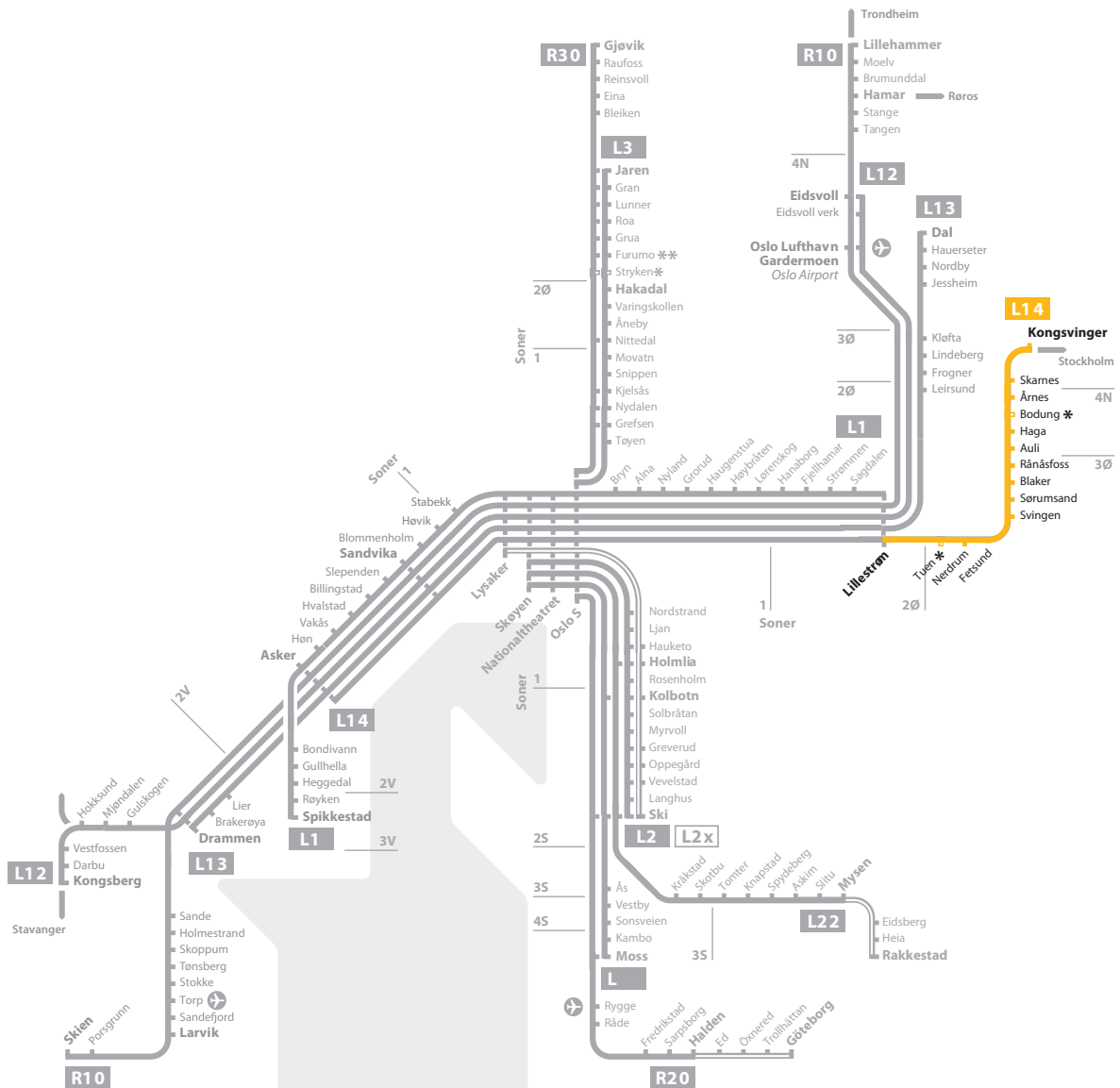


KONKRETISERING AV JERNBANEVERKETS PARKERINGSSTRATEGI
KONGSVINGERBANEN

TUEN - KONGSVINGER



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 21
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 42
VEDLEGG 1: REGISTRERING MARS 2014	SIDE 44
VEDLEGG 2: NUMMERSKILTREGISTRERING FEBRUAR 2014	SIDE 58

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 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 Tuen - Kongsvinger 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 denne strekningen er Fetsund, Sørumsand, Årnes, Skarnes og Kongsvinger.

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 Tuen, Nerdrum, Svingen, Blaker, Rånåsfoss, Auli, Haga og Bodung.

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 regjerings 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 Tuen til Kongsvinger, 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. Analyser og anbefalinger for Lillestrøm stasjon er del av utredningen for strekningen Spikkestad - Lillestrøm.

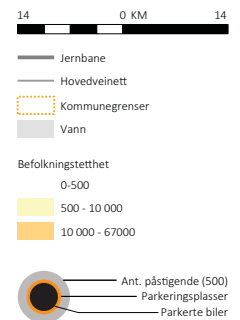
Kartet på neste side viser det relative passasjertallet for de tretten stasjonene på strekningen. Jernbanen går gjennom kommunene Skedsmo, Fet, Sørumsund, Nes, Sør-Odal og Kongsvinger på strekningen.

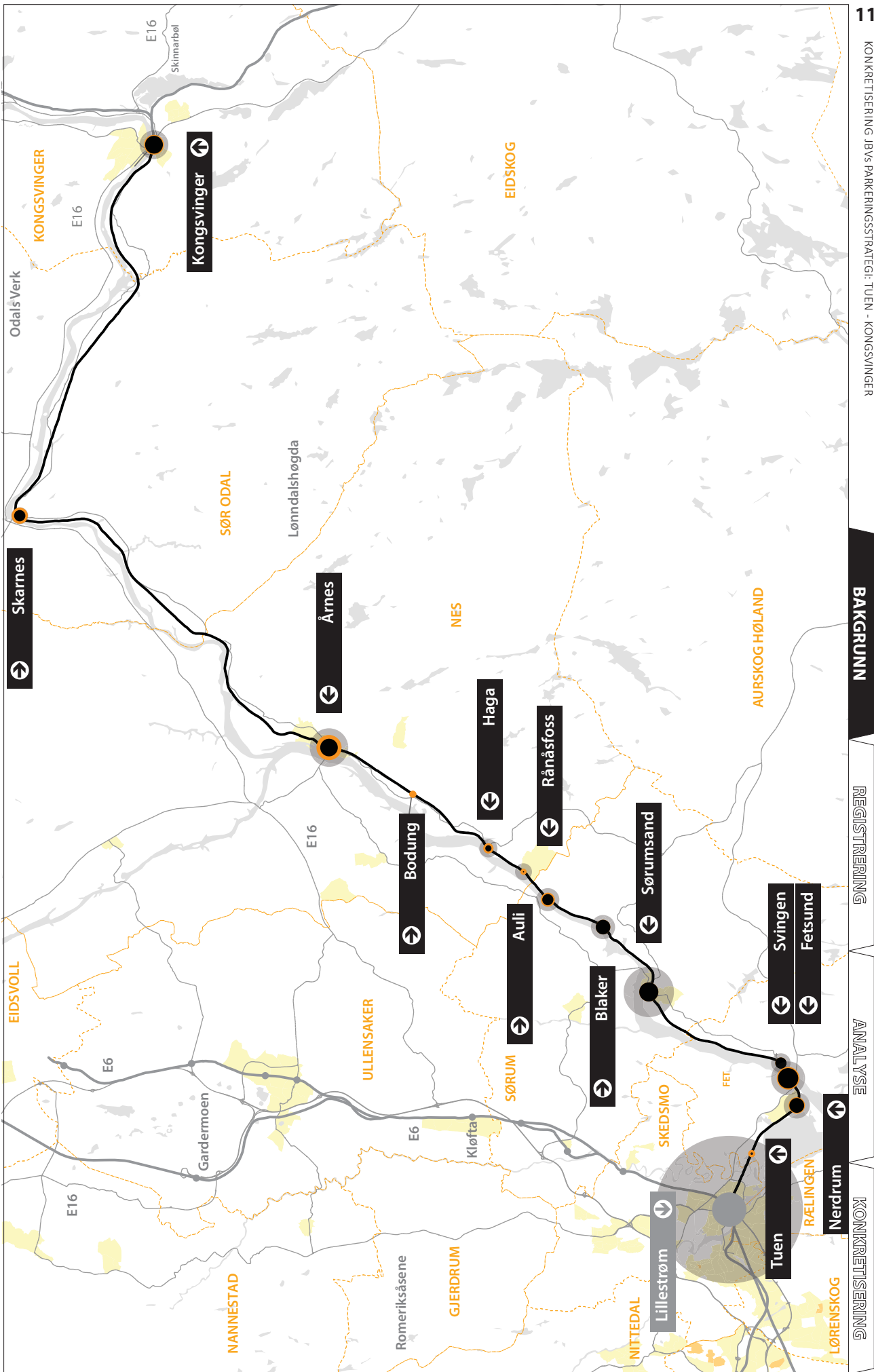
KART 1

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 7). Registreringene omfatter parkerings- og sykkeltilbudets standard, kapasitet og belegg, samt annet kollektivtilbud nær stasjonen. Videre har kommunenes arealplaner samt andre relevante plandokumenter i regionen blitt gjennomgått. Registreringene ved hver stasjon er samlet i vedlegget bak i rapporten.

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

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

Som kartet viser, var bilparkeringen fullt belagt ved Nerdrum, Fetsund, Svingen, Sørumsand og Blaker. Kongsvinger og Rånåsfoss hadde høyt belegg. Haga, Årnes og Skarnes var middels belagt, mens Tuen, Blaker, Auli og Bodung hadde grei kapasitet. Parkeringsplassen på elvesiden av Årnes stasjon ble utvidet i november 2013. Belegget har siden vært økende.

Teoretisk sett er det, med utgangspunkt i reguleringsformål og tilgjengelige arealer som eies av JBV eller NSB, utvidelsesmuligheter ved Nerdrum, Blaker og Skarnes. Det potensielle arealet på Blaker er ikke regulert til parkering, men har status som jernbaneareal i kommuneplanen.

På oppdrag fra Akershus fylkeskommune har TØI gjennomført nummerskiltregistreringer Nerdrum, Fetsund, Svingen, Blaker og Årnes. Jernbaneverket gjorde tilsvarende registreringer for Skarnes og Kongsvinger i juni 2014. 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. Registreringene viser at Nerdrum, Fetsund, Svingen og Kongsvinger i hovedsak benyttes av reisende som bor i gang- og sykkelavstand til stasjonen. Parkeringen på Fetsund og Svingen brukes også av reisende fra Øyeren og Aurskog Høland. Kongsvinger er innfartstasjon for Eidskog og Grue. Årnes betjener i relativt stor grad den spredte bebyggelsen i kommunen. Det samme gjelder for Blaker, som dessuten er innfartstasjon for reisende fra Aurskog Høland. Skarnes betjener et stort oppland som mangler kollektivdekning, inkludert de nedlagte stasjonene langs Kongsvingerbanen.

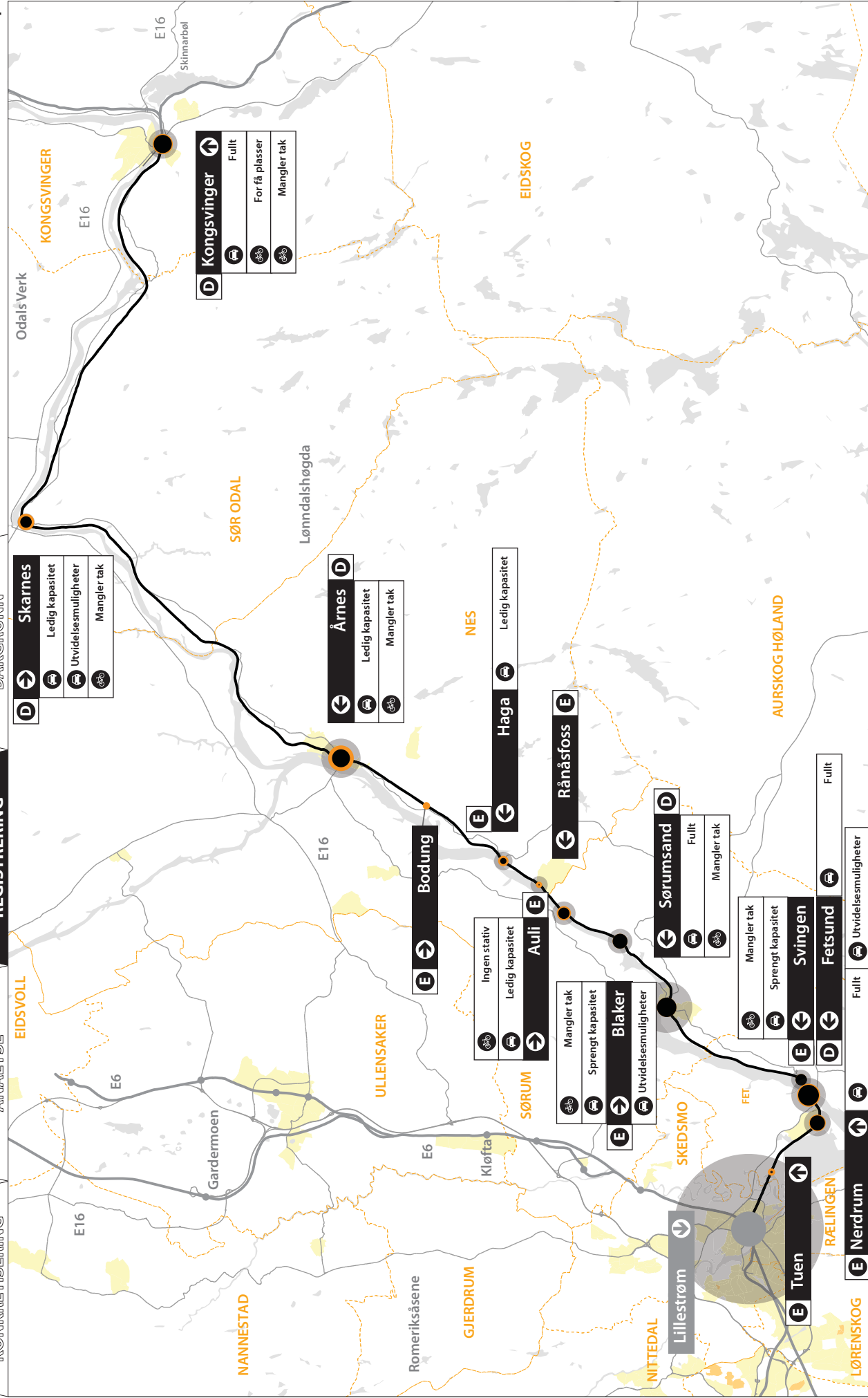
* Tiltakskatalog.no -

Innfartsparkering for biler

Nummerskilt ble registrert på Blaker og Årnes før innføringen av ny sonestruktur. Det er sannsynlig at Årnes i dag har flere tilreisende fra Skarnes og Sør-Odal som ikke er omfattet av ordningen.

