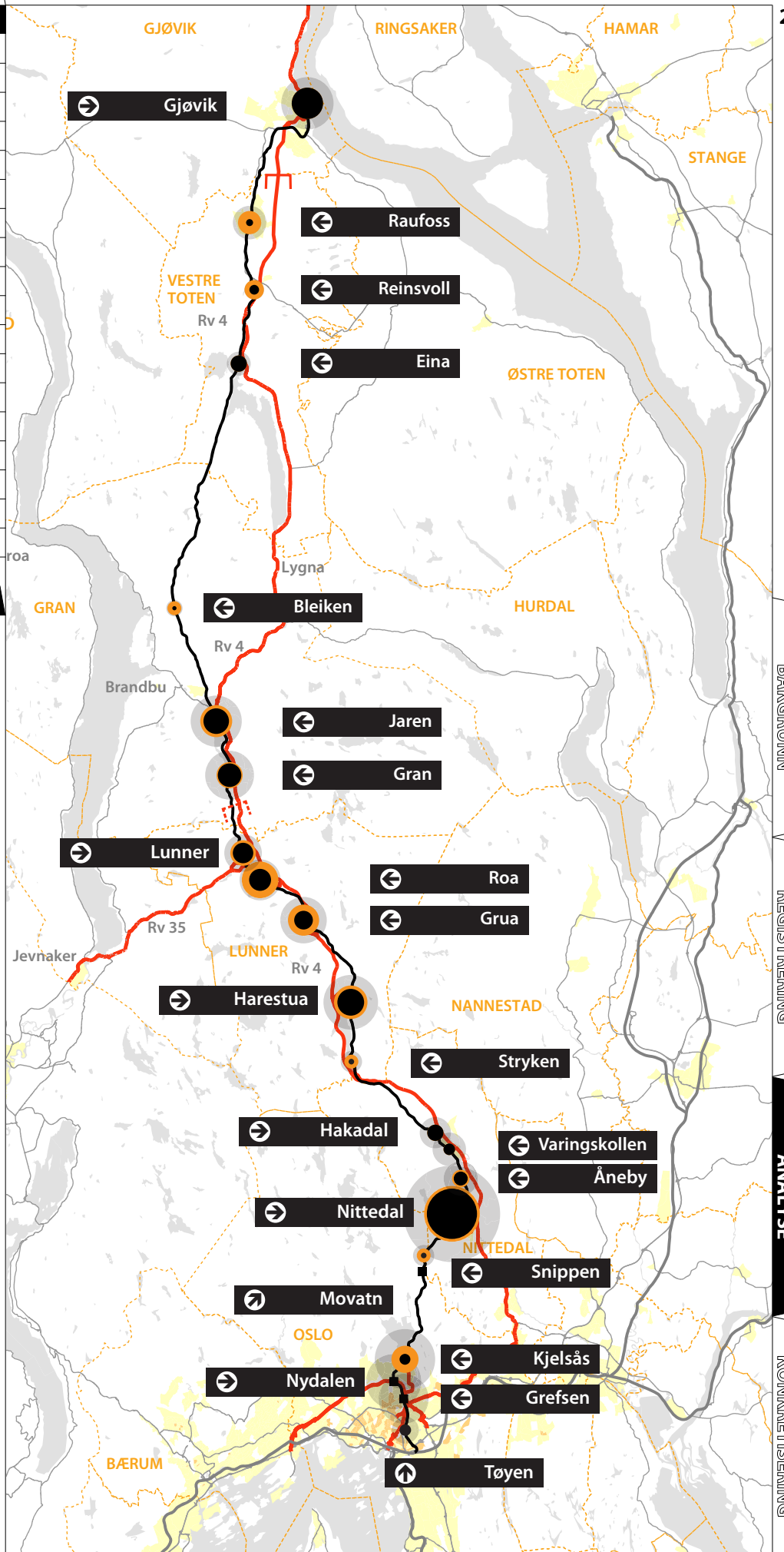
Tegnforklaring



- Jernbane
 - Hovedveinett
 - Kommunegrenser
 - Vann
- Befolkingstetthet
- 0-500
 - 500 - 10 000
 - 10 000 - 67 000

- Ant. påstigende (250)
- Parkeringsplasser
- Parkerte biler

- Bomsnitt ved registrering
- Planlagt bomsnitt
- 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 3 km fra stasjonene. Informasjon er hentet fra kommunenes sykkelveistrategier og kommuneplaner. Kartet viser dessuten antall tilgjengelige og anbefalte plasser for sykkelparkering ved stasjonene.

SYKLING TIL STASJONEN

Akseptabel sykkelavstand til en togstasjon regnes å være fra 1 til 3 kilometer, men syklistene 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. Elsykkel-salget er i sterk vekst og det er sannsynlig at dette kan øke nivået for akseptabel sykkelavstand og terrengvariasjon.

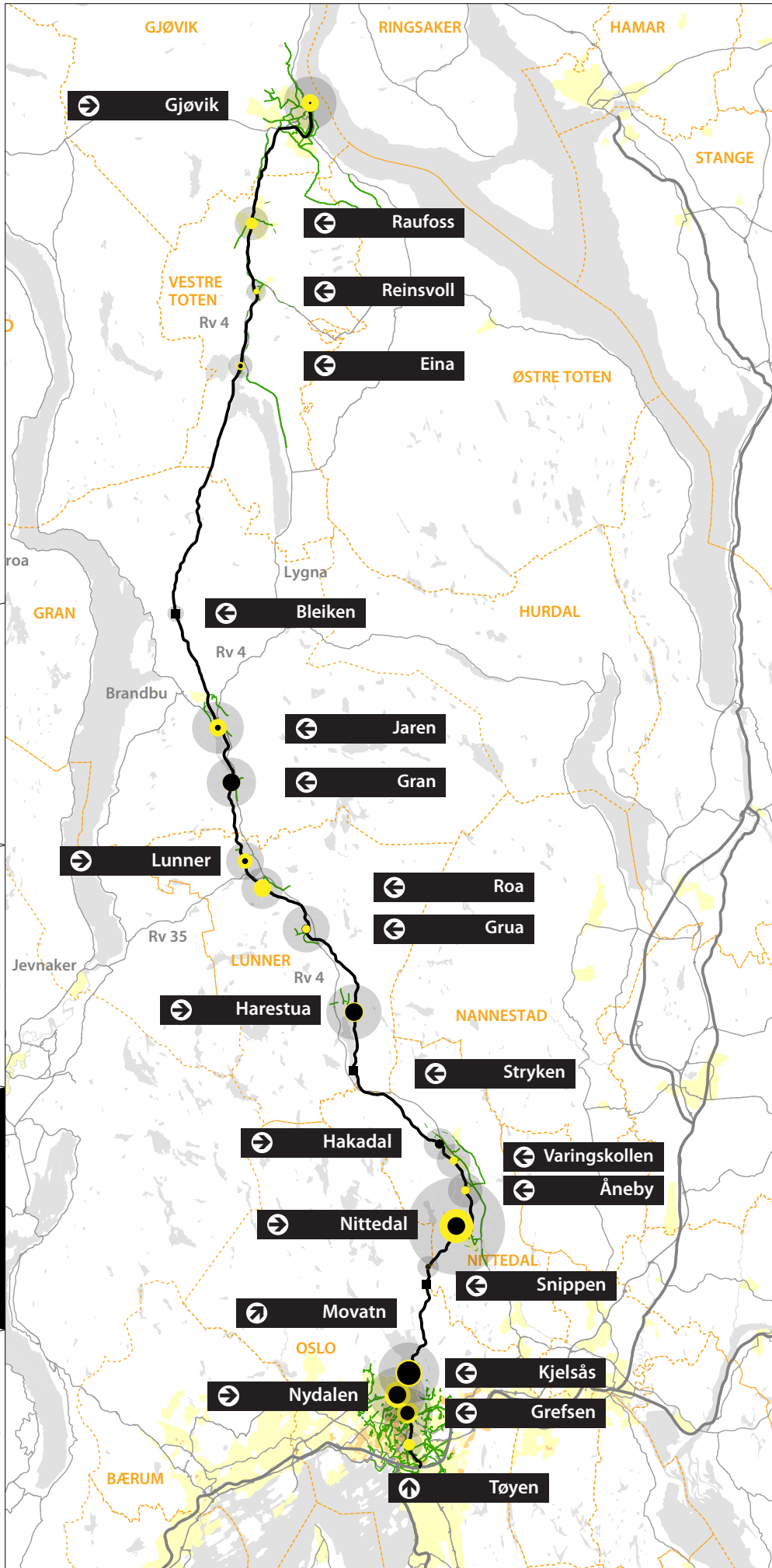
Oslo har et stort hovedsykkelveinett som er delvis utbygd og sykling til stasjonene innenfor Ring 3 kan være aktuelt for beboere i nærområdene. Ved stasjonene i Nittedal kommune vil topografien være en begrensende faktor for sykling til stasjonen, selv om det er tilrettelagt med sykkelveier inn mot stasjonene. I tettstedene på Hadeland er det også tilrettelagt med sykkelveier og mindre høydeforskjeller som gjør sykkel mer aktuelt som transportmiddel til stasjonene. Gjøvik er en sykkelby med ambisjoner om å øke andelen syklende og som har planer om utbygging og forbedring av sitt hovedsykkelveinett.

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 20 prosent i Oslo og i Gjøvik, 12 prosent til Nittedal, Harestua, Gran, Lunner, Jaren, Grua, Roa, Reinsvoll og Raufoss. For stasjonene Åneby, Varingskollen, Hakadal og Stryken bør sykkelparkeringen dimensjoneres ut fra en sykkelandel på 8 prosent av antall påstigende per dag.

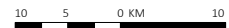
Tilrettelegging for sykkel har i liten grad vært prioritert ved stasjonene på Gjøvikbanen. Ved Tøyen, Snippen, Åneby, Varingskollen, Bleiken, Roa og Reinsvoll er det ikke sykkelstativ. Blant stasjonene som har sykkelparkering mangler det tak på flere. Standarden på endel av stativene er også dårlig. Ved Gran og Eina er det anlagt sykkelparkering med god standard og tilstrekkelig antall plasser.



KART 6

SYKKEL

Tegnforklaring



- Jernbane
 - Hovedveinett
 - Kommunegrenser
 - Vann
- Befolkningstetthet
- 0-500
 - 500 - 10 000
 - 10 000 - 67000

- Ant. påstigende (250)
- Sykkelplasser (anbefalt)
- Sykkelplasser (i dag)
- Sykkelvei

TILGJENGELIGHET: KOLLEKTIVTILBUD

[FAKTORER SOM PÅVIRKER ETTERSPORSELEN 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

Som kartet viser, er det et omfattende kollektivtilbud rundt Gjøvik og i Oslo. Det lokale kollektivsystemet i Oslo er i all hovedsak et supplerende tilbud og ikke for tilbringerreiser. Gjøvik har et meget godt busstilbud, med stive ruter i times- eller halvtimesfrekvens som alle har Gjøvik stasjon som midtpunkt for ruten. Korrespondansen mellom buss og tog er likevel dårlig som følge av irregulære avganger for toget.

Gjøvikbanen har et spredtbebygd oppland som er utfordrende å betjene med matebuss til toget. De største tettstedene har imidlertid potensiale for bedre korrespondanse mellom buss og tog: Nittedal har bussholdeplass ved stasjonen og kommunen er i dialog med Ruter om etablering av en ringbuss i tettstedet Rotnes med kvartersfrekvens og mating til stasjonen. Brandbu har busstilbud til Jaren som korresponderer greit med toget i rush. Holdeplassen ligger 200 meter fra stasjonen. Raufoss har en ringrute i tettstedet med kvartersfrekvens og grei takting med toget.