For sykkel er det registrert antall sykkelparkeringsplasser samt belegg og i tillegg gjort en vurdering av standarden på sykkelparkeringen. Registreringene ble gjennomført i februar og det var noen plussgrader og overskyet. Vær og føre tilsier at sykkelsesongen ikke var i gang ved registreringstidspunktet. Andelen som sykler øker utover våren og sommeren og vil trolig vise et større behov for sykkelparkering enn registreringene i mars.

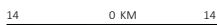
Hva gjør at noen stasjoner har fulle parkeringsplasser mens andre har ledig kapasitet? På de neste sidene følger en analyse av forhold vi mener påvirker etterspørselen etter parkering og som derfor må vektlegges når det skal utvikles et helhetlig grep for strekningen.



SITUASJON

ved registrering

Tegnforklaring



- Jernbane
- Hovedveinett
- Kommunegrenser
- Vann

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

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

TOGTILBUD

[FAKTORER SOM PÅVIRKER ETTERSPOØRSELEN 1]

Frekvens og reisetid påvirker attraktiviteten til reisemiddelet og derfor også etterspørselen etter parkering. Linje L14 mellom Asker og Kongsvinger stopper kun på knutepunkter mellom Asker og Lillestrøm. Fra Lillestrøm til Kongsvinger stopper toget på alle stasjoner. På Tuen og Bodung stopper toget i rush, to avganger per døgn i hver retning.

Det er ikke planlagt endringer i stoppmønster, frekvens eller reisetid med 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 inkludert et ekstra tog i timen til Sørumsand som ikke vil være mulig med de infrastrukturtiltakene som per nå ligger inne i NTP og Handlingsprogrammet. Videre er det forutsatt at tog i grunnrute får doblet setekapasitet og at reisetiden reduseres med oppimot ti minutter. Sammenslåingen av Rånåsfoss og Auli legges til grunn.

På mellomlang sikt betyr dette altså en generell tilbudsforbedring på strekningen, og et tilbud som gjør stasjonene Nerdrum, Fetsund og Sørumsand særlig attraktive.

Tabellen nedenfor 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
Lillestrøm	X	X	6(10)	7(11)	Lik 2014	Lik 2014
Tuen	X	X	0(1)	0(1)	Lik 2014	- 5-10
Nerdrum	X	X	1(2)	2(2)	Lik 2014	- 5-10
Fetsund	X	X	1(2)	2(2)	Lik 2014	- 5-10
Svingen	X	X	1(2)	0(1)	Lik 2014	- 5-10
Sørumsand	X	X	1(2)	2(2)	Lik 2014	- 5-10
Blaker	X	X	1(2)	1(2)	Lik 2014	- 5-10
Rånåsfoss	X	X	1(2)	1(2)	Lik 2014	- 5-10
Auli	X		1(2)		Lik 2014	
Haga		X	1(2)	0(1)	Lik 2014	- 5-10
Bodung	X	X	0(1)	0(1)	Lik 2014	- 5-10
Årnes	X	X	1(2)	1(2)	Lik 2014	- 5-10
Skarnes	X	X	1(2)	1(2)	Lik 2014	- 5-10
Kongsvinger	X	X	1(2)	1(2)	Lik 2014	- 5-10

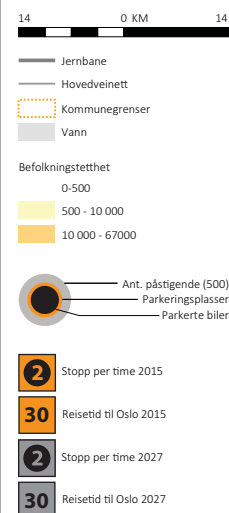
1) Antall per time. Tall i parentes inkluderer innsatstog i rushretning.

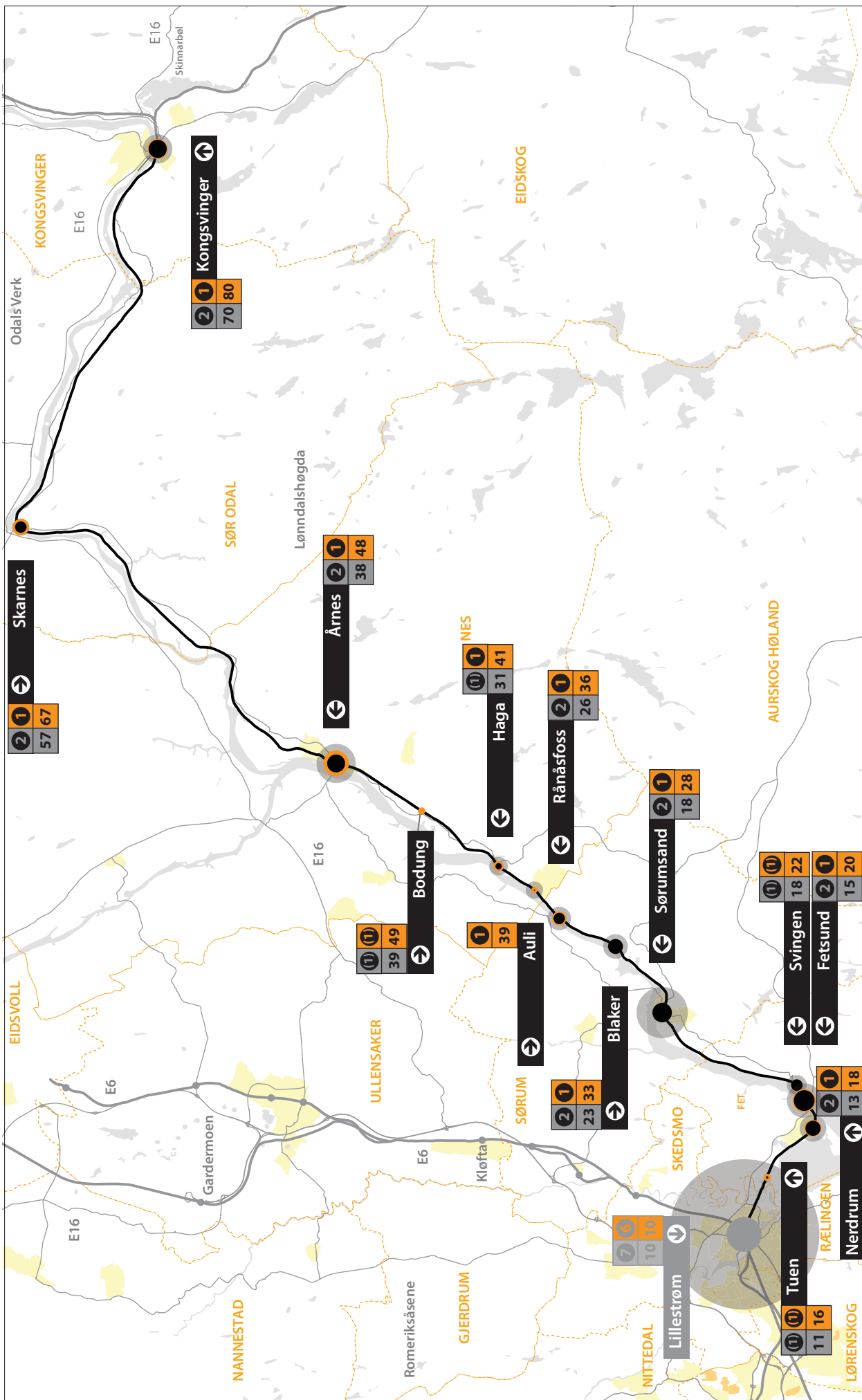
2) Angir tilbudsforbedringer i minutter.

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

BILLETTSONER

Kartet på side 21 viser sonestruktur for Ruters og NSBs linjer i Oslo og Akershus. Skarnes og Kongsvinger ligger i Hedmark fylke og omfattes ikke av dette prissamarbeidet. Månedskort herfra er dermed dyrere. Se tabell for priseksempler. Prisen for 30-dagers periodebillett er gjengitt i tabellen under og viser at prisøkningen er betydelig nord for Årnes og at reisende fra Skarnes og Kongsvinger dessuten må betale et tillegg for overgang til det lokale kollektivsystemet i Oslo. Skille mellom sone 3 og 4 går sør for Auli. For dem som skal til Lillestrøm, og ikke hele veien til Oslo sentrum, vil det altså lønne seg å starte reisen ved Rånåsfoss.

STASJON (SONE)	PRIS PER MÅNED TIL OSLO	INKL. OVERGANG I OSLO
LILLESTRØM (2)	1160,-	1160,-
TUEN- ÅRNES (3-4)	1670,-	1670,-
SKARNES 2640,-	3140,-	3640,-
KONGSVINGER	3072,-	3572,-

ADGANGSREGULERING (OBLAT) OG BRUKERBETALING

Kartet viser også hvilke stasjoner som er adgangsregulert og hvor parkeringsplassene er forbeholdt togpendlere med SMS-oblat. 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 den reisende fleksibilitet med tanke på valg av avreisestasjon. Oblatordningen skal sikre at parkeringsplassene benyttes av dem som reiser med toget.

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

Med unntak av enkelte større bystasjoner, er bruken av prisvirkemiddelet per i dag relativt begrenset. Bruk av prismekanismer vil være et viktig virkemiddel i kommuner som har og praktiserer en parkeringsstrategi. Det vil i denne sammenheng være sentralt med samordning av prisnivå og regulering for nærliggende kommunale parkeringsplasser slik at de ulike parkeringstilbudene benyttes som forutsatt. Avgiftsbelagt parkering i nærheten av stasjonen vil kunne føre til at 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 brukerbetaling prisnivå 1 (utenfor by)
- iii. Oblat knyttet til månedsbillett i kombinasjon med månedsbasert brukerbetaling eller dagsbasert brukerbetaling (i og utenfor by)
- iv. Kun dagsbasert brukerbetaling tilknyttet enkeltbillett prisnivå 1 (utenfor by)
- v. Kun dagsbasert brukerbetaling tilknyttet enkeltbillett prisnivå 2 (i by)

Nøyaktig prisnivå må tilpasses den lokale konteksten.

Oblatordning ble innført på Sørumsand i april 2014, altså etter tidspunkt for registrering. Det er tidsbegrensning på en del av de kommunale parkeringsplassene i Sørumsand. I Årnes skal det innføres nye parkeringsbestemmelser, med maks tre timer gratis parkering i sentrum. Dette kan påvirke parkeringsbelegget på stasjonen, og gjøre oblat aktuelt. Videre bør prisregulering vurderes som virkemiddel for å regulere parallellkjøring langs jernbanen til billigere månedsbillett ved Årnes. På Kongsvinger er offentlige parkeringsplasser avgiftsbelagt og på de kommunale plassene forbeholdt togpendlere, er parkeringen regulert med p-bevis. Jernbaneverket har imidlertid ikke iverksatt oblatordning for innfartsparkeringen ved stasjonen.

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 handelsparkering 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. Store sentrumsarealer i de fleste tettstedene på strekningen er avsatt til flateparkering og større grad av sambruk kan være aktuelt i Sørumsand, Årnes, Skarnes og Kongsvinger.

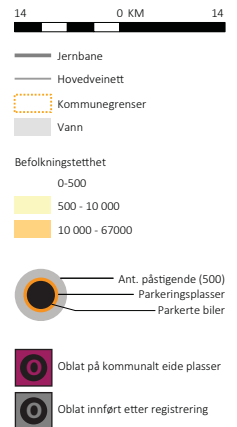
Der arealpresset er høyt og registreringer har vist at plassene i stor grad benyttes av reisende fra boligområder med godt busstilbud og/eller sykkelavstand til

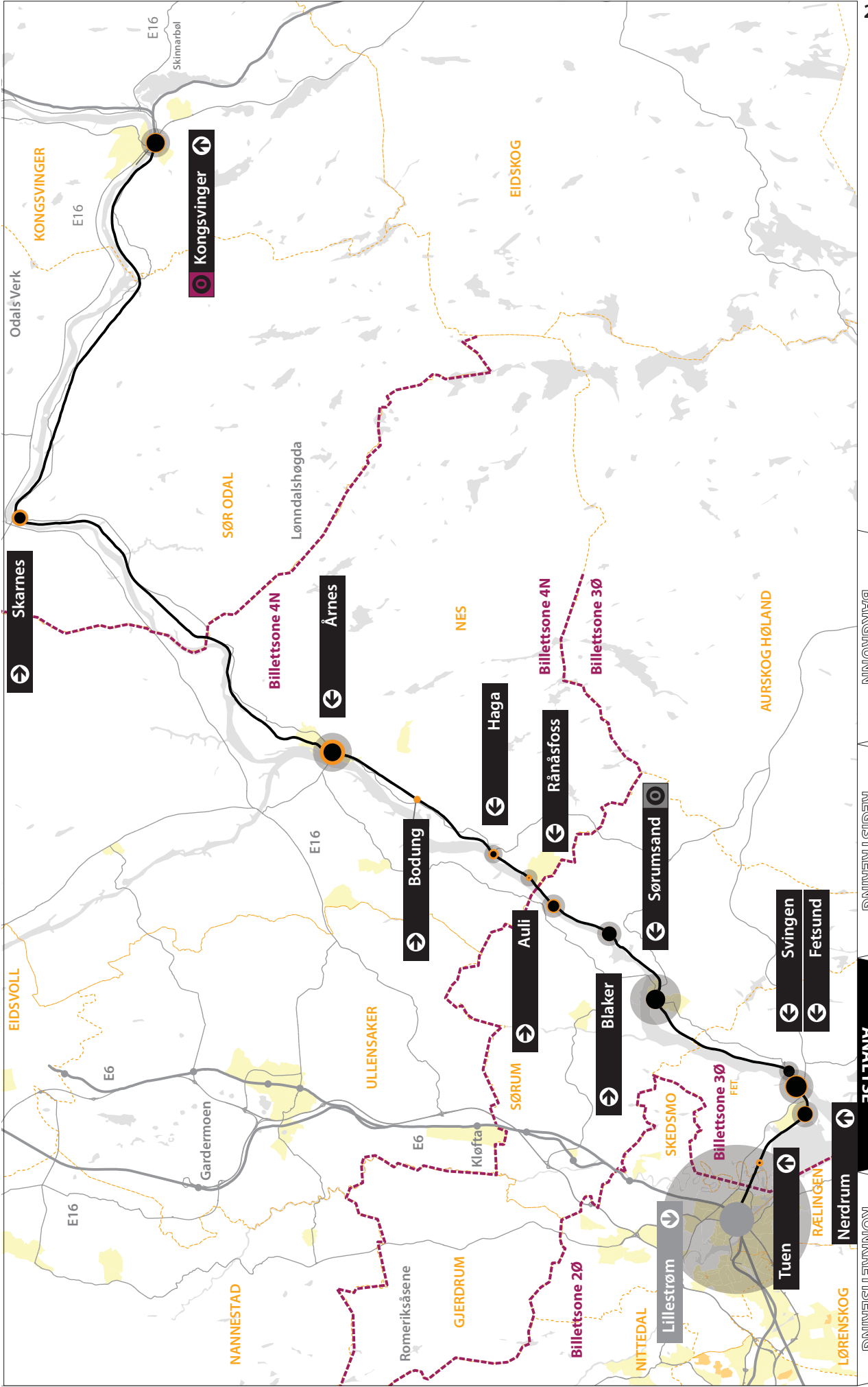
stasjonen, kan lokalisering av parkeringstilbudet være et egnet virkemiddel for å regulere etterspørselen. Avstanden må nødvendigvis tilpasses lokale forhold, men lokalisering i størrelsesorden 300 meter fra plattform kan ha en egnet effekt. For stasjoner som i ustrakt grad betjener oppland uten kollektivdekning og der det ønskes fortetting, eksempelvis Kongsvinger, 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.

KART 4

BILLETTSONER

Tegnforklaring





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, dvs. E16, rv. 22, rv. 171, rv. 172, rv. 175 og rv. 253. Kartet viser også hvor det er bomstasjoner, samt hvor køen starter i morgenrushet.

Som nevnt har flere av stasjonene på strekningen har et oppland utenfor gang- og sykkelavstand. Tilreisende langs hovedveinettet fra sør og øst treffer jernbanen ved Svingen holdeplass. Nummerskiltregistreringene viser imidlertid at de fleste som parkerer ved Svingen bor nær stasjonen, mens det ved Fetsund stasjon er en del reisende fra Trøgstad og Aurskog-Høland. Det kan skyldes flere parkeringsplasser og bedre parkeringsforhold ved Fetsund stasjon. Blaker har tilreisende fra Hagegrenda og Aursmoen ettersom rv. 171 fra Aurskog-Høland møter Kongsvingerbanen her. Årnes har tilreisende fra spredt boligbebyggelse i øst og nord.

Nummerskiltregistrering på Eidsvoll, Dal, Hauersetser, Jessheim og Kløfta stasjoner på Hovedbanen viser at disse stasjonene benyttes av pendlere fra Nes og Sør-Odal kommuner. Dette skyldes trolig godt utbygd hovedveinett samt billettsonestrukturen og bedre togtilbud på Hovedbanen sammenlignet.

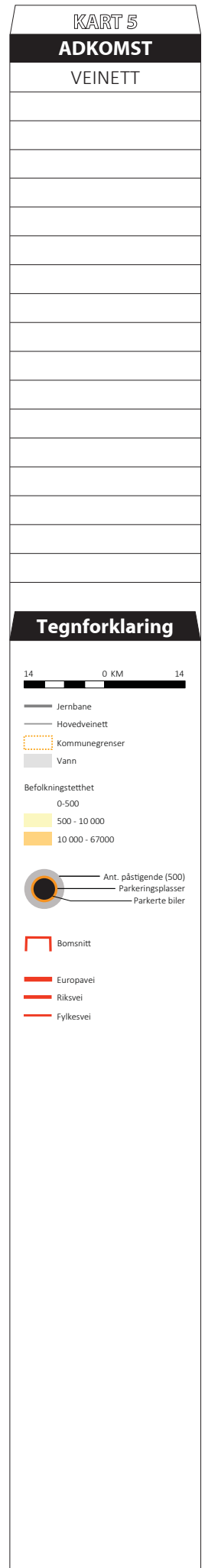
Nummerskiltregistreringene ved Kongsvingerbanen viser at en stor andel av de som parkerer ved stasjonene på strekningen bor innenfor en avstand på 1-3 kilometer fra stasjonen. Dette gjelder spesielt for Nerdrum stasjon der de aller fleste parkerte bilene ved stasjonen var registrert med adresse mindre enn 3 kilometer fra holdeplassen. Holdeplassen har kun adkomst via lokalveinettet.

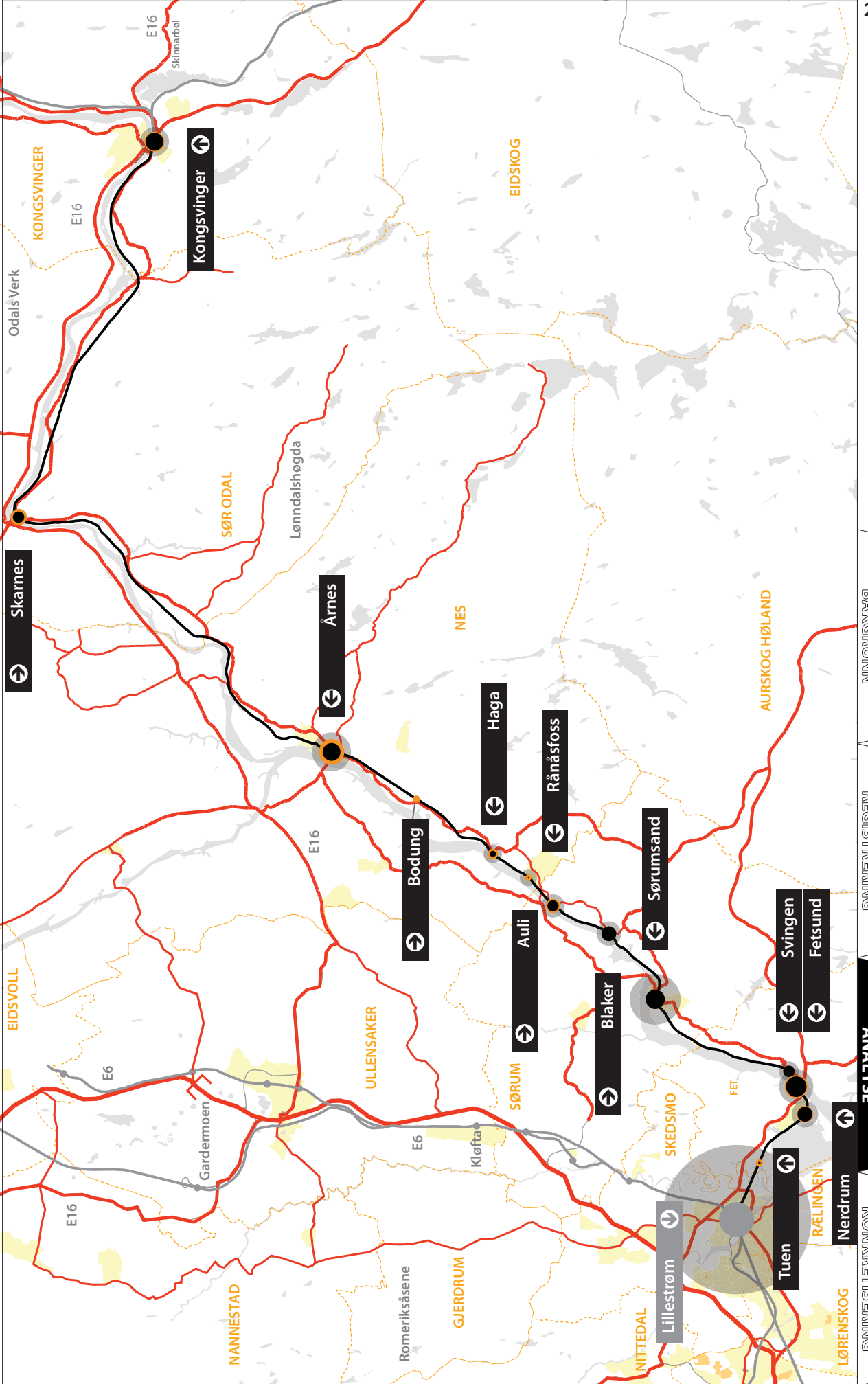
E16 og Kongsvingerbanen har til dels forskjellige traseer, men dekker deler av det samme opplandet. Reisende fra Nes, Sør-Odal og Kongsvinger kommuner kan også kjøre E16 i retning Kløfta og Oslo. E16 har moderat trafikk østfra, men møter køen ved Skedsmo. Det er framkommelighetsproblemer ved Fetsund bru i rush. Utvidelse av rv. 22 mellom Fetsund og Lillestrøm som ferdigstilles, vil kunne gi mindre bilkø på deler av strekningen for en periode.

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.

I Oslos østkorridor er det et bomsnitt ved Trosterud, Veitvet og Rødtvet. På E16 er det et bomsnitt før Kløfta som kan påvirke reisende fra Nes, Sør-Odal og Kongsvinger til å reise med toget fra Årnes.





BAKGRUNN

REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

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 26 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 februar og under registreringsperioden var det snø og sludd med temperaturer rundt 0°C. Mellom 0 og 5 prosent av de reisende parkerte sykler ved stasjonene på strekningen i registreringsperioden. Resultatene er noe høyere enn undersøkelser* som viser at sykkelandelen i Oslo og Akershus er rundt 1 prosent i månedene fra desember til februar. De samme undersøkelsene viser at sykkelandelen i månedene mai til august ligger på mellom 6 og 9 prosent. Andelen syklende er noe større i Oslo enn i Akershus.

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.

Kongsvingerbanens trase går på østsiden av Glomma og dette gjør at flere områder vest for elva ikke har direkte sykkeladkomst til stasjonene. For øvrig er landskapet svært flatt og derigjennom attraktivt for sykling. I de mindre tettstedene er det i liten grad utbygd egne sykkelanlegg eller gang-/sykkelveier, men sykling til stasjonen kan i hovedsak skje på veier med liten trafikk. I de større tettstedene som Fetsund, Sørumsand, Årnes, Skarnes og Kongsvinger er det bedre tilrettelagt med sammenhengende sykkelveinett. Statens vegvesen har bevilget midler til videre utvikling av sykkelveinett i Kongsvinger. Fet og Kongsvinger kommuner har egne sykkelstrategier.