KONKURRERENDE KOLLEKTIVTILBUD

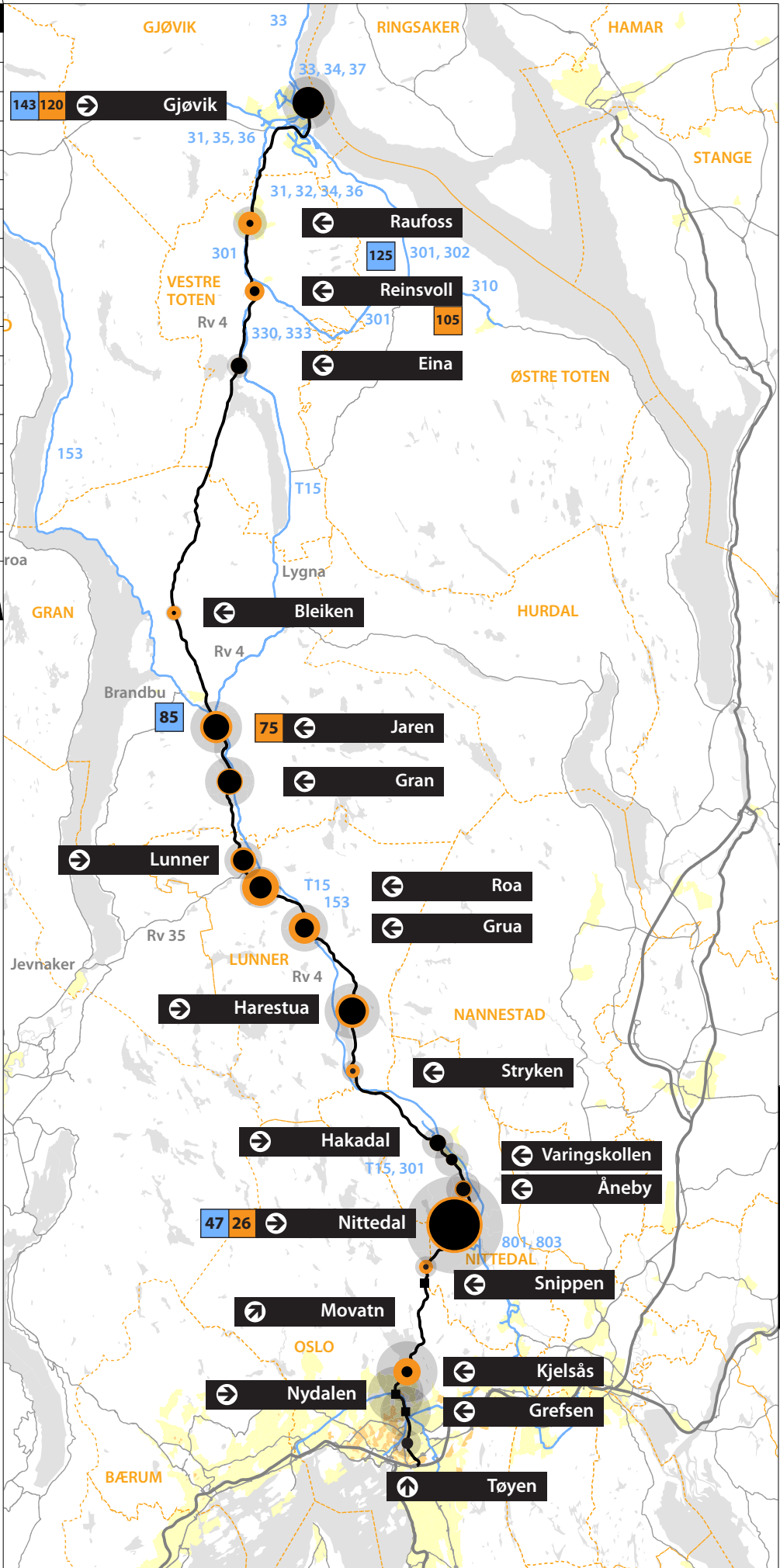
Rv. 4 trafikkeres av flere bussruter som kjører parallelt med jernbanen, men som i varierende grad ikke kan konkurrere med toget på reisetid.

TIMEkspressen går fra Gjøvik hver time og konkurrerer på frekvens, men ikke på reisetid. TIMEkspressen bruker 2 timer og 30 minutter til Oslo, cirka 20 minutter mer enn toget. Den følger heller ikke Gjøvikbanens trasé, men går om Gardermoen. Landekspresen 153 går fra Brandbu (noen avganger fra Dokka) til Oslo og har fire avganger i morgenrushet. Bussen bruker sju minutter lengre reisetid enn toget. Med unntak av Rotnes sentrum, betjenes den spredte bebyggelsen og de øvrige boligområdene i Nittedal kommune i hovedsak av et Oslo-rettet busstilbud langs rv. 4.

KART 7
KOLLEKTIV

Tegnforklaring

- 10 5 0 KM 10
- Jernbane
- Hovedveinett
- Kommunegrenser
- Vann
- Befolkningstetthet
 - 0-500
 - 500 - 10 000
 - 10 000 - 67 000
- Ant. påstigende (250)
- Parkeringsplasser
- Parkerte biler
- Busslinje
- 30 Reisetid til Oslo med tog
- 30 Reisetid til Oslo med buss



AREALUTVIKLING

[FAKTORER SOM PÅVIRKER ETTERSPORSELEN 6]

EKSISTERENDE BOSETTINGSMØNSTER OG AREALBRUK

Lokalt bosettingsmønster påvirker etterspørselen 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.

De fleste stasjonene på strekningen ligger i mindre tettsteder med stor grad av eneboligbebyggelse og relativt lav tetthet, også rundt stasjonen. Gjøvik er et unntak. Raufoss og Gran har noe høyere tetthet i den sentrumsnære bebyggelsen, men samtidig store arealer avsatt til flateparkering.

FRAMTIDIG AREALUTVIKLING

Etterspørselen 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.

Kommuneplanene bygger oppunder jernbanen og stasjonene som viktige utviklingsområder. Planene for utvikling på Harestua, Gran, Raufoss og Gjøvik legger opp til fortetting rundt stasjonene.

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. Nittedal er utpekt for høy vekst. Videre, og selv om kommunene ligger utenfor det formelle samarbeidet, er dessuten Harestua og Gran antydnet som aktuelle for vekst langs denne strekningen.

Oslo kommune har en knutepunktbasert 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 Nydalen og Storo/Grefsen kategorisert som områder med potensiale for bymessig utvikling og høy utnyttelse.

Nittedal kommune reviderer kommuneplanen i 2014. Gjeldende kommuneplan utpeker Mo/Rotnes som tyngdepunktet for boligutviklingen i Nittedal. Her skal 60-70 prosent av boligene bygges i årene framover, mens resterende fordeles likt mellom Søndre Nittedal og Hakadal. En sterk utbygging på Rotnes bygger opp under jernbanen.

I **Lunner kommune** satses det på utvikling av Harestua med både boliger og sentrumsbebyggelse. For øvrig planlegges også utbygging av boliger på Grua. Flyttingen av stasjonen på Harestua mer sentralt i tettstedet og utvikling av tettstedet er viktig for togets passasjergrunnlag.

Gran sentrum er definert som regionsenter på Hadeland. I kommunen er det avsatt store arealer til ny næringsvirksomhet på Jaren i tillegg til en del ny boligbebyggelse. Det planlegges utbygging i sentrumsnære områder. Det er også avsatt arealer til utbygging i randsonen av eksisterende tettsteder eller boligområder.

Vestre Toten kommune satser på fortetting innenfor tettstedene og vil holde spredt boligbygging på et lavt nivå. Kommunen har intensjon om å utvikle Raufoss sentrum i retning av bystruktur.

Gjøvik kommune ønsker å utvikle Gjøvik mer til en by. Kommunen har inngått samarbeid med Statens vegvesen, Oppland fylkeskommune og næringslivet, og partene har sammen etablert et samarbeidsprosjekt innen areal- og transportplanlegging, ATP-prosjektet Gjøvik. Målet med prosjektet er å lage en overordnet areal- og transportstrategi som kan bidra til økt samhandling og skape en mer attraktiv by og region.

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.

Gjøvikbanen betjener tettbygde områder med god kollektivdekning i Oslos ytterkant samt mindre kompakte tettsteder med spredtbygde omgivelser. Stasjonene har derfor også ulike forutsetninger hva angår togtilbud, beliggenhet i forhold til veinett, fortettingspotensial, oppland uten jernbane samt matebuss- og sykkelmuligheter.

Innfartsparkeringstilbudet kan derfor 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 ytterste delen av strekningen, nord for Jaren, skiller seg ut med lavere frekvens på togtilbudet. Et framtidig knutepunktrettet tilbud kan bidra til å utjevne denne forskjellen og generelt øke attraktiviteten ved de største stasjonene.

I tillegg til Oslo-stasjonene og Gjøvik, er også Nittedal, Gran, Harestua og Raufoss utpekt som knutepunkt. Tilrettelegging for sykkel og gange bør vektlegges i tettstedene og inn mot stasjonene. Øvrige stasjoner på strekningen ligger i hovedsak i mindre tettsteder og med spredtbygd oppland i kjøreavstand. Ettersom korrespondanse med buss er lite utviklet og/eller har vanskelige forutsetninger, er parkeringen vurdert som et viktig virkemiddel for å gjøre togtilbudet attraktivt på denne strekningen.

Opplandet nord for Gjøvik sokner også til Dovrebanen. Jevnaker og opplandet vest for Roa betjenes i tillegg til toget langs Gjøvikbanen, av et høyfrekvent busstilbud fra Hønefoss via Sandvika til Oslo.

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. Jernbaneløst 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 Jernbaneløstets 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 Jernbaneløstet 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 etterstrebes. 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:

TØYEN

Påstigende: 0-200	Parkeringsplasser: 0	Sykkelparkering: 0
P-belegg: -	Bilp/påstigende: 0 %	Sykkelp/påstigende: 0 %

Stasjonen ligger i ytterkanten av et boligområde med blokkbebyggelse og det er verken bil- eller sykkelparkering ved stasjonen.

ANBEFALING

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

GREFSEN

Påstigende: 0-200	Parkeringsplasser: 0	Sykkelparkering: 14
P-belegg: -	Bilp/påstigende: 0 %	Sykkelp/påstigende: 10 %

Grefsen ligger ved Ring 3 i nærheten av boligområder med godt kollektivtilbud og varierende tetthet. Det er ikke bilparkering ved stasjonen. Stasjonen har adkomst via lokalvei parallelt med ringveien og er har litt dårlig tilgjengelighet for gående og syklende, særlig fra vest der kryssing av sporene ligger cirka 400 meter fra plattformen. Området Storo/Grefsen er utpekt for høy utnyttelse i kommuneplanen og 1000 nye boliger er under utvikling ved prosjektet Grefsenbyen. Sykkelparkeringen har dårlig standard og mangler tak.

ANBEFALING

Sykkelparkering- oppgradere med bedre stativ og tak

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

Gange- pådriver for ny kryssing av spor i forbindelse med utbyggingen av Grefsenbyen

NYDALEN

Påstigende: 201-400	Parkeringsplasser: 0	Sykkelparkering: 24
P-belegg: -	Bilp/påstigende: 0 %	Sykkelp/påstigende: 10 %

Stasjonen ligger i et arbeidsplassintensivt område, men også med nærhet til boligområder. Det er ikke bilparkering ved stasjonen. Etableringen av nye arbeidsplasser i Nydalen vil gi økt passasjergrunnlag. Nydalen er utpekt for høy utnyttelse i kommuneplanen. Sykkelparkeringen mangler tak.