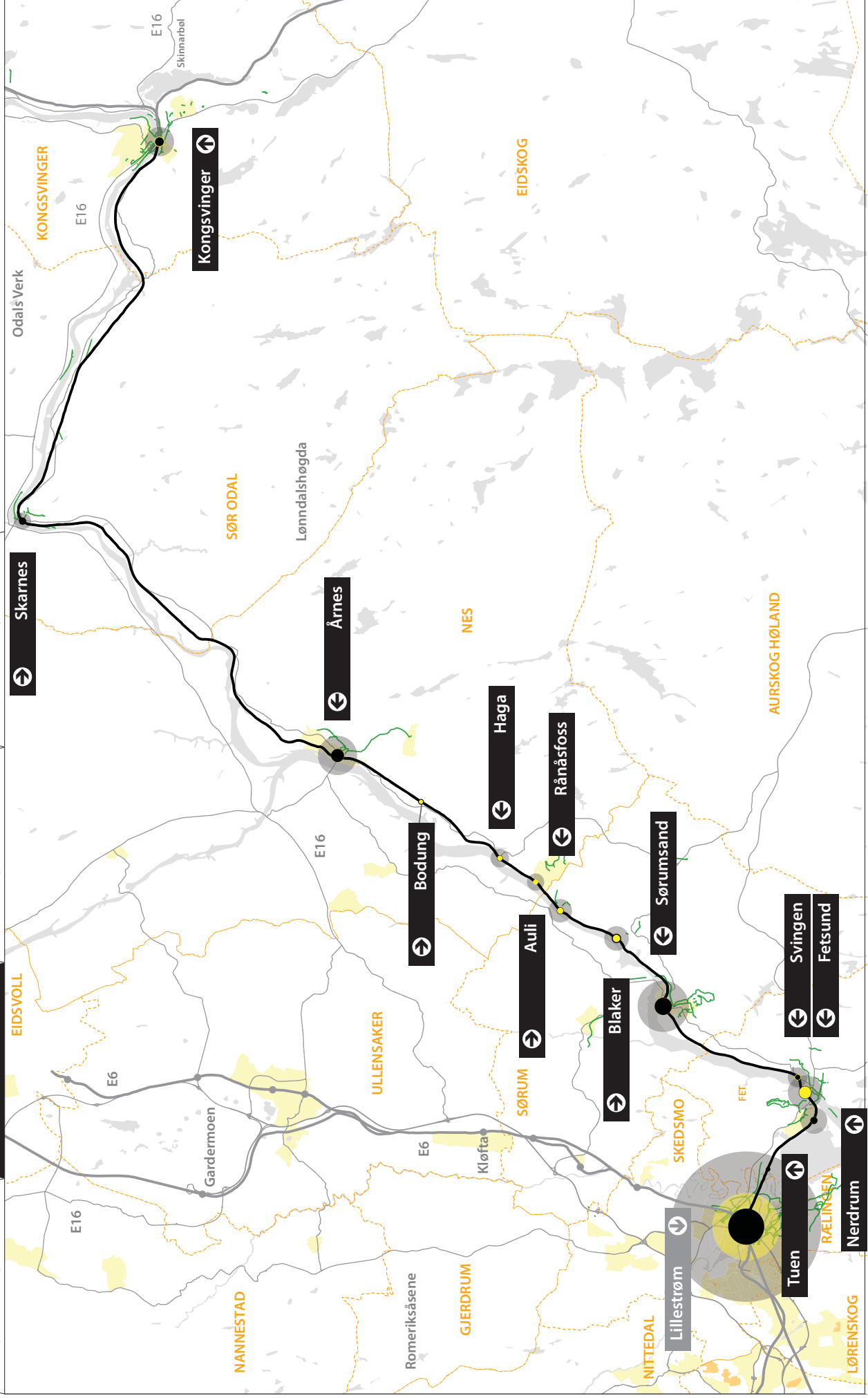
SYKKELPARKERING

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.

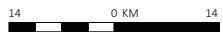
* Bruk av sykkel i Oslo og Akershus.
Analyser basert på Ruters MIS,
Enable 2013.

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 Kongsvinger, 12 prosent på Skarnes, Årnes, Sørumsand, Svingen og Fetsund og 10 prosent på de øvrige stasjonene.

Foruten Svingen, Auli og Kongsvinger har de fleste stasjonene på strekningen tilnærmet grei kapasitet på sykkelparkeringen. Stativene er stort sett plassert med god synlighet og enkel adkomst. Standarden varierer og ved flere stasjoner mangler tak.



Tegnforklaring



- Jernbane
- Hovedveinett
- Kommunegrenser
- Vann

- Befolknings tetthet
- 0-500
 - 500 - 10 000
 - 10 000 - 67000

- Ant. påstigende (500)
- 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

Ved Sørumsand, Årnes og Kongsvinger er det etablert bussterminaler nært opptil stasjonene.

Bussterminalen på Sørumsand er i hovedsak stoppested for skoleruter, men betjener også boligområdene sør for stasjonen med et busstilbud som er godt taktet og korresponderer med toget, inkludert innsatstogene i rush. Videre har den spredte boligbebyggelsen i øst og Høgsetergrenda et busstilbud i rush som korresponderer med toget. Buss fra Lørenfallet er dårlig taktet med toget.

Den spredte boligbebyggelsen omkring Årnes har et lavfrekvent og lite regulært (skole)busstilbud som stopper ved stasjonen. Årnes har busstilbud til Gardermoen, men dette er ikke taktet med toget.

Kongsvinger har bybuss som er strukturert i forhold til jernbanestasjonen og som betjener boligområdene på hver side av elva. De to ringbusslinjene på sørsiden av elva korresponderer greit med toget, men har noe ujevn frekvens. Fra nordsiden av elva, er busstilbudet dårlig taktet med toget. Bussen mot Eidskog korresponderer dårlig med toget.

Buss fra Øyeren og Trøgstad stopper ved Fetsund utenom rush, men togtilbudet ved Lillestrøm er sannsynligvis mer attraktivt for bytte. Videre bruker bussen mer enn en time til Fetsund og er neppe konkurransedyktig med bilen i reisetid på strekningen.

Plansamarbeidet i Oslo og Akershus anbefaler å styrke bussaksen fra Bjørkelangen via Fetsund til Lillestrøm.

På de mindre stasjonene er det ikke bussholdeplasser i nærheten eller det kjøres kun skole- eller serviceruter med få avganger per dag.

KONKURRERENDE KOLLEKTIVTILBUD

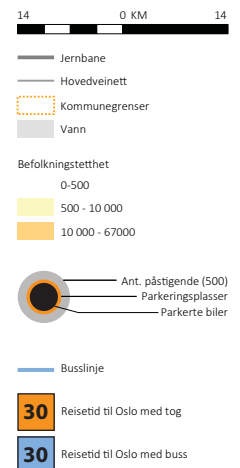
E16 følger Kongsvingerbanen langs nordre del av strekningen. Mellom Kongsvinger og Skarnes er TIMEkspresen konkurrerende med toget.

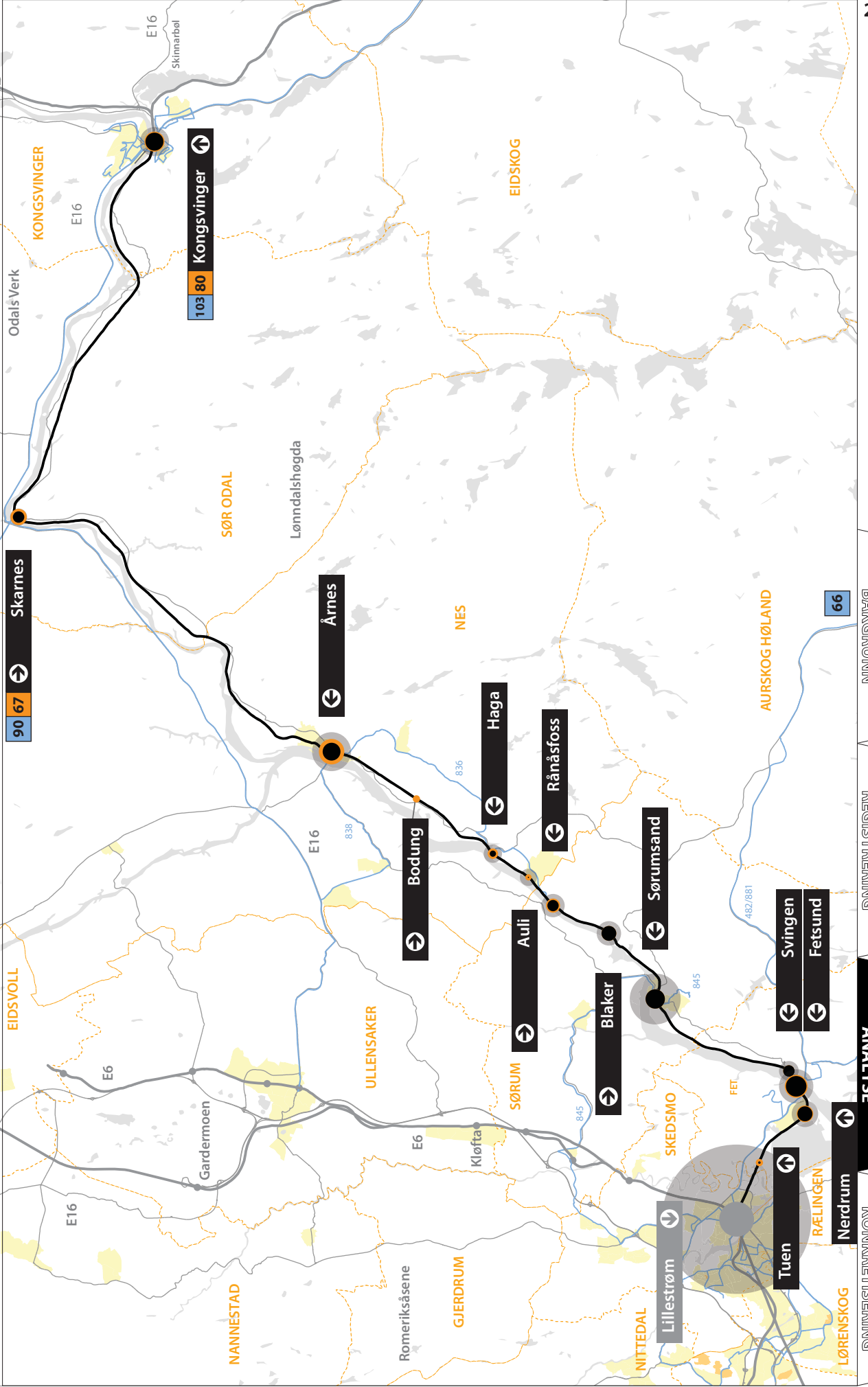
TIMEkspresens linje 2 kjører langs E16 fra Kongsvinger og Skarnes til Oslo og bruker 23 minutter lengre tid enn togets 1 time og 22 minutter fra Kongsvinger. I tillegg betjenes Kongsvinger og Skarnes av Nettbuss' rute 575 fra Charlottenberg til Oslo.

KART 7

KOLLEKTIV

Tegnforklaring





BAKGRUNN

REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

99

90 67 Skarnes

103 80 Kongsvinger

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.

Stasjonene Fetsund, Sørumsand, Årnes, Skarnes og Kongsvinger ligger sentralt i tettstedene, men alle kommunene har spredt boligbebyggelse og eller boligområder med noe avstand til stasjonen. Sentrumsområdene har noe høyere tetthet, men er omkranset av eneboligområder som ligger relativt nært opptil stasjonen. De øvrige stasjonene ligger i eller nær mindre tettsteder preget av lav tetthet og eneboligbebyggelse.

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.

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 eksisterende kollektivnettet. Kontorarbeidsplasser og publikumsrettet service skal plasseres ved viktige stasjoner på jernbanenettet og andre større kollektivknutepunkt. Fetsund, Årnes, Bjørkelangen og i særdeleshet Sørumsand og Kongsvinger pekt på som aktuelle for vekst langs denne strekningen.

Skedsmo kommune peker ut Lillestrøm - Strømmen - Kjeller som det viktigste satsingsområdet for vekst de nærmeste årene. Utbygging som kan ødelegge muligheten for tilstrekkelig vekst i de sentrale områdene rundt Lillestrøm og Strømmen stasjoner er ikke ønsket.

I **Fet kommunes** høringsutkast til ny kommuneplan trekkes Svingen og Fetsund fram som utviklingsområder med stasjonsnær lokalisering av bolig, service, kultur og næring. Kommunen ønsker å opprettholde Svingen holdeplass, i det minste fram til trafikkavviklingen over brua er utbedret, og ønsker derfor en kortsiktig

parkeringsutbedring ved holdeplassen. Kommuneplanens arealdel har utpekt Løkenåsen og Granåsen som utbyggingsområder.

I **Sørums kommun** skal befolkningsveksten komme i sentrale områder i Sørumsand og Frogner. Nye boligfelt skal bidra til å styrke tettstedene og bygge opp under kollektivtrafikken. I følge SSB har Sørums hatt størst vekst av alle kommunene på strekningen, med hele 30 prosent økning over en ti års periode. Mesteparten av denne veksten har funnet sted i Sørumsand, med ny boligutvikling i gangavstand fra stasjonen.

Nes kommun har en desentralisert utbygging og gjeldende arealdel legger opp til en fortsatt spredt utbyggingsstruktur. Kommunen er i en prosess med revisjon av kommuneplanen og signaliserer gjennom sin planstrategi en dreining av utbyggingsmønsteret sammenlignet med tidligere. Energi og klimaplanen for Nes sier at fremtidige utbyggingsfelt for boliger skal legges nær eksisterende traseer for kollektivtransport og planstrategien peker på at fremtidige nye utbyggingsområder utenfor Årnes må planlegges i tråd med regionale og nasjonale føringer. Høringsutkastet til kommuneplan følger derimot ikke opp målsettingene i planstrategien.

Sør-Odal kommun legger opp til utvikling av sju grender og ett sentrum på Skarnes. Det tas utgangspunkt i en befolkningsvekst på 1,5 prosent, som er langt høyere enn SSB sine prognoser. Nærhet til jernbane er sentralt i denne vekstsatsingen.

Kongsvinger kommun satser på å fortette sentrum og å ruste opp Festningsveien. I kommuneplanens arealdel (2010-21) legger kommunen opp til en boligstruktur som bygger opp under kollektivtrafikken. I Kongsvinger by ligger de fleste utbyggingsområdene innenfor 3 kilometer fra stasjonen. I tillegg er området rundt stasjonen gitt et sentrumsformål med blandet arealbruk og høy utnyttelse. I arealdelen har kommunen også satt av områder til boligutbygging i grendene Granli og Hokåsen.

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 er med varierende intensitet strukturert omkring jernbanen, og stasjonene har ulike forutsetninger hva angår togtilbud, beliggenhet i forhold til veinett, fortettingspotensial, oppland uten jernbane samt matebuss- og sykkelmuligheter. 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.

Kommunenes utviklingsplaner legger opp til utvikling av de største tettstedene Fetsund, Sørumsand, Årnes, Skarnes og Kongsvinger. For arbeidet med konkretisering av Jernbaneverkets parkeringsstrategi er det lagt til grunn et togtilbud som bygger oppunder denne knutepunktutviklingen.

I 2012 ble fire stasjoner nedlagt langs Kongsvingerbanen. Passasjerer fra disse spredtbygde områdene sokner nå til stasjonene Årnes og Skarnes. Videre er det sannsynlig at billettsonestrukturen bidrar til noe parallellkjøring med bil langs jernbanen til Årnes.

Strekningen har for øvrig et oppland nord for Kongsvinger og Skarnes. Reisende fra Sand i Nord-Odal kjører sannsynligvis til billigere billett, høyere frekvens og kortere reisetid fra Eidsvoll. I Nes og Sørum benytter reisende fra boligområdene på vestsiden av Glomma seg av bedre frekvens og kortere reisetid fra Kløfta og Frogner på Hovedbanen. Blaker og Fetsund har til dels et overlappende nedslagsfelt og oppland i Aurskog Høland som sokner til stasjonene. Plansamarbeidet for Oslo og Akershus peker for øvrig på strekningen Bjørkelangen-Fetsund-Lillestrøm som aktuell for en styrket bussakse. Bosatte langs Øyeren og Trøgstad benytter seg trolig av togtilbudet langs Østre linje og Svingen/Fetsund.

Nummerskiltregistreringer har vist noe innpendling fra Fet til høyere frekvens og lavere billettpris fra Lillestrøm stasjon. Tilgjengelighetstiltak som styrker togtilbudets attraktivitet langs Kongsvingerbanen, er sentralt for å unngå parallellkjøring med bil langs banen og for å bygge oppunder fortetting av Lillestrøm og unngå 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:

TUEN

Påstigende: 0-200

Parkeringsplasser: 20

Sykkelparkering: 8

P-belegg: 10 %

Bilp/påstigende: > 100 %

Sykkelp/påstigende: > 100 %

Holdeplassen ligger tett opptil et lite eneboligområde, har få reisende og få avganger. Bilparkeringen har lavt belegg. Tuen har kun rushtidsavgang fra 2014 og er ikke aktuell som avlastning for Lillestrøm. Holdeplassen har tilstrekkelig antall sykkelparkeringsplasser for dagens antall reisende. Adkomst til plattform er dårlig opparbeidet.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

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

Gange- utbedre adkomst til plattform

NERDRUM

Påstigende: 201-400

Parkeringsplasser: 100

Sykkelparkering: 20

P-belegg: 80 %

Bilp/påstigende: 40 %

Sykkelp/påstigende: 10 %

Holdeplassen ligger i ytterkanten av et eneboligområde og betjener reisende som bor i gang- og sykkelavstand. Parkeringen har høyt belegg. Cirka 10 av plassene ligger på kommunalt eid areal. Utvidelse av parkeringskapasiteten på Nerdrum vil kunne avlaste trafikken på Fetveien noe, men anbefales ikke ettersom parkeringen i hovedsak benyttes av reisende fra boligområdet omkring stasjonen og fordi en utvidelse kan bidra til mer parallellkjøring med bil langs jernbanen. Det er godt tilrettelagt for sykkel og kommunen planlegger etablering av gang og sykkelvei inn mot stasjonen. Taket på sykkelstativene har imidlertid en lite funksjonell utforming som beskytter dårlig mot nedbør.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Bilparkering- effektivisere med asfaltering og oppmerking

Sykkelparkering- vurdere utforming av tak

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

FETSUND

Påstigende: 401-600

Parkeringsplasser: 180 (248)

Sykkelparkering: 64

P-belegg: 90 %

Bilp/påstigende: 44 (60) %

Sykkelp/påstigende: 15 %

Stasjonen ligger i sentrum av Fetsund og betjener reisende hvorav halvparten bor i gang- og sykkelavstand fra stasjonen og resten i hovedsak kommer fra opplandet i sør langs rv. 22 og fra Bjørkelangen. Stasjonen har et høyt antall parkeringsplasser sammenlignet med antall reisende. Det er 180 plasser på Jernbaneverkets arealer samt ytterligere 70 oppstillingsplasser på privat eiendom forbeholdt reisende med gyldig billett. Parkeringen er full. Tilstrekkelig kapasitet på parkeringsplassen ved Fetsund stasjon vil kunne bidra til å avlaste Fetveien og Lillestrøm. En utvidelse av innfartsparkeringen er imidlertid ikke tilrådelig ettersom en svært stor andel av Fetsund sentrum brukes til flateparkering, kommunen ønsker sentrumsvekst og potensialet for overføring til gang og sykkel er stort. Primært bør kapasiteten ivaretas med adgangsregulering og eventuelt prising. Ved fortsatt behov kan kapasiteten økes ved sambruk av parkeringsarealer i sentrum. Adkomstveiene inn til stasjonen er i varierende grad tilrettelagt for sykkel. Sykkelparkeringen har per i dag grei kapasitet, men taket på sykkelstativene har lite funksjonell utforming som beskytter dårlig mot nedbør. Et styrket busstilbud fra Aurskog Høland via Fetsund til Lillestrøm vil kunne avlaste Fetveien og redusere innfarten til Fetsund og Lillestrøm ytterligere.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Oblat- innføre

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

Bilparkering- vurdere utvidelse som sambruk ved fortsatt etterspørsel

Sykkel- pådriver for bedre tilrettelegging mot stasjonen

Sykkelparkering- vurdere utforming av tak

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

Buss- pådriver for matebuss fra Aurskog-Høland

SVINGEN

Påstigende: 0-200

Parkeringsplasser: 43

Sykkelparkering: 8

P-belegg: 100 %

Bilp/påstigende: 30 %

Sykkelp/påstigende: 5 %

Svingen holdeplass ligger i utkanten av tettstedet, kun 800 meter fra Fetsund stasjon på motsatt side av Glomma. Holdeplassen betjener kommunens boligområder på østsiden av elva, hvorav så mange som tre fjerdedeler bor i gang- og sykkelavstand, og har dessuten noe innfart fra Øyeren og Trøgstad i sør. Bilparkeringen er full. Det er opparbeidet parkeringsplass vest for plattformen i tillegg til at det parkeres på gruset areal mellom Rovenveien og jernbanen. Parkeringen langs veien har dårlig sikt, mangler snuplass og er trafikkfarlig. Videre mangler oppmerket fotgjengerfelt til gangveien som ligger på motsatt side av Rovenveien for parkeringen i vest og plattform. Sykkelparkeringen er noe underdimensjonert i forhold til antall

reisende, mangler tak og er dessuten vanskelig tilgjengelig som følge av dårlig vintervedlikehold og mange villparkerte biler. Det er lagt til grunn for analysene at Svingen kun vil få rushtidsavganger fra 2027 og det anbefales derfor ingen større tiltak.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Bilparkering- utbedre sikkerhet (plasser ved Rovenveien)

Sykkelparkering- oppgradere med tak

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

Sykkelparkering- ivareta framkommelighet på holdeplassen

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

Gange- pådriver for bedre og mer sikker adkomst fra parkeringsplass

SØRUMSAND

Påstigende: 801-1000

Parkeringsplasser: 135

Sykkelparkering: 126

P-belegg: 100 %

Bilp/påstigende: 10 %

Sykkelp/påstigende: 10 %

Stasjonen ligger i Sørumsand sentrum og betjener boligområder i gang- og sykkelavstand til stasjonen. Det ble innført oblat i april; ved registrering i februar var bilparkeringen full. Kommunen ønsker at befolkningsveksten skal komme i sentrale deler av kommunen og det er igangsatt et knutepunktprosjekt for området rundt stasjonen. En stor del av Sørumsand sentrum disponeres til flateparkering. Kommunen har et sammenhengende sykkelveinett og det er flatt. Det er godt tilrettelagt for sykling inn mot stasjonen; og tellinger gjennomført så vidt inn i starten av sykkelsesongen viste at parkeringen under tak og nærmest plattformen var full, mens stativene uten tak bak stasjonen fortsatt hadde ledig kapasitet. Bedre takting av bussen til Lørenfallet kan også bidra til å redusere etterspørselen etter bilparkering.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

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

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

Sykkelparkering- oppgradere med tak

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

Buss- pådriver for takting motbuss (fra Lørenfallet)

BLAKER

Påstigende: 201-400

Parkeringsplasser: 78

Sykkelparkering: 36

P-belegg: 100 %

Bilp/påstigende: 40 %

Sykkelp/påstigende: 15 %

Blaker betjener et lite tettsted opptil stasjonen og dessuten den spredte boligbebyggelsen i området. I tillegg har stasjonen en del Aurskog og Bjørkelangen. Bilparkeringen er full og det er registrert biler utenfor parkeringsplassen som for øvrig mangler oppmerking. Stasjonen har tilfredsstillende kapasitet på parkeringen, men stativene mangler tak.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Bilparkering- effektivisere med asfaltering og oppmerking

Bilparkering- utvide (på areal som eies av NSB)

Sykkelparkering- oppgradere med tak

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

RÅNÅSFOSS

Påstigende: 0-200

Parkeringsplasser: 83

Sykkelparkering: 18

P-belegg: 80 %

Bilp/påstigende: 50 %

Sykkelp/påstigende: 10 %

Rånåsfoss betjener et lite tettsted opptil stasjonen og ligger cirka 1,5 kilometer sørvest for boligfeltet Auli. Det er lagt til grunn for analysene at Rånåsfoss og Auli skal slås sammen. Bilparkeringen har høyt belegg. Sykkelparkeringen har grei kapasitet, men enkelte av stativene mangler tak og er vanskelig tilgjengelig som følge av dårlig vintervedlikehold. Høydeforskjellen er nokså stor til Aulifeltet og det er for øvrig dårlig tilrettelagt for sykling fra boligområdene til stasjonen.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Bilparkering- behov vurderes når lokalisering besluttet og avstand til Aulifeltet kjent

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

Sykkel- pådriver for tilrettelegging inn mot stasjonen

AULI

Påstigende: 0-200

Parkeringsplasser: 12

Sykkelparkering: 0

P-belegg: 20 %

Bilp/påstigende: 10 %

Sykkelp/påstigende: 0 %

Holdeplassen ligger ved Glomma, med adkomst fra fylkesvei og cirka 500 til 1500 meter avstand og noe høydeforskjell til boligfeltet Auli. Det er lagt til grunn for analysene at Rånåsfoss og Auli skal slås sammen. Parkeringen har lavt belegg. Det ligger godt til rette for sykling fra boligområdet, men det er ikke etablert sykkelparkering ved stasjonen. Holdeplassen har vært utsatt for en del hærverk og mangler sosial kontroll på grunn av avsides beliggenhet.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Bilparkering- behov vurderes når lokalisering besluttet og avstand til Aulifeltet kjent

Sykkelparkering- etablere med tak (8-10 plasser)

HAGA

Påstigende: 0-200

Parkeringsplasser: 42

Sykkelparkering: 11

P-belegg: 60 %

Bilp/påstigende: 30 %

Sykkelp/påstigende: 10 %

Haga stasjon betjener et mindre boligområde opptil stasjonen og ligger cirka 1 kilometer sørvest for selve tettstedet. Bilparkeringen har ledig kapasitet. Det er relativt flatt i området, men ikke tilrettelagt for sykkel langs Hagavegen til stasjonen. Sykkelstativene ved stasjonen har god standard, men mangler tak. Det er lagt til grunn for analysene at Haga kun vil få rushtidsavganger fra 2027 og det anbefales derfor ingen større tiltak.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

Sykkelparkering- oppgradere med tak

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

Sykkel- pådriver for tilrettelegging mot stasjonen

BODUNG

Påstigende: 0-200

Parkeringsplasser: 24

Sykkelparkering: 12

P-belegg: 0 %

Bilp/påstigende: > 100 %

Sykkelp/påstigende: > 100 %

Holdeplassen ligger i et lite tettsted og har et tilfredsstillende antall bilparkering- og. Det er lagt til grunn for analysene at Bodung kun vil få rushtidsavganger fra 2027 og det anbefales derfor ingen større tiltak.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

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

ÅRNES

Påstigende: 401-600

Parkeringsplasser: 187

Sykkelparkering: 58

P-belegg: 70 %

Bilp/påstigende: 30 %

Sykkelp/påstigende: 10 %

Årnes er kommunesentrum i Nes et av de større tettstedene langs banen. Stasjonen betjener boligområder som ligger i gang- og sykkelavstand og dessuten den spredte boligbebyggelsen i kommunen. Det ble nylig etablert en ny bilparkering på elvesiden av stasjonen. Dette har lettet presset på parkeringen noe og ved registrering var det ledig kapasitet. Årnes er del av Ruters og NSBs sonestruktur og det er tenkelig at dette gjør stasjonen attraktiv for innfart, også fra tettsteder med

jernbane lengre nord. Store deler av sentrum disponeres til parkering. Kommunen vurderer tidsbegrensning på parkeringsplassene i sentrum og dette bør koordineres med oblatparkering på stasjonen for å unngå fremmedparkering. Kommunen har et sammenhengende sykkelveinett og det er flatt. Sykkelparkeringen ved stasjonen mangler tak. Boligområdene omkring sentrum er betjent med busslinjer som kan bli bedre taktet med toget.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag
 Oblat- innføre (når/hvis kapasitetsutfordringer)
 Brukerbetaling- vurderer månedsbetaling (priskategori iii, pris tilpasses lokal kontekst)
 Bilparkering- sambruk, eventuelt parkeringshus, vurderes ved fortetting og tettstedsutvikling
 Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 12 % av antall påstigende
 Buss- pådriver for bedre taktning med toget

SKARNES

Påstigende: 0-200	Parkeringsplasser: 100	Sykkelparkering: 10
P-belegg: 70 %	Bilp/påstigende: 80 %	Sykkelp/påstigende: 10 %