ANBEFALING

Sykkelparkering- oppgradere med tak

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

KJELSÅS

Påstigende: 201-400

Parkeringsplasser: 55

Sykkelparkering: 39

P-belegg: 40 %

Bilp/påstigende: 20 %

Sykkelp/påstigende: 15 %

Stasjonen ligger ved Teknisk museum og Kjelsås skole. Kjelsås betjener boligområder med godt utviklet kollektivtilbud og som ligger i gang- og sykkelavstand fra stasjonen. Bilparkeringen har lavt belegg. En stor andel av de reisende går til stasjonen og det er godt opparbeidede gang- og sykkelveier fram til plattform fra begge sider av sporene. Deler av sykkelparkeringen mangler tak.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Bilparkering- sambruk vurderes ved fortetting

Sykkelparkering- oppgradere med tak (på nordsiden av sporene)

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

SNIPPEN

Påstigende: 0-200

Parkeringsplasser: 0

Sykkelparkering: 0

P-belegg: -

Bilp/påstigende: 0 %

Sykkelp/påstigende: 0 %

Stasjonen ligger i spredtbebygd område. Den brukes av fastboende i ukedagene og er også populær for utfart i helgene, særlig om vinteren da det er gode skiforhold. Det er ikke bilparkering ved stasjonen, men fastboende ønsker seg det fordi det er kaotisk med mye parkering langs veien i helgenene. Veien inn mot stasjonen er privat.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde dagens løsning (uten parkering)

MOVATN

Påstigende: 0-200

Parkeringsplasser: 15

Sykkelparkering: 6

P-belegg: 40 %

Bilp/påstigende: 30 %

Sykkelp/påstigende: 10 %

Stasjonen ligger i spredtbebygd område innenfor Markagrensen. Bilparkeringen har lavt belegg. Holdeplassen brukes av både togreisende og turgåere sommer og vinter. Fastboende ønsker at parkeringsplassen utvides for å unngå parkering langs de smale boligveiene i området.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

NITTEDAL

Påstigende: 601-800	Parkeringsplasser: 190	Sykkelparkering: 24
P-belegg: 90 %	Bilp/påstigende: 30 %	Sykkelp/påstigende: < 5 %

Nittedal ligger i tettstedet Rotnes med boligbebyggelse rundt stasjonen. Bilparkeringen er full. Nummerskiltregistreringer har vist at tre fjerdedeler av dem som benytter parkeringsplassen bor mindre enn en kilometer fra stasjonen. Utvidelse av parkeringen er derfor ikke tilrådelig, og kan dessuten bidra til uheldig belastning på det lokale veinettet fra rv. 4 til stasjonen. Det er god gang- og sykkeladkomst langs samleveiene inn mot stasjonen, men stor høydeforskjell til flere av boligområdene som sannsynligvis gir utslag i lav sykkelandel på tilbringerreisene. Sykkelparkeringen ved stasjonen har lav kapasitet. Kommunen jobber for å få på plass en ringbuss med kvartersfrekvens i Rotnes sentrum som vil korrespondere med toget.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Oblat- innføre

Sykkelparkering- etablere stativ med tak (20-25 plasser)

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

Buss- pådriver for matebuss til stasjonen

ÅNEBY

Påstigende: 0-200	Parkeringsplasser: 25	Sykkelparkering: 0
P-belegg: 80 %	Bilp/påstigende: 30 %	Sykkelp/påstigende: 0 %

Stasjonen ligger i ytterkant av tettstedet med maksimal utstrekning på 700 meter og betjener reisende som bor i gang- og sykkelavstand fra stasjonen. Bilparkeringen har høyt belegg. Dette skyldes kanskje høydeforskjellen fra bunnen av tettstedet til stasjonen, men det er også tenkelig at billettsonestrukturen og fullt belegg på Hakadal bidrar til parallellkjøring med jernbanen langs rv. 4. Økt belastning på tettstedets boligkater er ikke tilrådelig. Det er satt av O3-midler til oppgradering av stasjonen. Investeringer bør prioriteres til Varingskollen.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

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

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

VARINGSKOLLEN

Påstigende: 0-200

Parkeringsplasser: 10

Sykkelparkering: 0

P-belegg: 100 %

Bilp/påstigende: 10 %

Sykkelp/påstigende: 0 %

Holdeplassen ligger i ytterkant av et lite boligområde og deler parkering med Varingskollen alpinsenter. 10 plasser skal være forbeholdt togreisende, men skiltingen er begrenset og parkeringen er ikke merket opp. Ved registrering var mer enn de tilmålte 10 plassene i bruk ved Varingskollen. Holdeplassen ligger cirka 700 meter fra rv. 4 og har adkomst via en boliggate med adskilt gang- og sykkelvei. Det er dårlig skiltet fra rv. 4. Utvidet kapasitet ved Varingskollen kan avlaste Nittedal, Hakadal og de andre Oslo-nære stasjonene langs rv. 4. Det er gang- og sykkelvei fra boligområdet Tøyen som ligger innenfor en radius på 2 kilometer fra stasjonen.

ANBEFALING

Bilparkering- utvide og oppgradere ved sambruk med alpinsenterets parkering P3

Sykkelparkering- etablere stativ med tak (6-8 plasser)

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

Skilting- til holdeplassen i krysset Vargveien/rv. 4

HAKADAL

Påstigende: 0-200

Parkeringsplasser: 20

Sykkelparkering: 8

P-belegg: 100 %

Bilp/påstigende: 30 %

Sykkelp/påstigende: 10 %

Stasjonen ligger i utkanten av et boligområde, cirka 500 meter fra rv. 4 og har adkomst fra rv. 4 uten adskilt gang- og sykkelvei. Parkeringen er full med biler parkert utenfor oppmerket område. Boligområdet ligger i gangavstand og har adkomst via boligater og en gangbru som gir maksimal avstand på 500 meter til stasjonen. Det høye belegget ved stasjonen skyldes trolig at Hakadal er den nordligste stasjonen på strekningen som omfattes av Ruters og NSBs billettsonestruktur. Utvidelsesmulighetene er begrenset og bør for denne delen av strekningen søkes løst gjennom sambruk ved Varingskollen. Sykkelparkeringen ligger nær plattform, men er vanskelig tilgjengelig bak biler som parkeres utenfor oppmerkete plasser. Sykkelstativene mangler tak. Gjøvikbanen AS' øremerkede midler for publikumstiltak i 2014 er besluttet brukt på å utbedre adkomsten og forbedre parkeringsarealene.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Bilparkering- effektivisere gruset del med asfaltering og oppmerking

Sykkelparkering- oppgradere med tak

Sykkelparkering- ivareta framkommelighet på stasjonen

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

STRYKEN

Påstigende: 0-200	Parkeringsplasser: 10	Sykkelparkering: 6
P-belegg: 20 %	Bilp/påstigende: 100 %	Sykkelp/påstigende: 100 %

Stasjonen ligger i spredtbebygd område og er populær som utfartstasjon i helgene, både sommer og vinter. Det er både bil- og sykkelparkering ved holdeplassen, men lavt belegg. Passasjergrunnlaget er svært lavt.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

HARESTUA

Påstigende: 201-400	Parkeringsplasser: 85	Sykkelparkering: 24
P-belegg: 80 %	Bilp/påstigende: 40 %	Sykkelp/påstigende: 10 %

Harestua og Furumo stasjoner ble slått sammen og fikk ny lokalisering i desember 2012. Stasjonene ligger nå midt mellom og betjener boligområder i gang- og sykkelavstand. Harestua er utpekt som framtidig knutepunkt i Hadelandsregionen og kommunen legger opp til framtidig vekst i området omkring den nye stasjonen. Bilparkeringen har høyt belegg. Parkeringsfasilitetene er gode for både bil og sykkel ved den nye stasjonen. Sykkelveinettet til stasjonen har varierende standard, men det er relativt flatt til de omkringliggende boligområdene.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

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

Sykkel- pådriver for tilrettelegging inn mot stasjonen

Buss- pådriver for matebuss til stasjonen

GRUA

Påstigende: 0-200	Parkeringsplasser: 73	Sykkelparkering: 27
P-belegg: 60 %	Bilp/påstigende: 50 %	Sykkelp/påstigende: 20 %

Stasjonen ligger i ytterkanten av tettstedet og nummerskiltregistreringer har vist at parkeringen i all hovedsak benyttes av reisende som bor i gang- og sykkelavstand til stasjonen. Bilparkeringen har ledig kapasitet. Et eventuelt framtidig behov for utvidelse av parkeringskapasiteten i området anbefales til Roa som i større grad enn Grua betjener Jevnaker og reisende fra bebyggelsen langs E16. 65 prosent av dem som parkerer ved Grua bor nærmere enn 1 kilometer. Boligområdene ligger med noe terrengforskjell til stasjonen og området i stasjonens umiddelbare nærhet har noe lavere tetthet. Boligområdene både øst og vest for jernbanen har gang- og sykkelvei helt fram til stasjonen. Sykkelparkeringen mangler tak.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Sykkelparkering- oppgradere med tak

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

ROA

Påstigende: 0-200

Parkeringsplasser: 100

Sykkelparkering: 0

P-belegg: 60 %

Bilp/påstigende: 80 %

Sykkelp/påstigende: 0 %

Roa stasjon ligger i ytterkanten av tettstedet og nummerskiltregistreringer har vist at stasjonen, i tillegg til å betjene reisende som bor i gang- og sykkelavstand fra stasjonen, også brukes av reisende fra Jevnaker og bebyggelsen langs E16. Bilparkeringen har ledig kapasitet. Ved passasjervekst og eventuelle framtidige kapasitetsutfordringer i området, kan økt parkeringskapasitet ved Roa bidra til å avlaste Lunner som ikke har utvidelsesmuligheter. Stasjonen har adkomst fra fv. 16 som mangler adskilt gang- og sykkelvei. Det er generelt dårlig tilrettelagt for myke trafikanter i tettstedet og høydeforskjellen fra boligområdene til stasjonen begrenser attraktiviteten ved sykling. Det er ikke sykkelparkering ved stasjonen.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Bilparkering- utvide (på areal nordvest for dagens parkering)

Sykkelparkering- etablere nytt stativ med tak (10-15 plasser)

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

Syssel- pådriver for bedre tilrettelegging inn mot stasjonen

LUNNER

Påstigende: 0-200

Parkeringsplasser: 44

Sykkelparkering: 6

P-belegg: 80 %

Bilp/påstigende: 40 %

Sykkelp/påstigende: 5 %

Stasjonen ligger i tettstedet og betjener trolig også reisende fra opplandet langs E16 og den spredte bebyggelsen i kommunen. Bilparkeringen har høyt belegg, men det er ikke utvidelsesmuligheter ved stasjonen. Store deler av sentrumsområdet omkring stasjonen brukes til flateparkering. Videre er det planlagt et nytt bomsnitt på rv. 4 mellom Lunner og Gran. Det er godt tilrettelagt med gang-/sykkelvei på fylkesveien forbi stasjonen og det er flatt. Sykkelparkeringen har liten kapasitet og mangler tak.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Bilparkering- vurdere utvidelse i form av sambruk etter utvidelse på Roa

Sykkelparkering- oppgradere med tak

Sykkelparkering- etablere nytt sykkelstativ med tak (6-8 plasser)

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

GRAN

Påstigende: 0-200

Parkeringsplasser: 50

Sykkelparkering: 24

P-belegg: 90 %

Bilp/påstigende: 30 %

Sykkelp/påstigende: 15 %

Stasjonen ligger i Gran sentrum som er bymessig opparbeidet med tosidige fortau og noe høyere tetthet på bebyggelsen. Kommunen har mye spredt bebyggelse, men hovedtyngden av boligene omkring Gran er lokalisert med gang- og sykkelavstand til stasjonen. Bilparkeringen er full og det planlegges for et nytt bomsnitt på rv. 4 nord for Lunner, noe som kan øke etterspørselen etter parkering i Gran kommune. Gran er imidlertid utpekt som framtidig knutepunkt i Hadelandsregionen og store deler av sentrum disponeres til flateparkering. En utvidelse av parkeringen ved jernbanestasjonen er ikke tilrådelig. Kommunen vurderer bedre regulering av øvrig parkering i tettstedet. Det er gang- og sykkelvei langs samleveiene som forbinder bolig- og skoleområdene med sentrum og det er relativt flatt. Områdene nærmest plattform er forbeholdt bilparkering og ikke sykkel.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Oblat- innføre

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

Bilparkering - sambruk med sentrumsfunksjoner vurderes ved vedvarende kapasitetsutfordringer

Sykkelparkering- vurdere flytting nærmere plattform

Sykkel- ivareta framkommelighet på stasjonsområdet

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

JAREN

Påstigende: 0-200

Parkeringsplasser: 76

Sykkelparkering: 6

P-belegg: 80 %

Bilp/påstigende: 40 %

Sykkelp/påstigende: < 5 %

Stasjonen er sentralt plassert i tettstedet og betjener boligområder i gang- og sykkelavstand fra stasjonen. I tillegg er Jaren nærmeste stasjon for reisende fra Brandbu. Det er høyt belegg på bilparkeringen. Brandbu ligger cirka 4 kilometer mot nordvest og har adkomst utenom boligområdene via Jarenvegen. Innfartsparkering vurderes som viktig for å gjøre togtilbudet attraktivt for dette opplandet og en utvidelse kan være aktuelt. Tilrettelegging for sykling langs samleveiene inn mot stasjonen varierer. For øvrig er det flatt og sånn sett gode forutsetninger for høyere sykkelandel. Sykkelstativet ved stasjonen mangler tak. Bussen fra Brandbu har stive ruter og korresponderer greit med toget i rush.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Bilparkering- utvide (på areal sørøst for dagens parkering)

Sykkelparkering- etablere sykkelstativ med tak (10-15 plasser)

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

Syssel- pådriver for bedre tilrettelegging inn mot stasjonen

Buss- pådriver for takting med toget (fra Brandbu)

BLEIKEN

Påstigende: 0-200

Parkeringsplasser: 15

Sykkelparkering: 0

P-belegg: 30 %

Bilp/påstigende: 80 %

Sykkelp/påstigende: 0 %

Stasjonen ligger i spredtbebygde områder, har lavt passasjertall og ledig kapasitet. og passasjertallet er lavt. Det er ledig kapasitet på bilparkeringen. Topografi, manglende sykkelveinett samt avstander gjør tilrettelegging for sykling ved stasjonen i liten grad aktuelt.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

EINA

Påstigende: 0-200

Parkeringsplasser: 20

Sykkelparkering: 10

P-belegg: 100 %

Bilp/påstigende: 50 %

Sykkelp/påstigende: 25 %

Stasjonen ligger i tettstedet og har på lik linje som Reinsvoll og Raufoss et oppland i Lena og Østre Toten. Bilparkeringen er tilnærmet full. En omstrukturering av parkeringsplassen kan muligens gi rom for noe mer biloppstilling. Ved vedvarende kapasitetsutfordringer er Eina mest aktuell for utvidelse ettersom Reinsvoll mangler tilgjengelige arealer og andelen parkeringsplasser er svært høyt sammenliknet med antall påstigende og fordi store deler av Raufoss sentrum allerede disponeres til flateparkering. Det ligger godt til rette for sykling til Eina stasjon langs rolige boligveier eller på gang-/sykkelveier langs samlevene.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Bilparkering- effektivisere med asfaltering og oppmerking

Bilparkering- vurdere utvidelse (nord for dagens areal)

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

REINSVOLL

Påstigende: 0-200

Parkeringsplasser: 30

Sykkelparkering: 0

P-belegg: 50 %

Bilp/påstigende: 100 %

Sykkelp/påstigende: 0 %

Stasjonen ligger i ytterkanten av tettstedet og har på lik linje som Eina og Raufoss et oppland i Lena og Østre Toten. Bilparkeringsplassen har middels belegg, men har kapasitet til at alle reisende fra stasjonen kjører bil. I Reinsvoll er det gode gang- og sykkelforbindelser fra boligområdene til stasjonen. Det er ikke sykkelparkering ved stasjonen.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Sykkelparkering- etablere sykkelstativ med tak (6-8 plasser)

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

RAUFOSS

Påstigende: 0-200

Parkeringsplasser: 40

Sykkelparkering: 10

P-belegg: 30 %

Bilp/påstigende: 50 %

Sykkelp/påstigende: 0 %

Stasjonen ligger sentralt i tettstedet og boligområdenes yttergrense ligger i sykkelavstand fra stasjonen. Raufoss har på lik linje som Eina og Raufoss et oppland i Lena og Østre Toten. I tillegg benyttes stasjonen av bosatte sør i Gjøvik. Denne innfarten vil trolig forsterkes som følge av at bomsnittet mellom Gjøvik og Raufoss ble fjernet i januar 2014. Stasjonen har nylig blitt oppgradert med flere nye parkeringsplasser. Kommunen mener parkeringsbelegget er høyt (70 %), mens JBV har registrert det lavt. Det ligger godt til rette for sykling fra boligområdene, men det er ikke sykkelparkering ved stasjonen. Raufoss har en ringbusslinje med timesfrekvens som stopper ved stasjonen.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

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

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

GJØVIK

Påstigende: 201-400

Parkeringsplasser: 75

Sykkelparkering: 5

P-belegg: 100 %

Bilp/påstigende: 80 %

Sykkelp/påstigende: < 5 %

Stasjonen ligger i Gjøvik sentrum og var under ombygging ved registrering. Kapasiteten på parkeringsplassen var da fullt utnyttet. Kommunen ønsker ikke flateparkering i sentrum og har utarbeidet parkeringsstrategi der det planlegges for avgift på alle parkeringsplassene i Gjøvik sentrum. Parkeringsbevis utstedes per i dag mot gyldig togbillett og det er ikke innført SMS-oblat. Gjøvik er del av sykkelbynettverket og har et godt nett av sykkelveier som er delvis utbygd. Kommunen har et. Busstilbudet på Gjøvik er godt og bussene stopper ved skysstasjonen. Korrespondansen med tog er imidlertid varierende, men dette skyldes først og fremst den irregulære frekvensen på toget.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

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

Oblat- innføre

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

Sykkelparkering- etablere sykkelstativ med tak (40-50 plasser)

Sykkelparkering- etablere sykkelhotell

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

KONKRETISERING AV PARKERINGSSTRATEGI

KORT SIKT (FRA 2015)

- Bilparkering- utvide: Roa, Jaren
- Bilparkering- utvide og oppgradere ved sambruk med alpenser: Varingskollen
- Bilparkering- effektivisere med asfaltering og oppmerking: Hakadal, Eina
- Oblat- innføre: Nittedal, Gran, Gjøvik
- Sykkelparkering- oppgradere med tak: Grefsen, Nydalen, Hakadal, Grua, Lunner
- Sykkelparkering- etablere stativ med tak: Tøyen, Nittedal, Åneby, Varingskollen, Roa, Lunner, Jaren, Reinsvoll, Raufoss, Gjøvik
- Sykkelparkering- etablere sykkelhotell: Gjøvik
- Sykkelparkering- ivareta framkommelighet på stasjonsområdet: Hakadal, Gran
- Sykkel- pådriver for tilrettelegging inn mot stasjonen: Harestua, Roa, Jaren
- Skilting- utbedre fra hovedvei: Varingskollen
- Buss- pådriver for bedre takting med toget: Jaren
- Buss- pådriver for matebuss til stasjonen: Nittedal, Harestua

MELLOMLANG SIKT (MOT 2027)

- Bilparkering- vurdere utvidelse: Eina
- Bilparkering- vurdere utvidelse som sambruk: Lunner
- Bilparkering - sambruk, eventuelt parkeringshus, vurderes ved fortetting: Kjelsås, Gjøvik
- Bilparkering- opprettholde dagens løsning uten parkering: Snippen
- Brukerbetaling- vurdere månedsbetaling priskategori III: Nittedal, Gran, Gjøvik
- Bilparkering- vurdere utvidelse ved sambruk: Gran
- Gange- pådriver for bedre adkomst til stasjonen: Grefsen
- Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst og i henhold til nasjonale mål: Alle stasjoner
- Sykkelparkering- vurdere flytting nærmere plattform

LANG SIKT (MOT 2040)

- Usikkerhet knyttet til framtidig infrastruktur og togtilbud gjør det vanskelig å gi anbefalinger for utvikling av parkeringstilbudet på lang sikt for denne strekningen.

VEDLEGG 1: REGISTRERING PÅ STASJONENE

FEBRUAR 2014

BAKGRUNN

REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

TØYEN

Registreringstidspunkt	27.02.14, kl. 14:30	
Vær	+4°C, skyet	
	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)		



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

GREFSEN

Registreringstidspunkt	27.02.14, kl. 14:00	
Vær	+4°C, skyet	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering		0
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak	7	14
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		200 m

BAKGRUNN



REGISTRERING



ANALYSE

KONKRETISERING

NYDALEN

Registreringstidspunkt	27.02.14, kl. 13:30	
Vær	+4°C, skyet	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering		0
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak	20	24
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

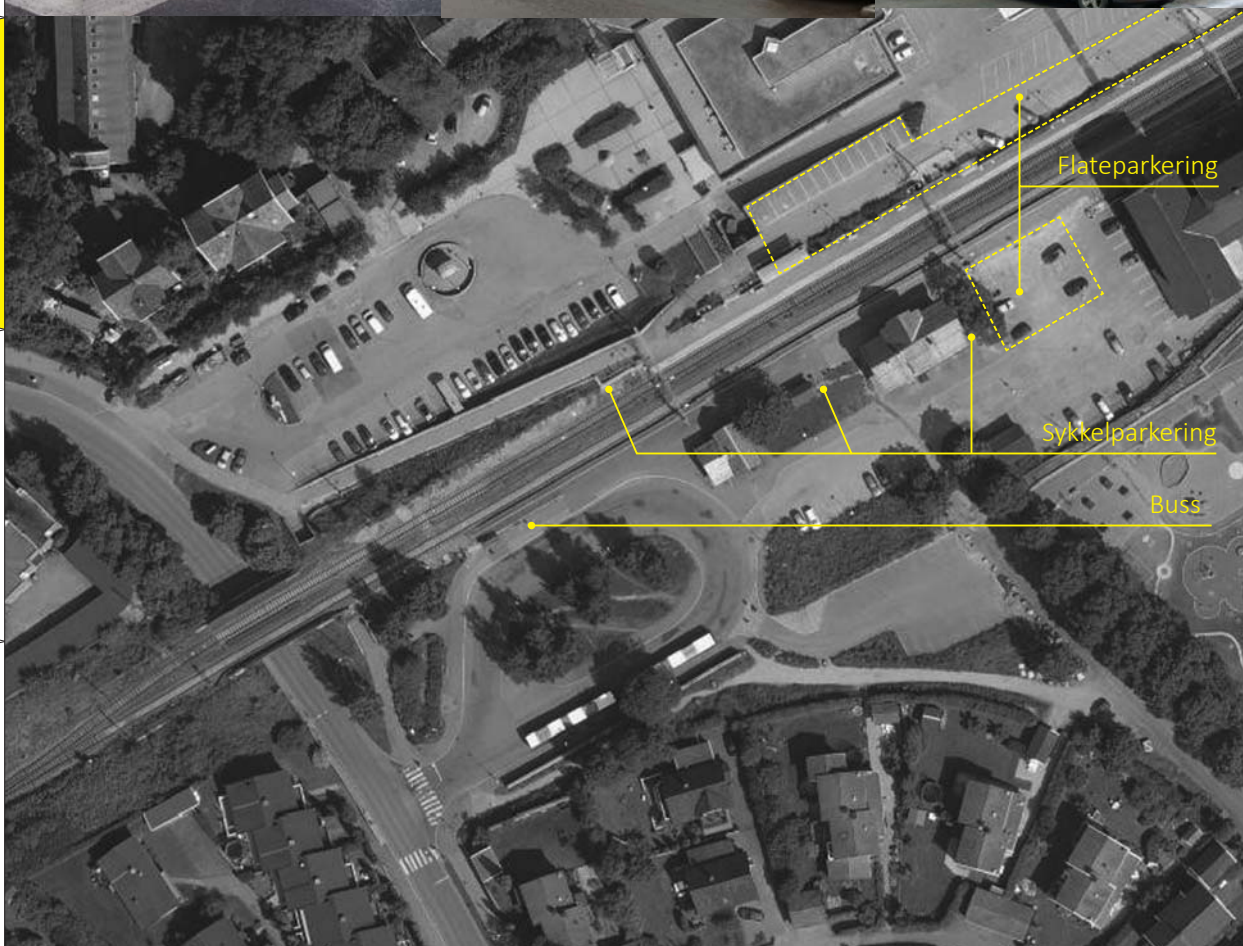
KONKRETISERING

Registreringstidspunkt	27.02.14, kl. 13:00	
Vær	+4°C, skyet	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	34	55
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser	5	6
Sykkelparkering uten tak	22	27
Sykkelparkering med tak	11	12
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		50-200 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Parkering	