Stasjonen ligger i Skarnes tettsted som er relativt kompakt med hovedtyngden av bebyggelsen stasjonssiden, sørøst for Glomma. Skarnes stasjon betjener reisende som bor i gang- og sykkelavstand til stasjonen samt reisende fra den spredte bebyggelsen i øst hvor stasjonene ble lagt ned i 2012. Nummerskiltregistreringer har vist at de fleste reisende fra Nord-Odal kjører til billigere billett, høyere frekvens og kortere reisetid fra Eidsvoll. Stasjonen har en høy bilandel på tilbringerreisen og belegget på parkeringen er høyt. Tettstedet som helhet har mye flateparkering. Kommunen har et sammenhengende sykkelveinett og det er relativt flatt. Sykkelparkeringen mangler tak. Det er satt av midler i andre periode av inneværende handlingsprogram til planfri kryssing ved stasjonen.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag
 Bilparkering- sambruk, eventuelt parkeringshus, vurderes ved fortetting og tettstedsutvikling
 Oblat- innføre hvis kapasitetsutfordringer
 Brukerbetaling- vurderer månedsbetaling (priskategori iii, pris tilpasses lokal kontekst)
 Sykkelparkering- etablere stativ med tak
 Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 12 % av antall påstigende

KONGSVINGER

Påstigende: 201-400

Parkeringsplasser: 160

Sykkelparkering: 30

P-belegg: 90 %

Bilp/påstigende: 50 %

Sykkelp/påstigende: 10 %

Stasjonen ligger sentralt plassert i Kongsvinger by og betjener boligområder i gang- og sykkelavstand. Som endestasjon betjener Kongsvinger også nabokommunene langs rv. 2, Eidskog og Grue. I tillegg til plassene på Jernbaneverkets eiendom, er en kommunal plass ved stasjonen, avsatt til reisende. Begge parkeringsplassene er fulle, trolig som følge av fremmedparkering. De offentlige parkeringsplassene i kommunen er avgiftsbelagt og på de kommunale plassene forbeholdt togpendlere, er parkeringen regulert med p-bevis. Jernbaneverket har imidlertid ikke iverksatt oblatordning for innfartsparkeringen ved stasjonen. Kommunen ønsker fortetting omkring stasjonen, og ved arealutvikling 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. Dette vil kunne gjøre parkeringstilbudet attraktivt for dem med en lang tilbringerreise og mindre relevant for dem som kjører bil fra boligområder i gang- og sykkelavstand. Kommunen har sammenhengende sykkelveinett og de fleste i Kongsvinger bor innenfor en radius på 3 kilometer fra stasjonen. Glomma deler imidlertid sentrum i to og det er tungvint å ta seg mellom de to bydelene. Kommunen planlegger en gang- og sykkelbro fra stasjonsområdet over til Sentrum videregående som vil redusere gangveien mellom med opp mot 600 meter. Det er viktig at broen får sitt nedslagsfelt ved plattformene slik at flest mulig vil bruke boren i forbindelse med en togreise. Halvparten av sykkelstativene mangler tak.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor areal som disponeres i dag

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

Oblat- innføre

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

Sykkelparkering- oppgradere med tak

Sykkelparkering- etablere stativ med tak (20-30 plasser)

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

Sykkel- ivareta framkommelighet på stasjonsområdet

Sykkel/gange- pådriver for tilrettelegging inn mot stasjonen (gangbro over Glomma)

Buss- pådriver for bedre takting mot toget (fra Eidskog og boligområdene nord for Glomma og Eidskog)

KONKRETISERING AV PARKERINGSSTRATEGI

KORT SIKT (FRA 2015)

- Bilparkering- utvide: Blaker
- Bilparkering- effektivisere med asfaltering og oppmerking: Nerdrum, Blaker
- Bilparkering- utbedre trafiksikkerhet: Svingen
- Oblat- innføre: Årnes
- Oblat- innføre når/hvis kapasitetsutfordringer: Årnes
- Sykkelparkering - oppgradere med tak: Svingen, Sørumsand, Blaker, Haga, Kongsvinger
- Sykkelparkering- etablere stativ med tak: Svingen, Skarnes, Kongsvinger
- Sykkelparkering- vurdere utforming tak: Nerdrum, Fetsund
- Sykkel- ivareta framkommelighet på stasjonsområdet: Svingen, Kongsvinger
- Sykkel- pådriver for bedre tilrettelegging mot stasjonen: Fetsund, Rånåsfoss, Haga
- Gange- utbedre adkomst: Tuen, Svingen
- Buss- pådriver for takting mot toget: Sørumsand, Årnes, Kongsvinger
- Buss- pådriver for matebuss: Fetsund

MELLOMLANG SIKT (MOT 2027)

- Bilparkering- vurdere utvidelse som sambruk ved fortsatt etterspørsel: Fetsund
- Bilparkering - sambruk, eventuelt parkeringshus, vurderes ved fortetting og tettstedsutvikling: Sørumsand, Årnes, Skarnes
- Bilparkering- flytting, sambruk, eventuelt parkeringshus, vurderes ved fortetting og tettstedsutvikling: Kongsvinger
- Bilparkering- vurdere behov når framtidig lokalisering kjent: Rånåsfoss og Auli
- Oblat - innføre hvis kapasitetsutfordringer: Årnes
- Brukerbetaling- vurdere månedsbetaling priskategori iii: Fetsund, Sørumsand, Årnes, Skarnes, Kongsvinger
- Gange/sykkel- pådriver for bedre tilrettelegging mot stasjonen med gangbru: Kongsvinger
- Sykkelparkering - utvide i takt med trafikkvekst og iht. nasjonale mål: Alle stasjoner

LANG SIKT (MOT 2040)

- Videreutvikling av anbefalinger for mellomlang sikt. Det er knyttet usikkerhet til hvordan en eventuell dobbeltsporet bane vil påvirke togtilbudet.

VEDLEGG 1: REGISTRERING PÅ STASJONENE

MARS 2014

BAKGRUNN

REGISTRERING

ANALYSE

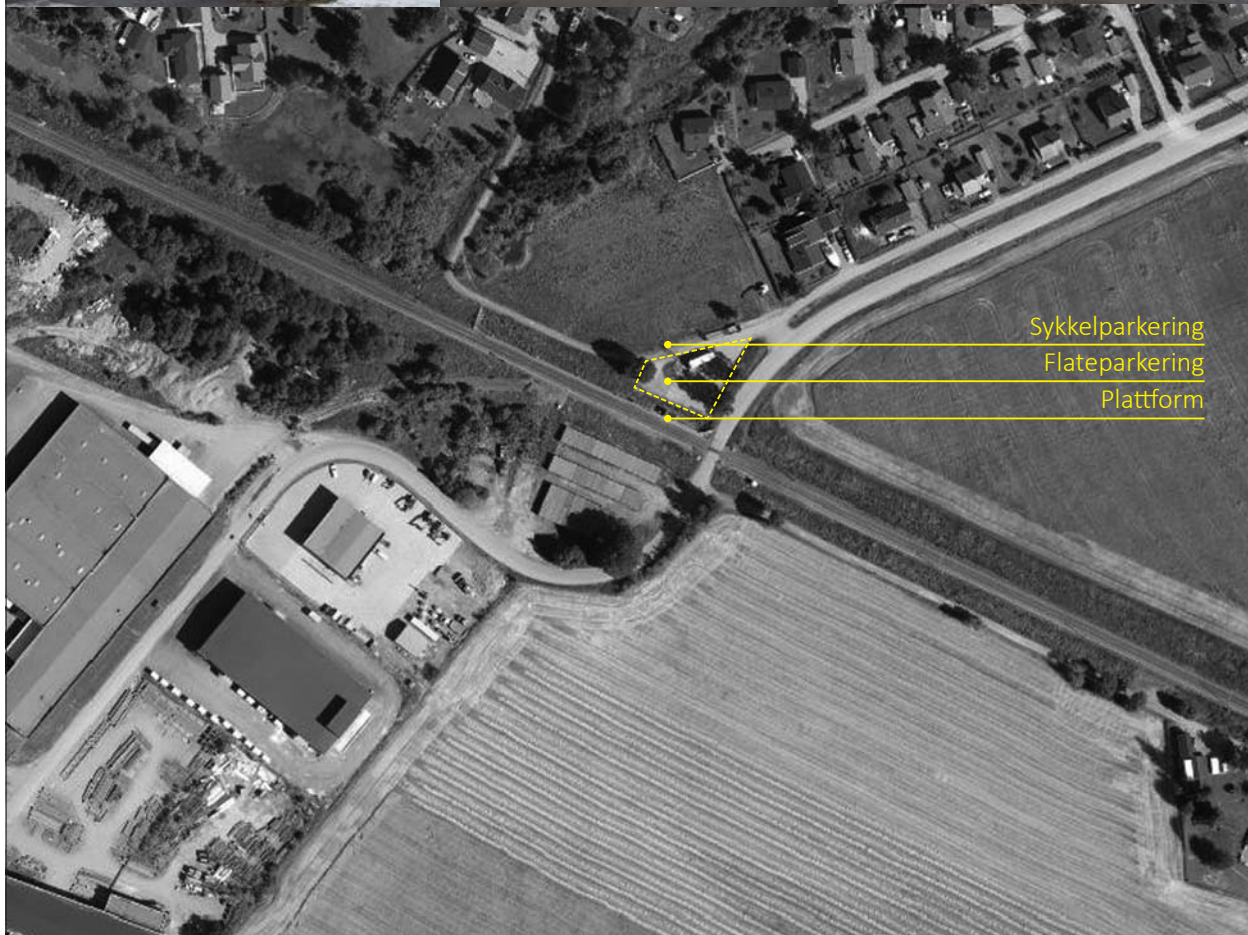
KONKRETISERING

TUEN

Registreringstidspunkt	12.02.2014, KL 0930	
Vær	+1°C, skyet	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	19	20
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak	8	8
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Uregulert	



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

NERDRUM

Registreringstidspunkt	12.02.2014, KL 0950	
Vær	+1°C, sludd	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	6	100
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak	17	20
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Parkering	

BAKGRUNN



REGISTRERING



ANALYSE

KONKRETISERING

FETSUND

Registreringstidspunkt	12.02.2014, KL 1045	
Vær	0°C, sludd	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	35	248
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser	5	5
Sykkelparkering uten tak	58	64
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		50 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Parkering	



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

SVINGEN

Registreringstidspunkt	12.02.2014, KL 12	
Vær	+1°C, skyet	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	1	43
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak	4	8
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		50 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Bolig / Uregulert	

BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

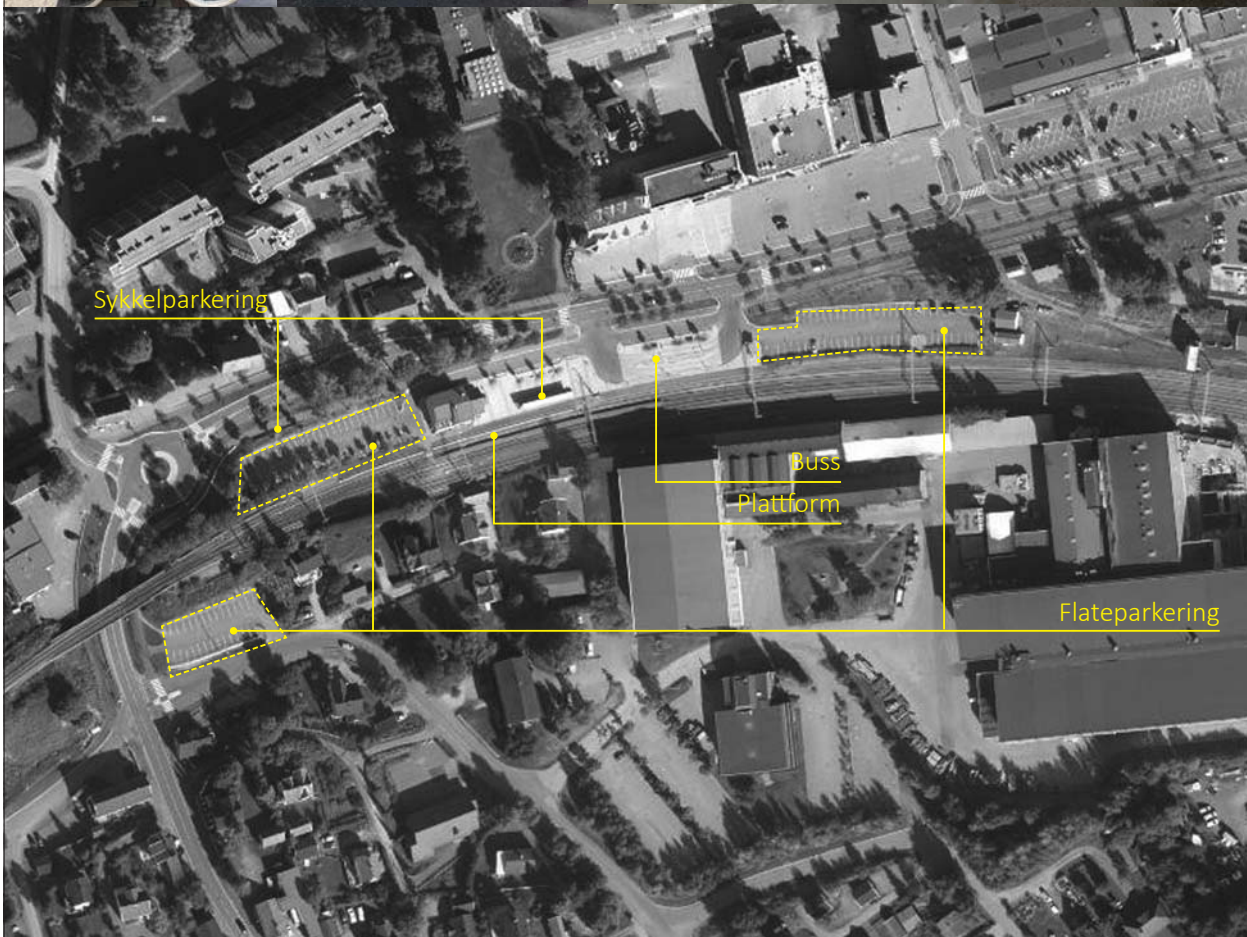


SØRUMSAND

Registreringstidspunkt	12.02.2014, KL 13	
Vær	+1°C, lett regn	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	4	135
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser	1	2
Sykkelparkering uten tak	89	90
Sykkelparkering med tak	25	36
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		20 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Parkering	