BAKGRUNN



REGISTRERING



ANALYSE

KONKRETISERING

SNIPPEN

Registreringstidspunkt	19.03.14, kl. 10:00	
Vær	+0°C, snø	
	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)		
Eiendom		
Reguleringsformål		



BAKGRUNN



REGISTRERING

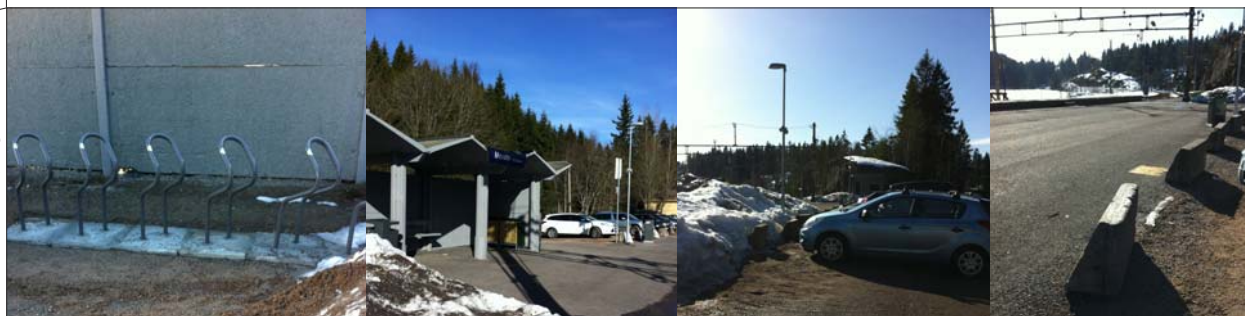
ANALYSE

KONKRETISERING

MOVATN

Registreringstidspunkt	13.03.14, kl. 12:30	
Vær	+2°C, sol	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	7	15
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		Ingen oppmerking
HC-plasser		0
Sykkelparkering uten tak	6	6
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		
Eiendom		
Reguleringsformål		

BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

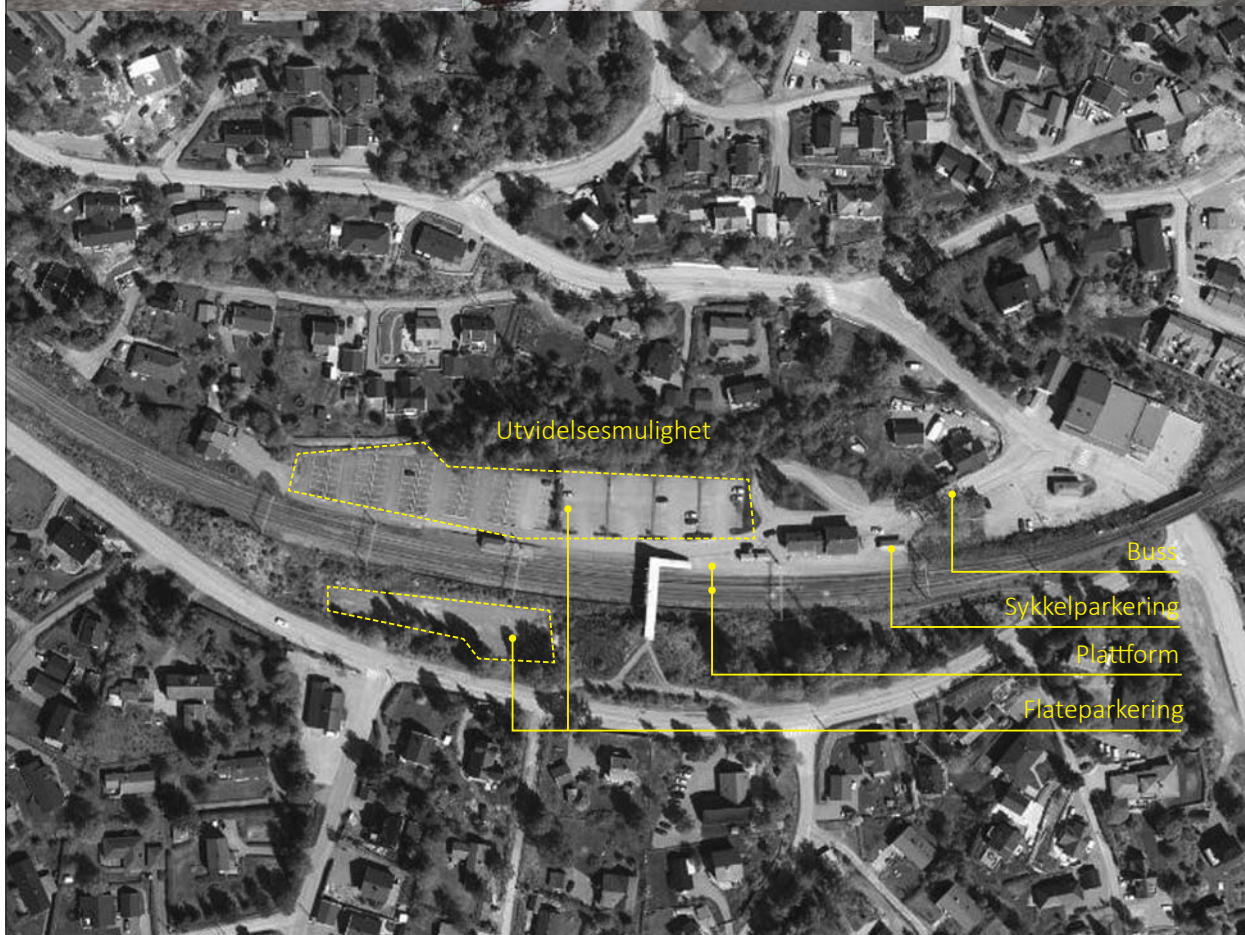


NITTEDAL

Registreringstidspunkt	27.02.14, kl. 11:30	
Vær	+3°C, overskya	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	26	190
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser	2	2
Sykkelparkering uten tak		
Sykkelparkering med tak	22	24
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		10 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Parkering	



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

Registreringstidspunkt	27.02.14, kl. 10:45	
Vær	+3°C, skyet	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	7	25
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak		0
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		30 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Uregulert	

BAKGRUNN



REGISTRERING



ANALYSE

KONKRETISERING

VARINGSKOLLEN

Registreringstidspunkt	27.02.14, kl. 10:15	
Vær	+2°C, tåke	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	0	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	Privat	
Reguleringsformål	Parkering	



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

HAKADAL

Registreringstidspunkt	27.02.14, kl. 09:45	
Vær	+2°C, tåke	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	0	20
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		2
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak	8	8
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		På stasjonen
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Jernbane	

BAKGRUNN



REGISTRERING



ANALYSE

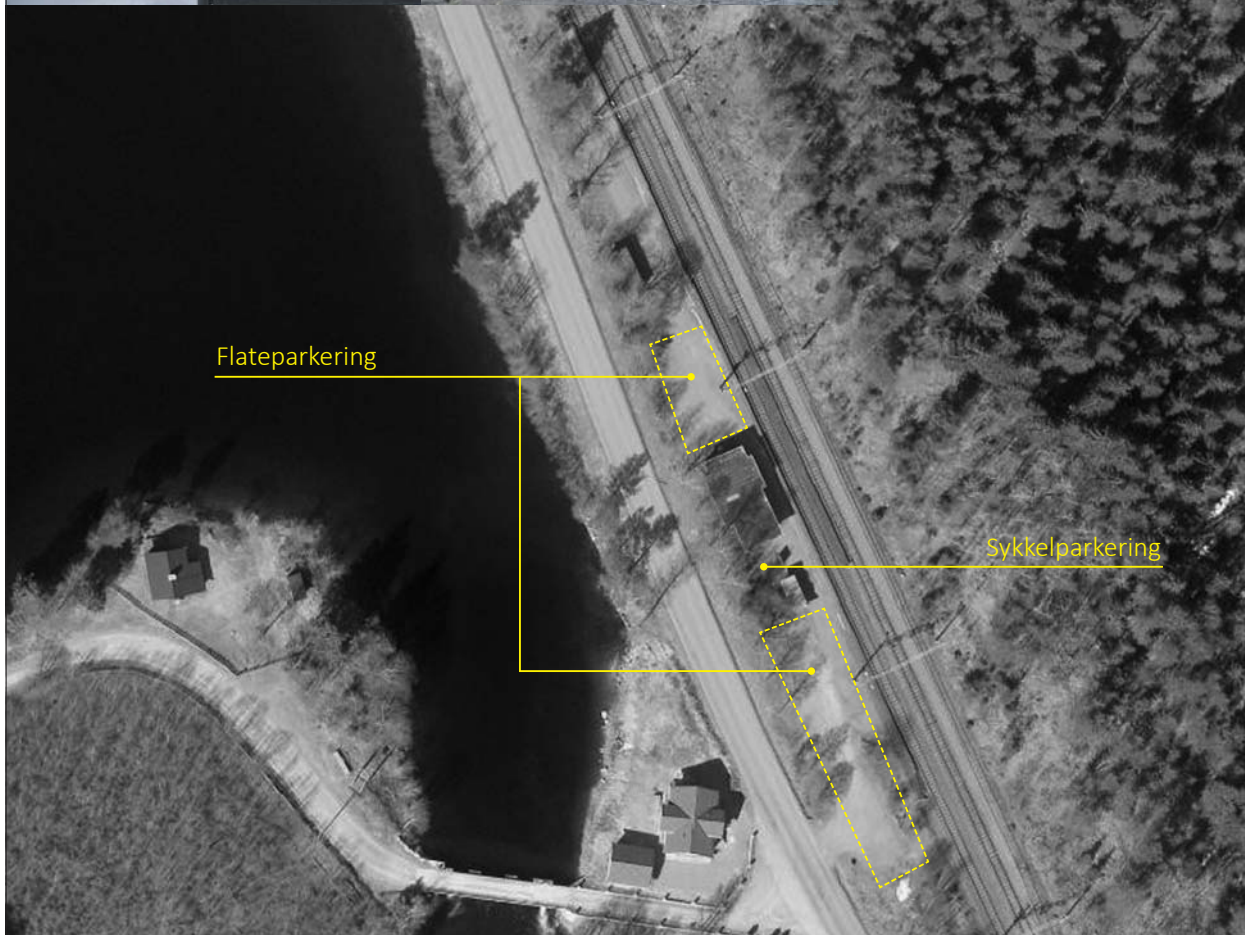
KONKRETISERING

STRYKEN

Registreringstidspunkt	18.02.14, kl. 10:00	
Vær	-4°C, delvis sol	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	8	10
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak	6	6
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Uregulert	



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

HARESTUA

Registreringstidspunkt	18.02.14, kl. 10:45	
Vær	-5°C, lettskyet	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	14	85
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser	5	5
Sykkelparkering uten tak		
Sykkelparkering med tak	19	24
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		20-30 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Parkering	

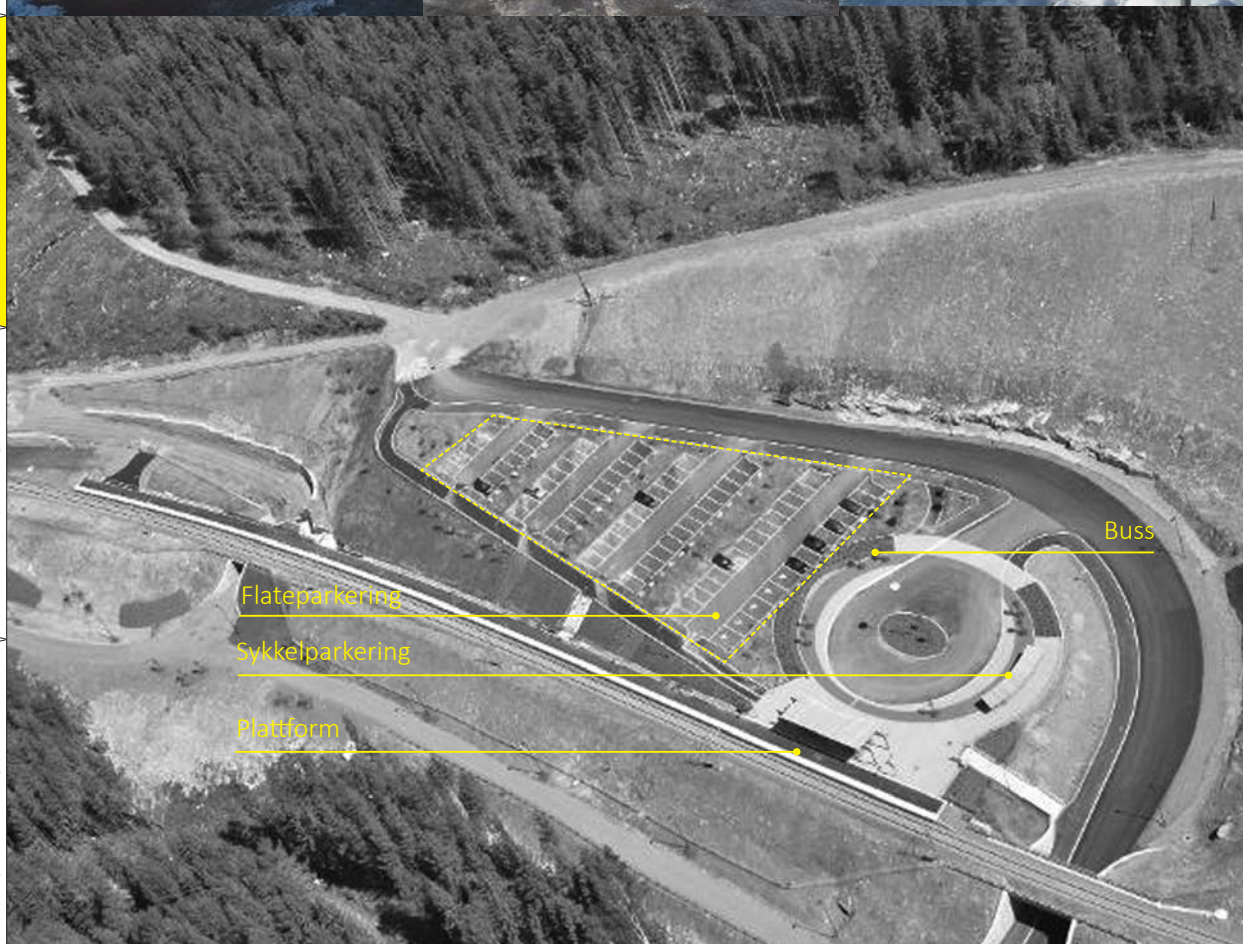
BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING



GRUA

Registreringstidspunkt	18.02.14, kl. 11:30	
Vær	-6°C, lettskyet	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	27	73
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser	2	2
Sykkelparkering uten tak	27	27
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		20-30 m
Eiendom		
Reguleringsformål		



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

ROA

Registreringstidspunkt	18.02.14, kl. 12:45	
Vær	-5°C, sol	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	40	100
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser	2	2
Sykkelparkering uten tak		0
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		20-30 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Vegareal	

BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETTISERING



LUNNER

Registreringstidspunkt	18.02.14, kl. 13:00	
Vær	-5°C, lettskyet	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	10	44
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak	6	6
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Vegareal	



BAKGRUNN



REGISTRERING

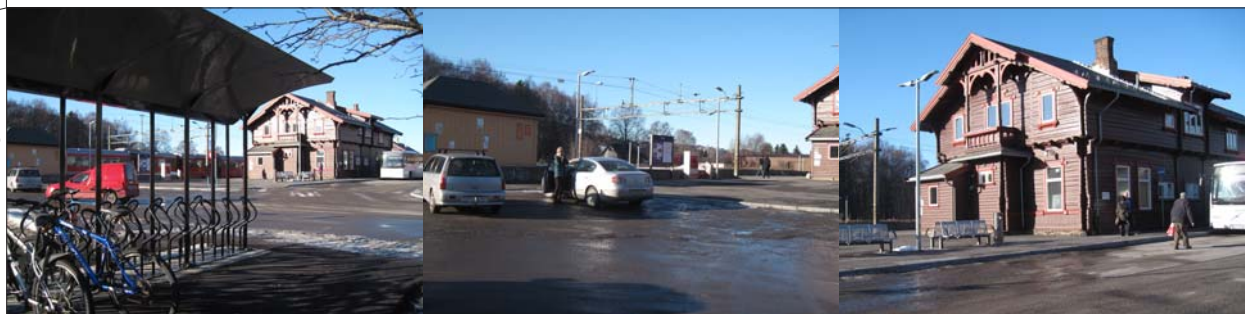
ANALYSE

KONKRETISERING

GRAN

Registreringstidspunkt	18.02.14, kl. 14:00	
Vær	-2°C, lettskyet	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	3	50
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser	3	3
Sykkelparkering uten tak		
Sykkelparkering med tak	20	24
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		30 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Parkering	
Formål kommunedelplan	Sentrumsareal	

BAKGRUNN



REGISTRERING



ANALYSE

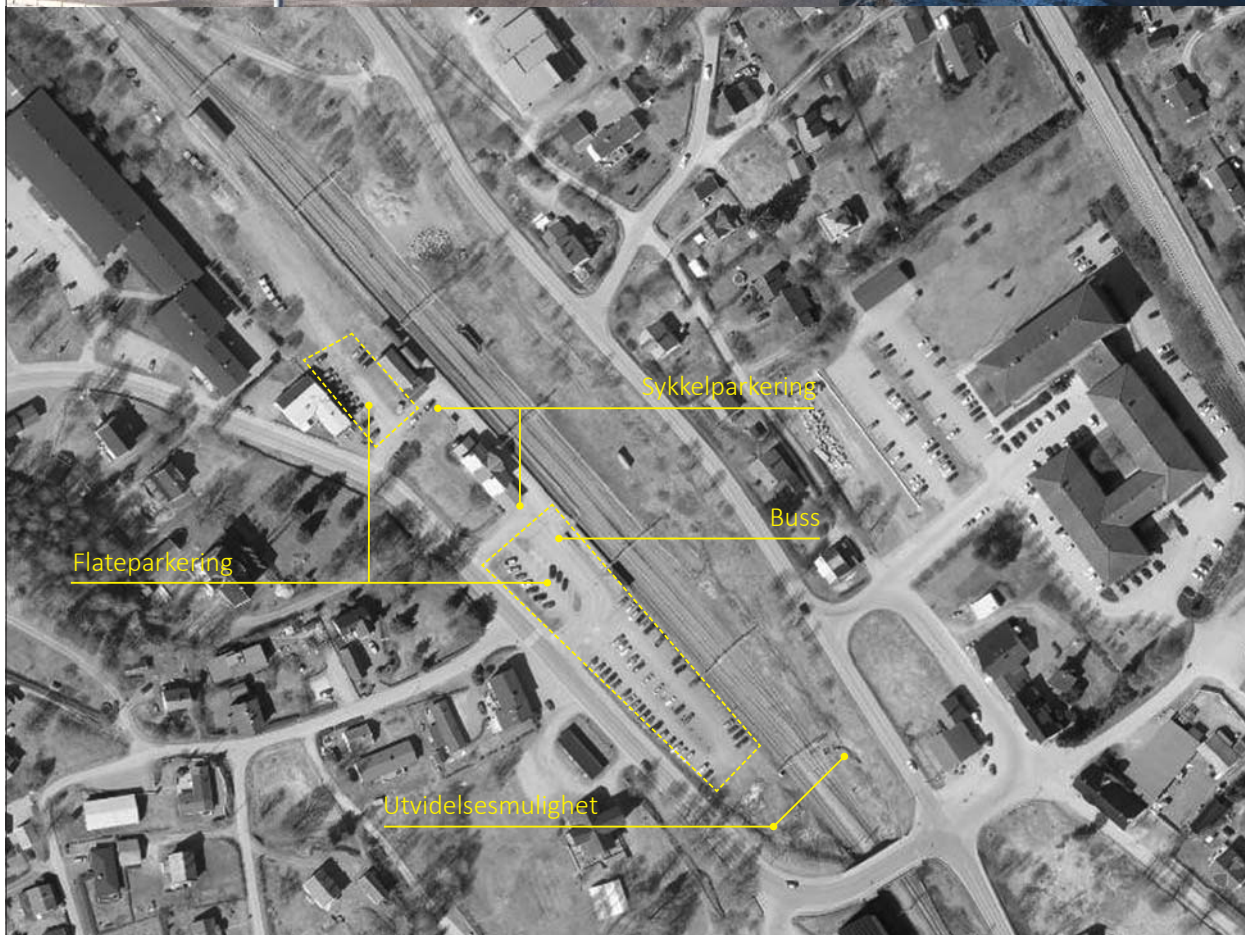
KONKRETISERING

JAREN

Registreringstidspunkt	18.02.14, kl. 14:45	
Vær	-2°C, lettskyet	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	13	76
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		4
HC-plasser	5	5
Sykkelparkering uten tak	5	6
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		20 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Jernbane	



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

BLEIKEN

Registreringstidspunkt	18.02.14, kl. 15:45	
Vær	-2°C, sol	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	10	15
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

EINA

Registreringstidspunkt	19.02.14, kl. 10:45	
Vær	-7°C, snø	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	1	20
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak		
Sykkelparkering med tak	7	10
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		20-30 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Uregulert	
Formål kommuneplan	Jernbane	



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

REINSVOLL

Registreringstidspunkt	19.02.14, kl. 11:15	
Vær	-7°C, snø	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	15	30
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak		0
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		20-30 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Jernbane	

BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING



RAUFOSS

Registreringstidspunkt	19.02.14, kl. 12:00	
Vær	-6°C, snø	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	28	40
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser	2	2
Sykkelparkering uten tak		0
Sykkelparkering med tak		10
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		50 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Jernbane	