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

BLAKER

Registreringstidspunkt	12.02.2014, KL 14	
Vær	+2°C, lettskyet	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	0	78
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		11
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak	24	25
Sykkelparkering med tak	9	9
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Uregulert	

BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING



RÅNÅSFOSS

Registreringstidspunkt	12.02.2014, KL 1445	
Vær	+1°C, lett regn	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	15	83
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser	1	1
Sykkelparkering uten tak	6	6
Sykkelparkering med tak	11	12
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		50 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Parkering	



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

AULI

Registreringstidspunkt	12.02.2014, KL 1515	
Vær	+1°C, lett regn	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	10	12
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	
Formål	Uregulert	

BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING



HAGA

Registreringstidspunkt	12.02.2014, KL 1530	
Vær	ca +1°C, lett regn	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	16	42
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak	11	11
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		
Eiendom	JBV	
Formål	Uregulert	



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

BODUNG

Registreringstidspunkt	13.02.2014, KL 1015	
Vær	+0°C, sludd	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	24	24
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser	1	1
Sykkelparkering uten tak		
Sykkelparkering med tak	11	12
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		100-150 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Uregulert	

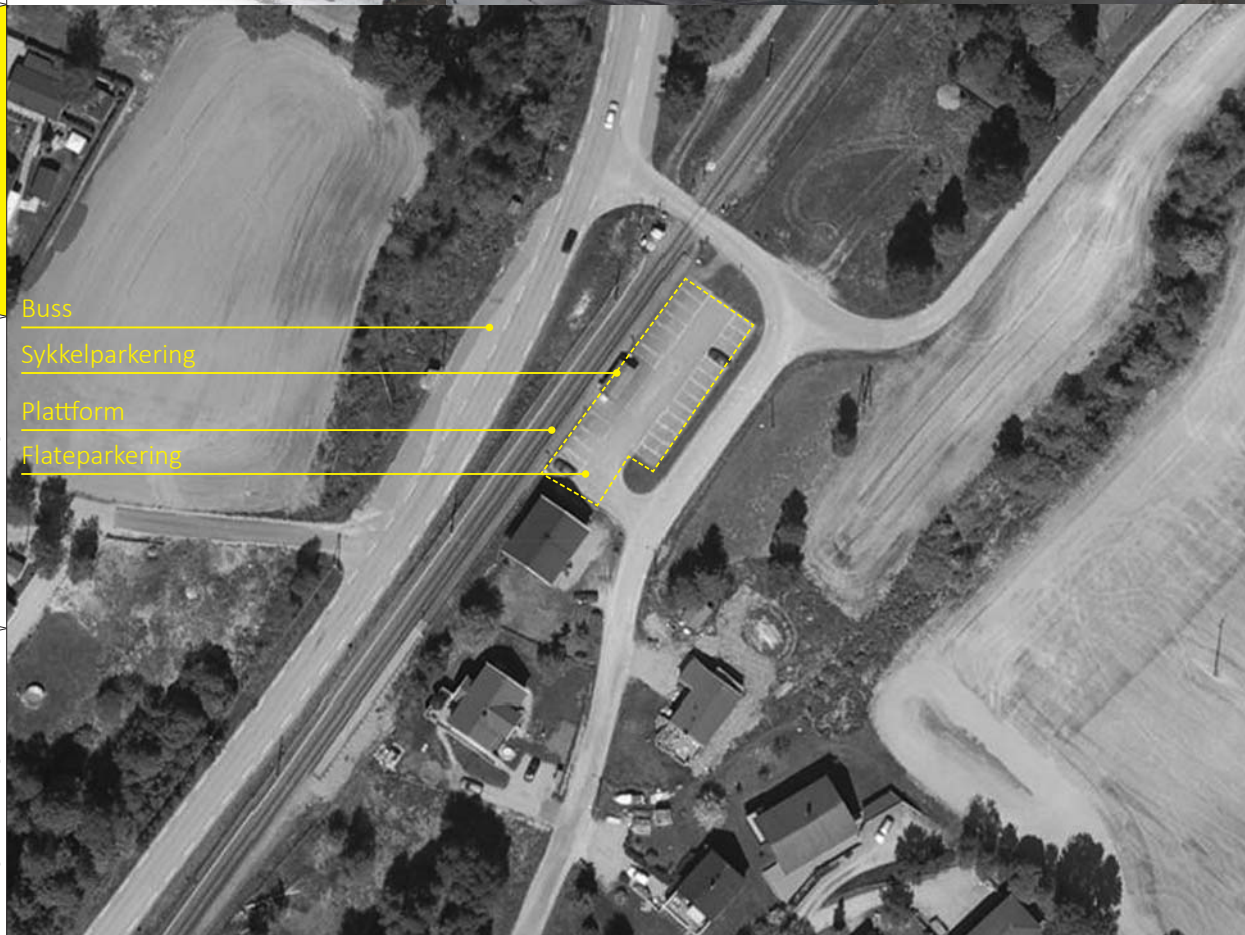
BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING



ÅRNES

Registreringstidspunkt	13.02.2014, KL 1045	
Vær	+1°C, sludd	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	53	187
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser	3	3
Sykkelparkering uten tak	47	58
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		50 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Parkering	



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

Registreringstidspunkt	13.02.2014, KL 1230	
Vær	0°C, sludd	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	30	100
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak	6	10
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		30 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Parkering	

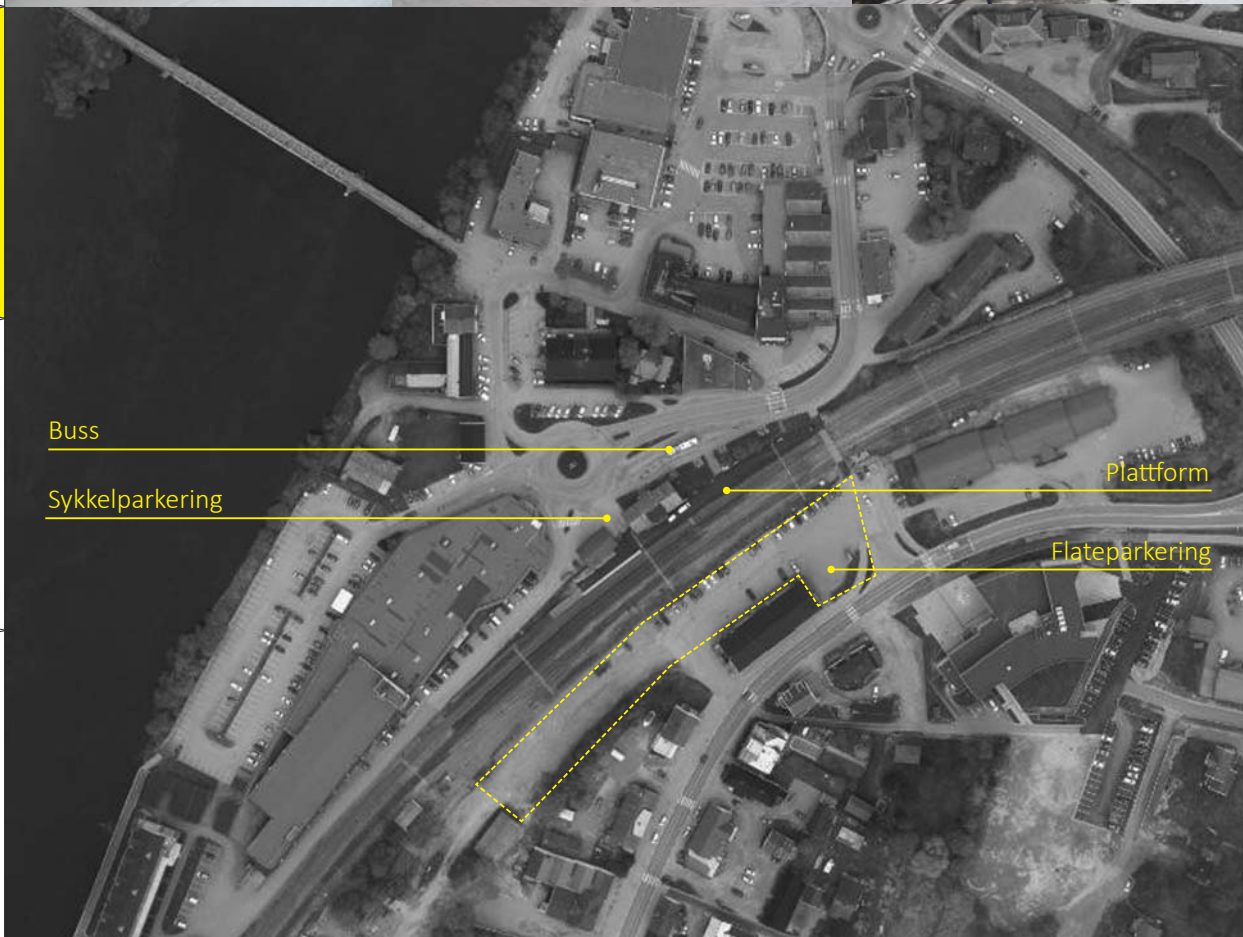
BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING



KONGSVINGER

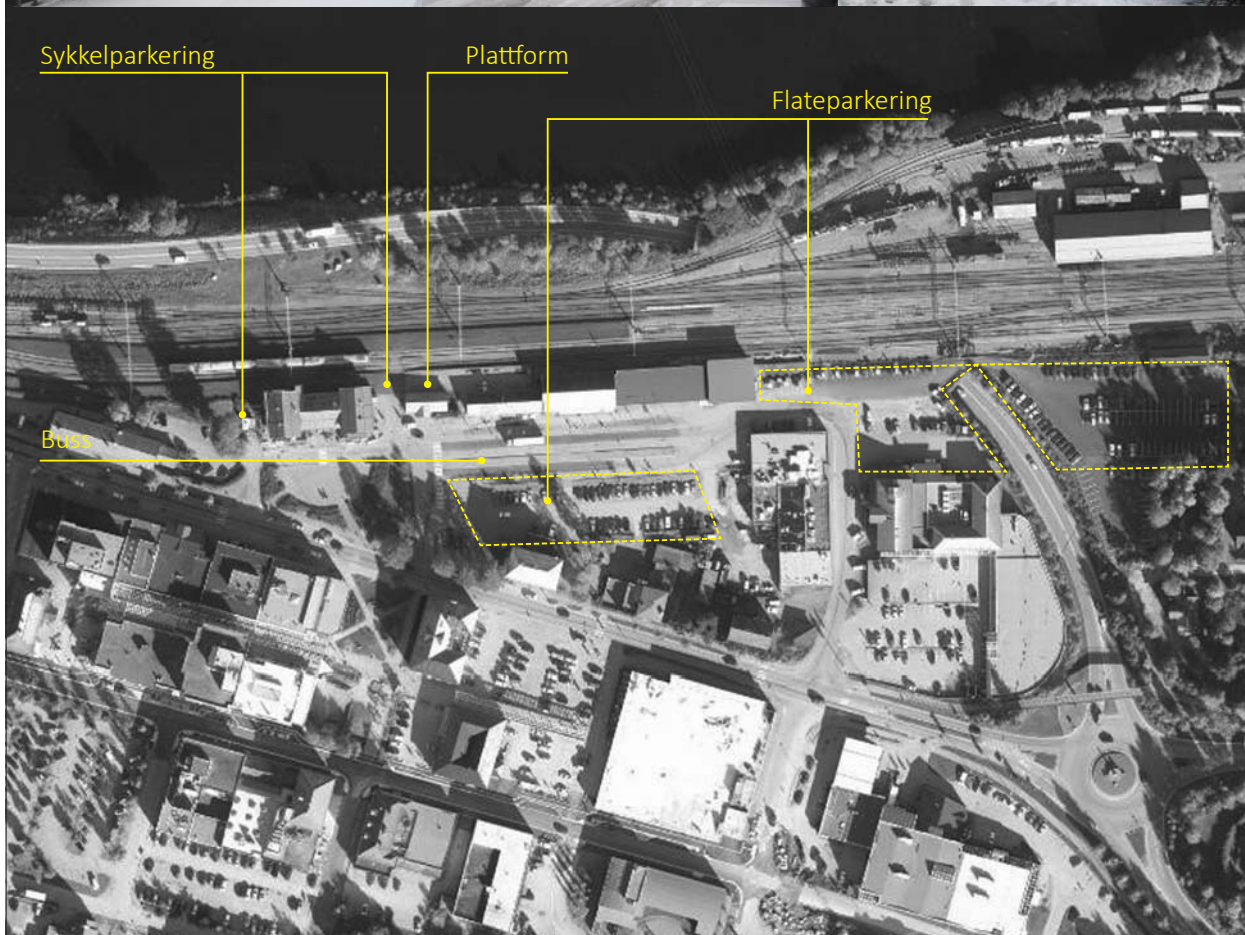
57

KONKRETISERING JBVs PARKERINGSSTRATEGI: TUEN - KONGSVINGER

Registreringstidspunkt	13.02.2014, KL 1430	
Vær	0°C, sludd	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	24	160
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak	23	30
Sykkelparkering med tak		
Oblat	Ja, men ikke i bruk?	
Brukerbetaling	Nei	
Avstand til bussholdeplass (m)	50 m	
Eiendom	JBV / Kommune	
Reguleringsformål	Parkering	