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

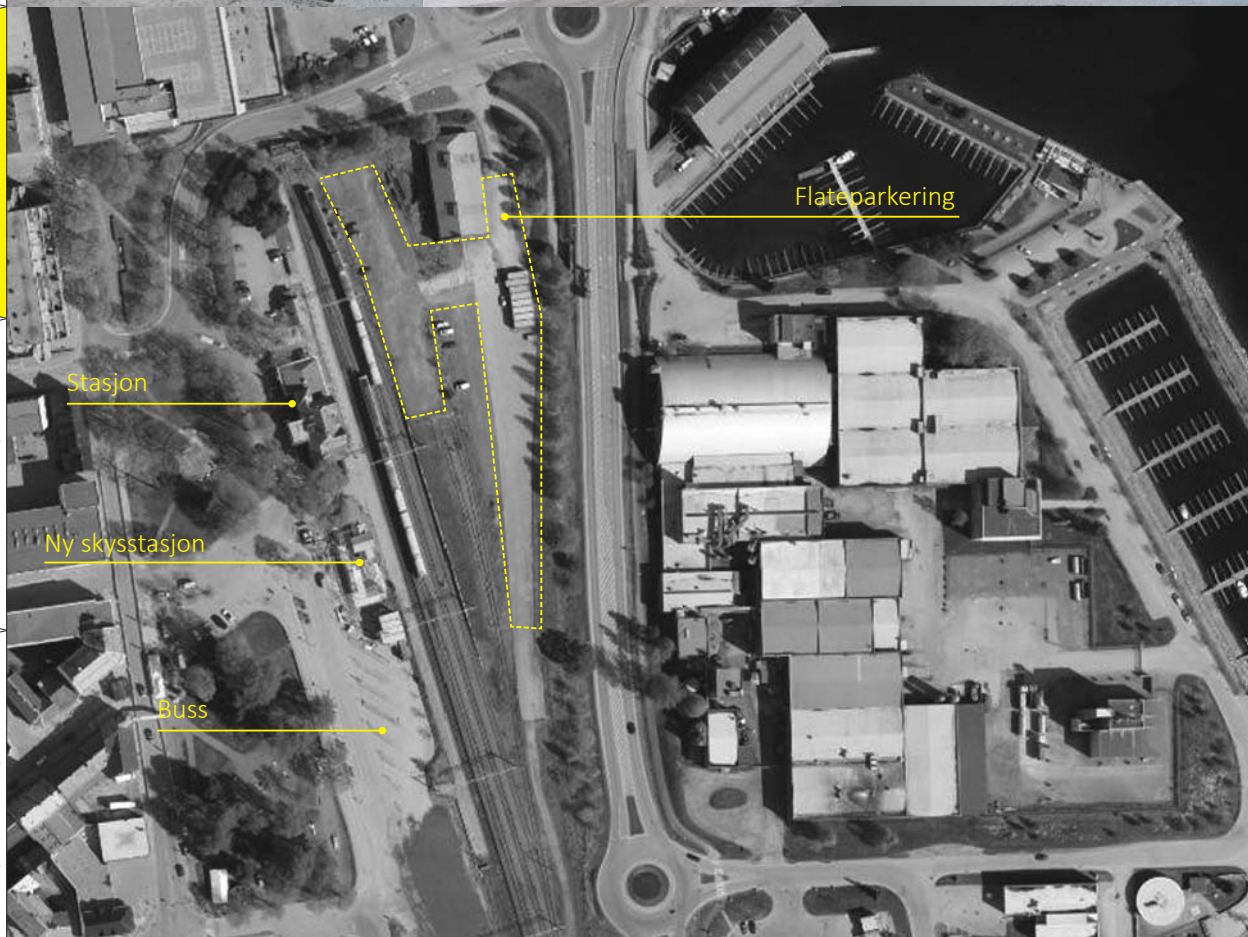
KONKRETISERING

Registreringstidspunkt	19.02.14, kl. 13:15	
Vær	-1°C, snø	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering		170
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser	2	2
Sykkelparkering uten tak	4	5
Sykkelparkering med tak		
Oblat		P-bevis
Brukerbetaling		Ja
Avstand til bussholdeplass (m)		50-100 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Parkering	

BAKGRUNN



REGISTRERING

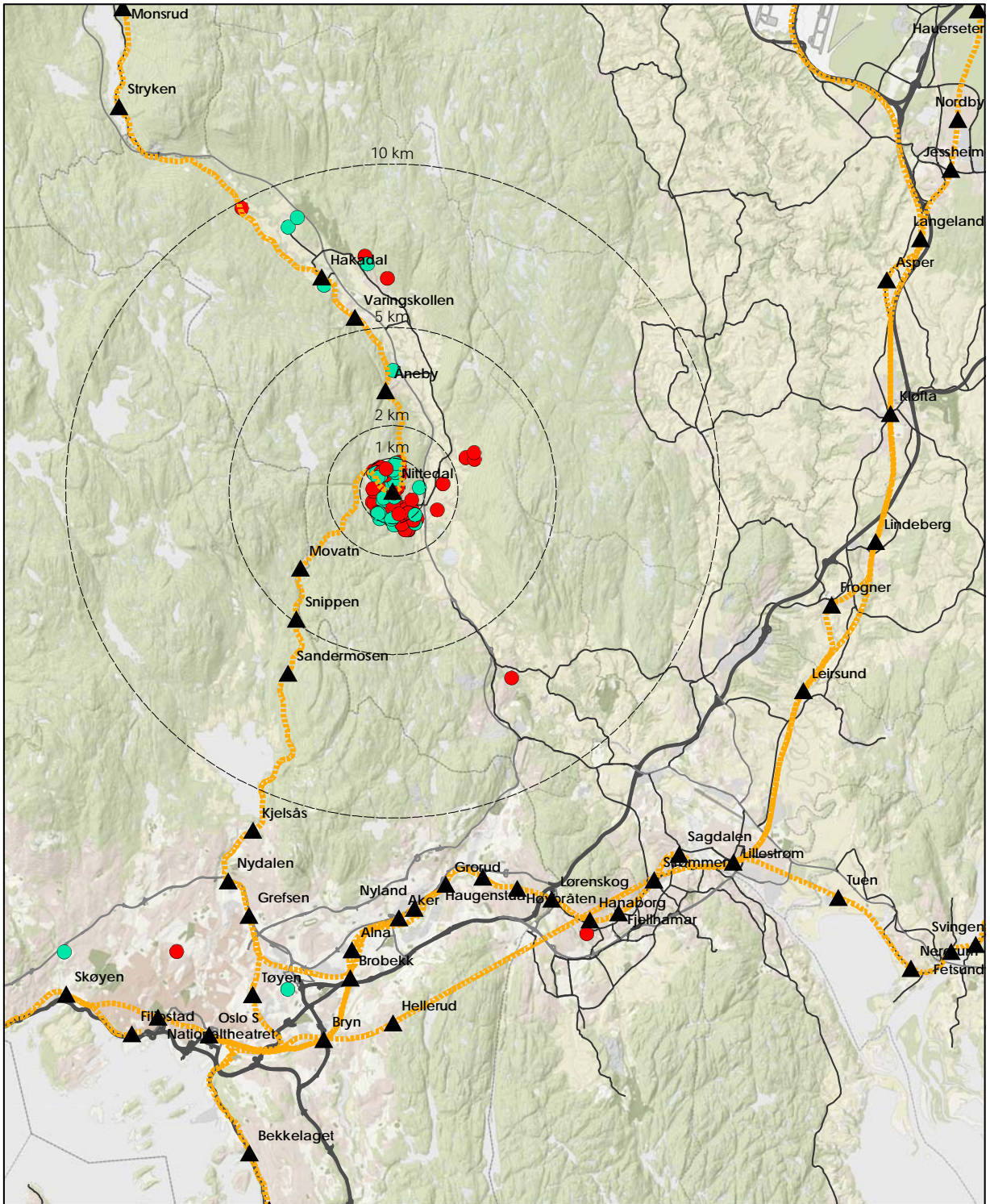


ANALYSE

KONKRETISERING

VEDLEGG 2: NUMMERSKILTREGISTRERING

FEBRUAR 2014



Innfartsparkering Nittedal

Tegnforklaring

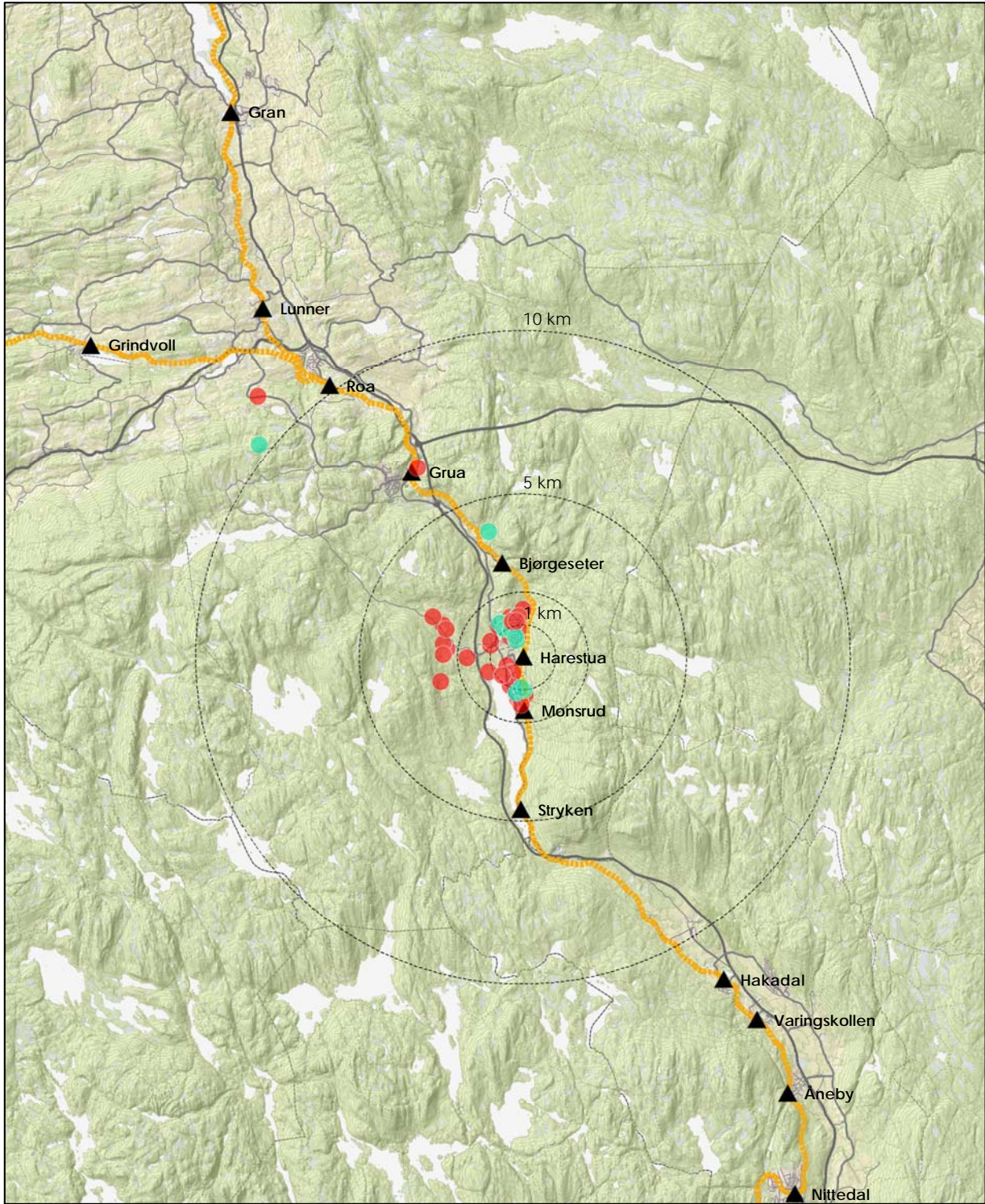
- | | | | |
|-------|---------------------|------|---------------|
| ----- | Avstand fra stasjon | ———— | Europavei |
| ▲ | Jernbanestasjon | ———— | Fylkesvei |
| ●●●●● | Jernbane | ———— | Riksvei |
| ● | Bil u/barnesete | ———— | Kommunegrense |
| ● | Bil m/barnesete | | |

Registreringstidspunkt: 11.06.2014
 Antall parkeringsplasser: 190
 Antall parkerte biler: 161
 Antall uten adresse: 3

Antall biler innenfor
 1 km luftlinje: 117 (74%)
 2 km luftlinje: 137 (87%)
 5 km luftlinje: 141 (89%)
 10 km luftlinje: 149 (94%)

Målestokk 1:150 000





Innfartsparkering Harestua

Målestokk 1:150 000



Tegnforklaring

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

Registreringstidspunkt: 11.06.2014

Antall parkeringsplasser: 85

Antall parkerte biler: 77

Antall uten adresse: 2

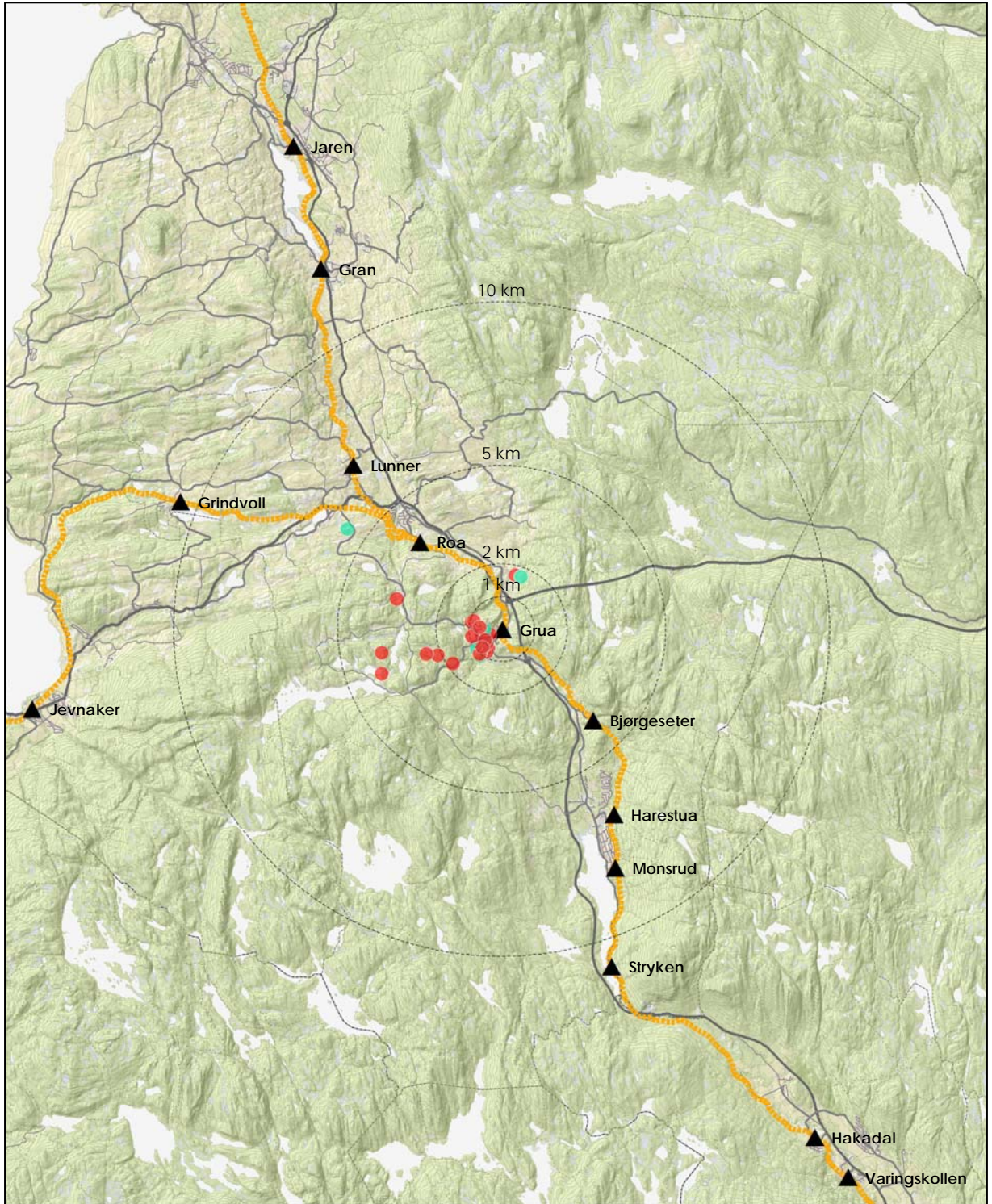
Antall biler innenfor

1 km luftlinje: 17 (22,67%)

2 km luftlinje: 52 (69,33)

5 km luftlinje: 69 (80%)

10 km luftlinje: 61 (81,33%)



Innfartsparkering Grua

Tegnforklaring

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

Registreringstidspunkt: 19.06.2014

Antall parkeringsplasser: 73

Antall parkerte biler: 36

Antall uten adresse: 2

Målestokk 1:150 000



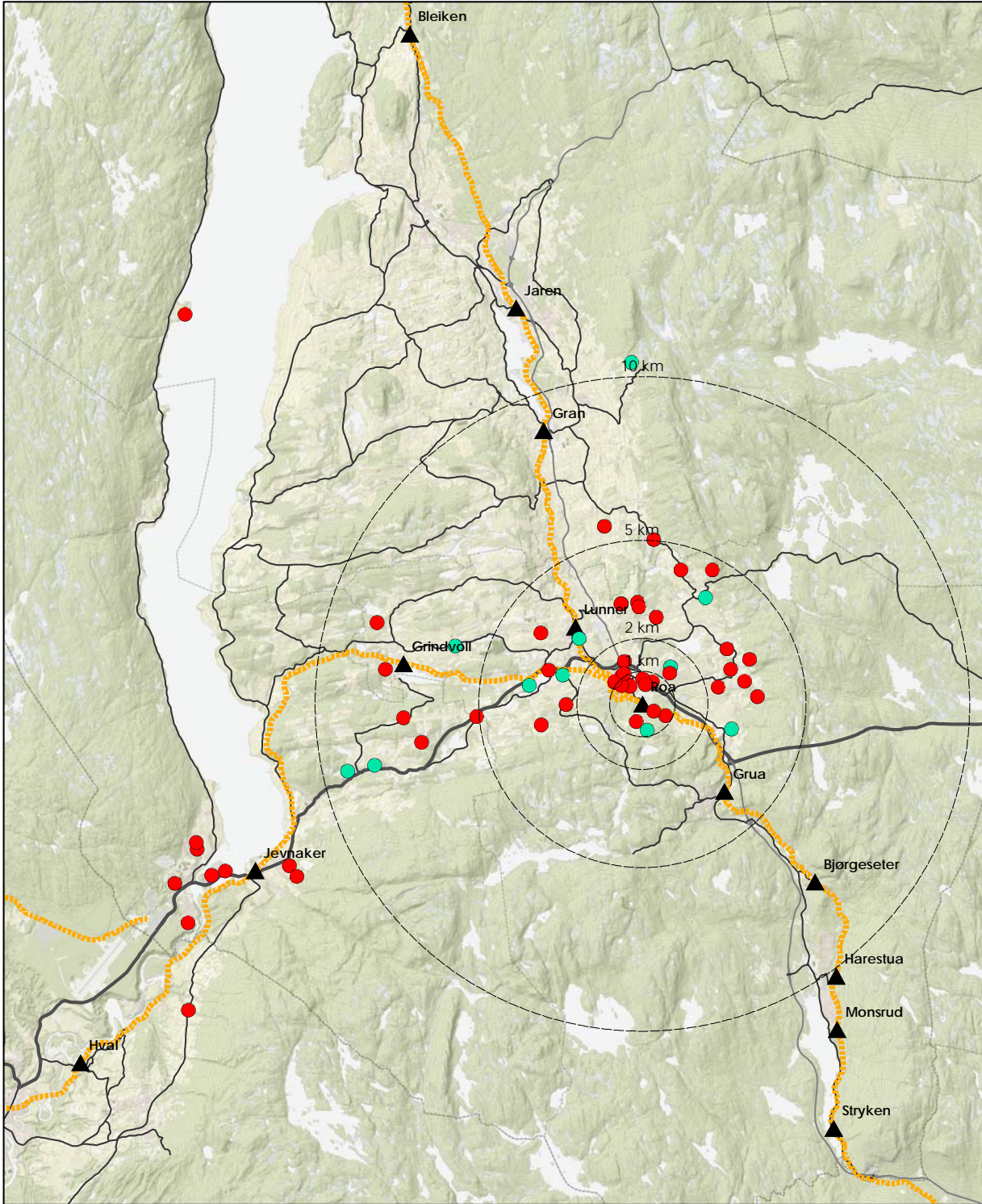
Antall biler innenfor

1 km luftlinje: 22 (64,71%)

2 km luftlinje: 27 (79,41%)

5 km luftlinje: 32 (94,12%)

10 km luftlinje: 33 (97,06%)



Innfartsparkering Roa

Tegnforklaring

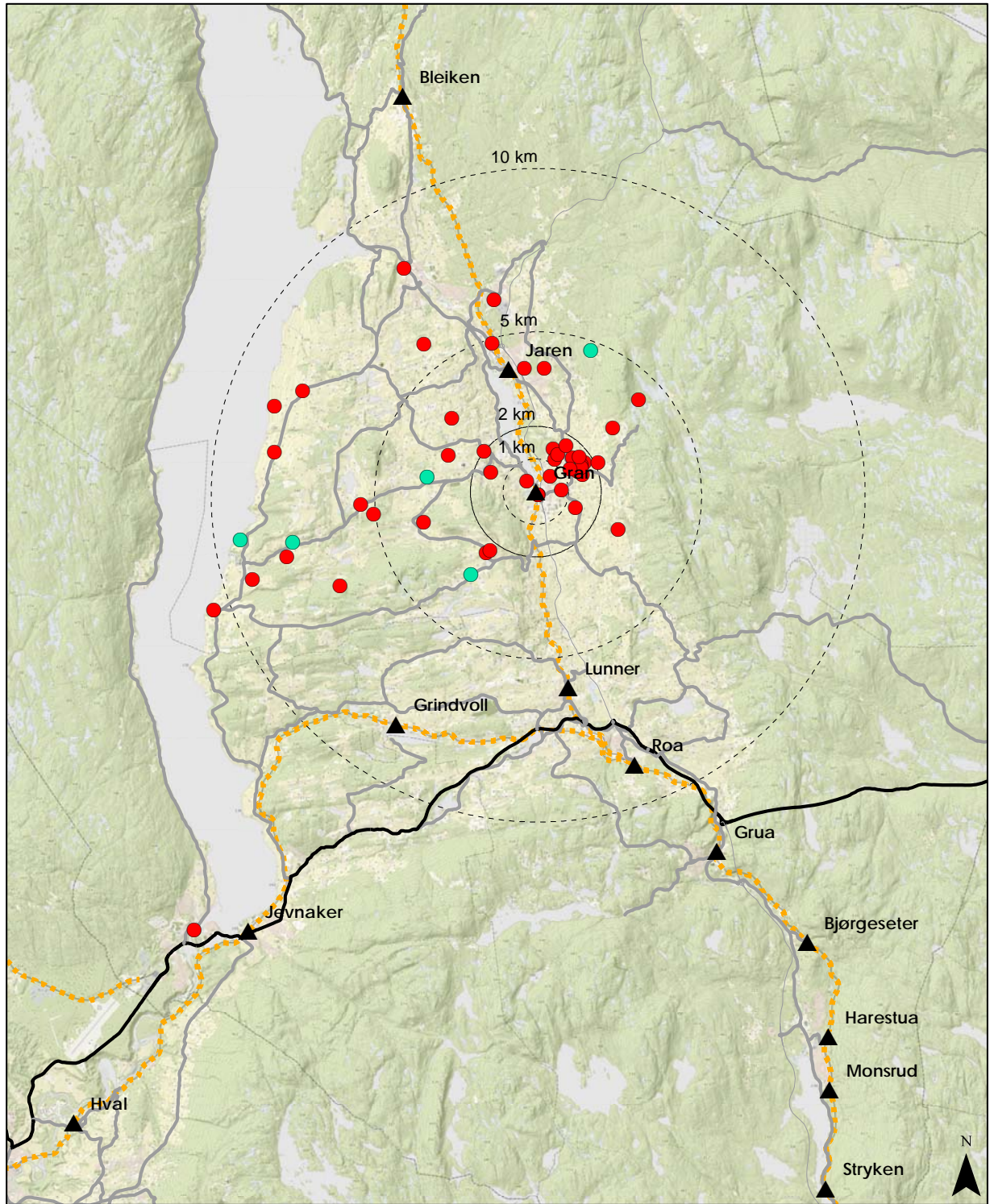
-----	Avstand fra stasjon	————	Europavei
▲	Jernbanestasjon	————	Fylkesvei
-----	Jernbane	————	Riksvei
●	Bil u/barnesete	————	Kommunegrense
●	Bil m/barnesete		

Registreringstidspunkt: 19.06.2014
 Antall parkeringsplasser: 100
 Antall parkerte biler: 68
 Antall uten adresse: 3

Målestokk 1:150 000

Antall biler innenfor
 1 km luftlinje: 10 (15%)
 2 km luftlinje: 18 (28%)
 5 km luftlinje: 40 (62%)
 10 km luftlinje: 50 (77%)





Innfartsparkering Gran

Målestokk 1 : 150 000

Tegnforklaring

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

Registrert 19.06.2014
 Antall parkeringsplasser: 60
 Antall parkerte biler: 56
 Antall uten adresse: 3

Andel biler innenfor:

1 km luftlinje	7,0 %
2 km luftlinje	37,5 %
5 km luftlinje	64,2 %
10 km luftlinje	87,5 %