BAKGRUNN



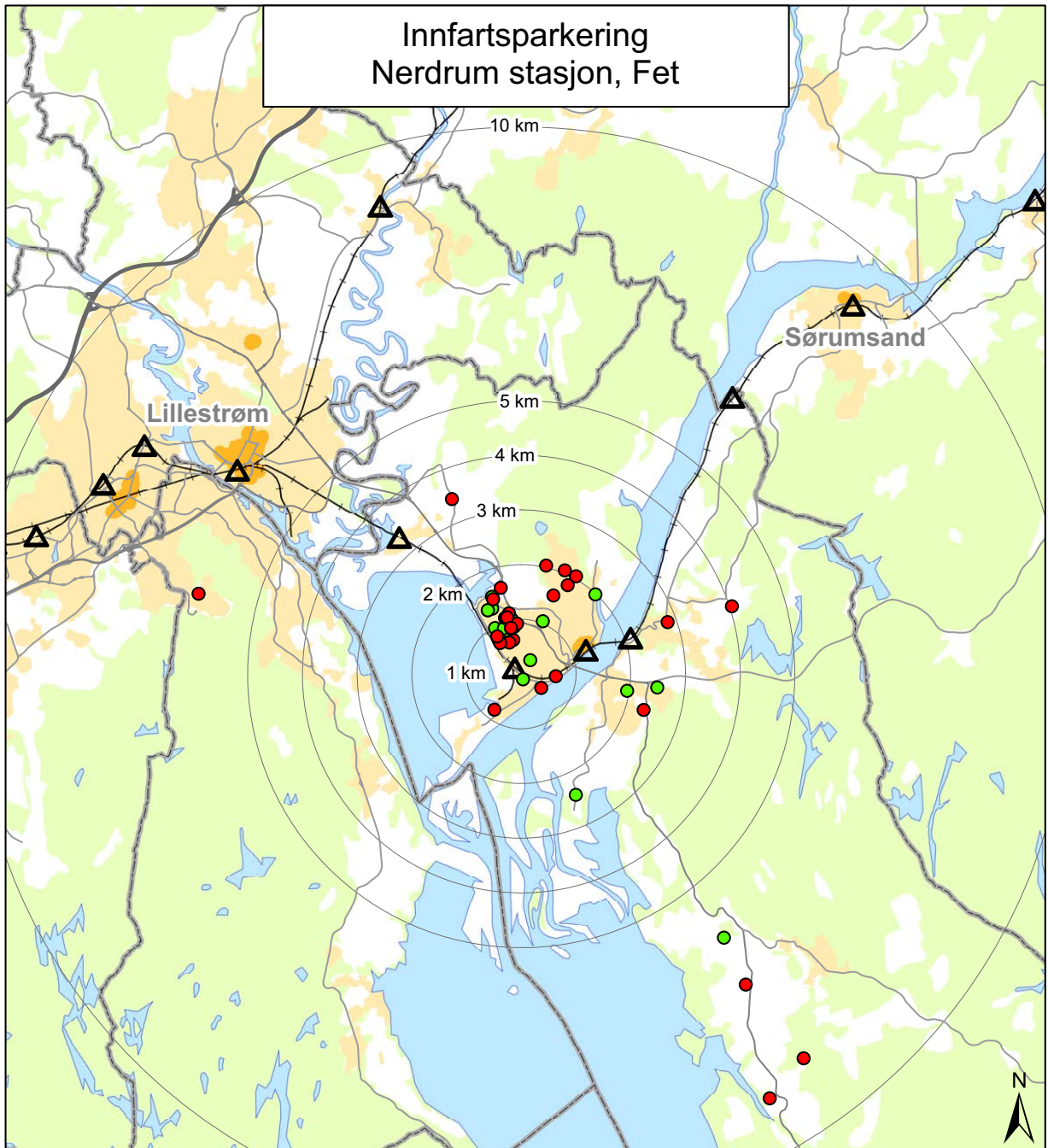
REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

VEDLEGG 2: NUMMERSKILTREGISTRERING

FEBRUAR 2014



Tegnforklaring

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

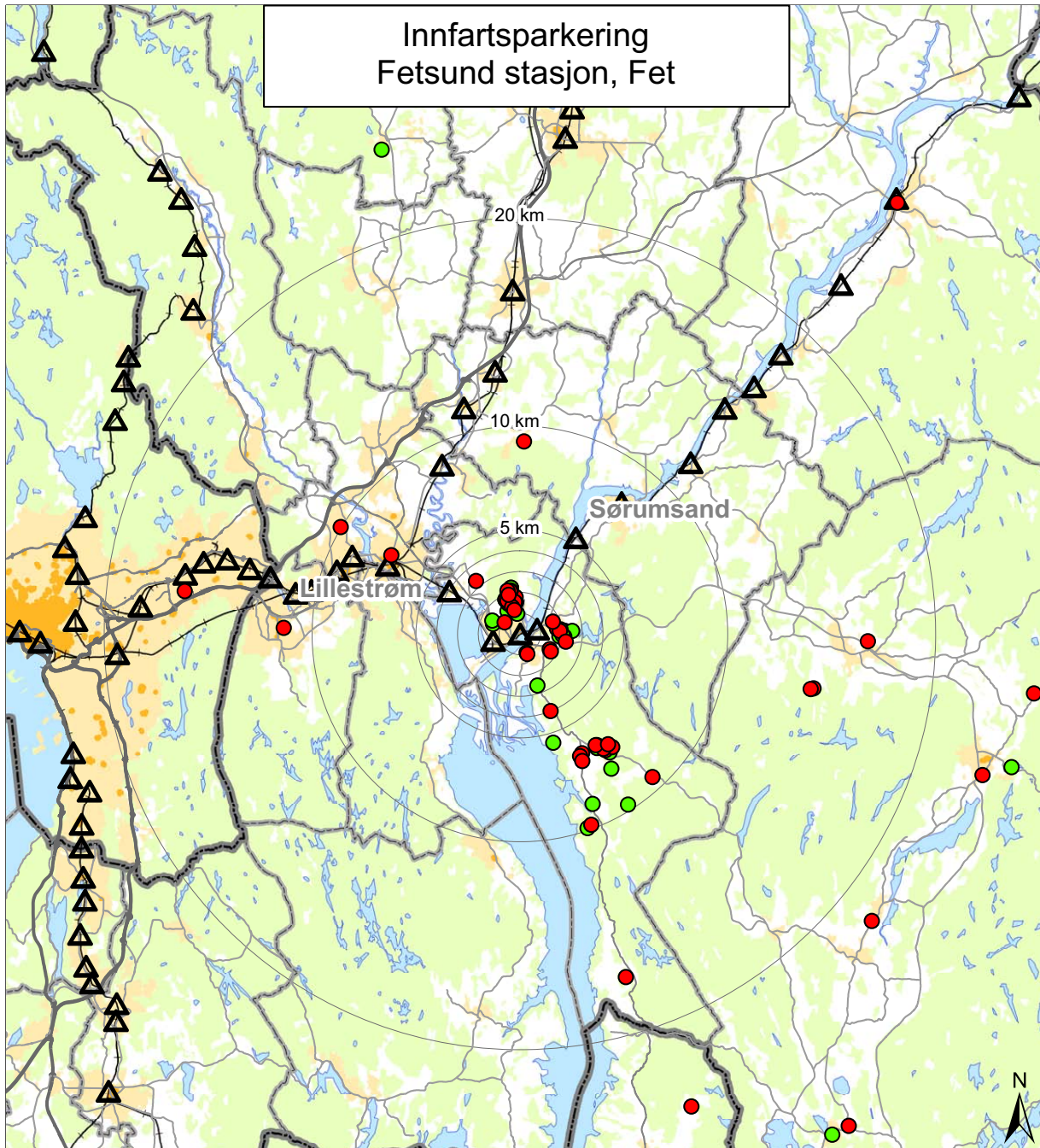
Oppdragsgiver: Akershus fylkeskommune
 Registreringstidspunkt: Desember 2012
 Antall parkeringsplasser: 60
 Antall parkerte biler: 57
 Antall uten adresse: 6
 Antall utenlandske biler: 1
 Antall med adresse: 51
 Antall biler i kartutsnitt: 48

Biler ikke på kartet:
 1 fra Akershus,
 1 fra Hedmark,
 1 fra Buskerud

Andel biler innenfor
 1 km luftlinje: 35,3%,
 3 km luftlinje: 82,4%,
 5 km luftlinje: 86,3%
 av totalt 51 biler med adresse

tøi
 v.ngv@toi.no

Målestokk: 1 : 95 000



Tegnforklaring

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

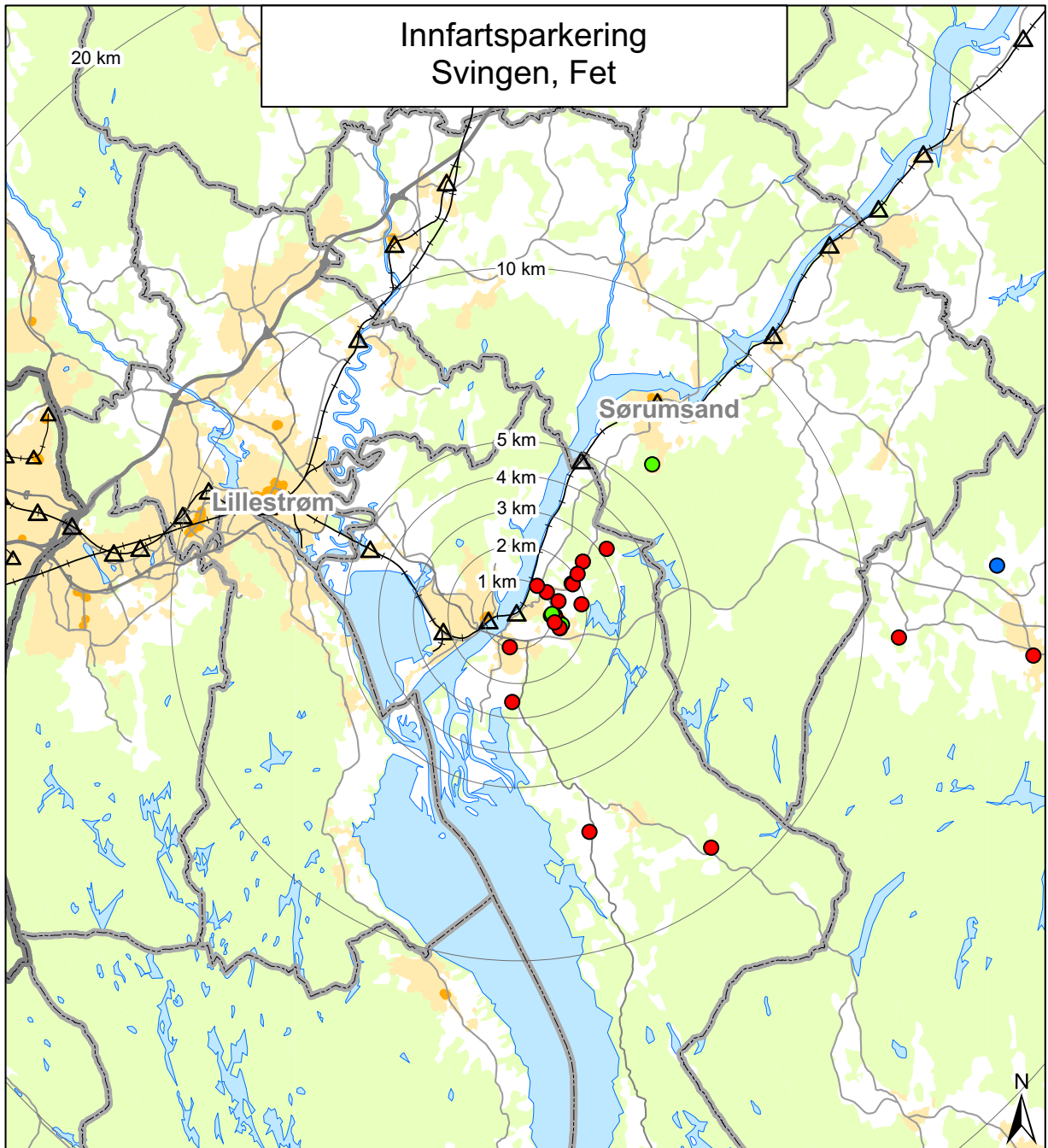
Oppdragsgiver: Akershus fylkeskommune
 Registreringstidspunkt: Desember 2012
 Antall parkeringsplasser: 196
 Antall parkerte biler: 97
 Antall uten adresse: 9
 Antall utenlandske biler: 0
 Antall med adresse: 88
 Antall biler i kartutsnitt: 82

Biler ikke på kartet:
 3 fra Akershus,
 2 fra Østfold,
 1 ikke fra Østlandet

Andel biler innenfor
 1 km luftlinje: 3,4%,
 3 km luftlinje: 48,9%,
 5 km luftlinje: 51,1%
 av totalt 88 biler med adresse

tøi
 v.ngv@toi.no

Målestokk: 1 : 250 000



Tegnforklaring

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

Oppdragsgiver: Akershus fylkeskommune
 Registreringstidspunkt: Jan/feb 2013
 Antall parkeringsplasser: 45
 Antall parkerte biler: 27
 Antall uten adresse: 1
 Antall utenlandske biler: 0
 Antall med adresse: 26
 Antall biler i kartutsnitt: 26

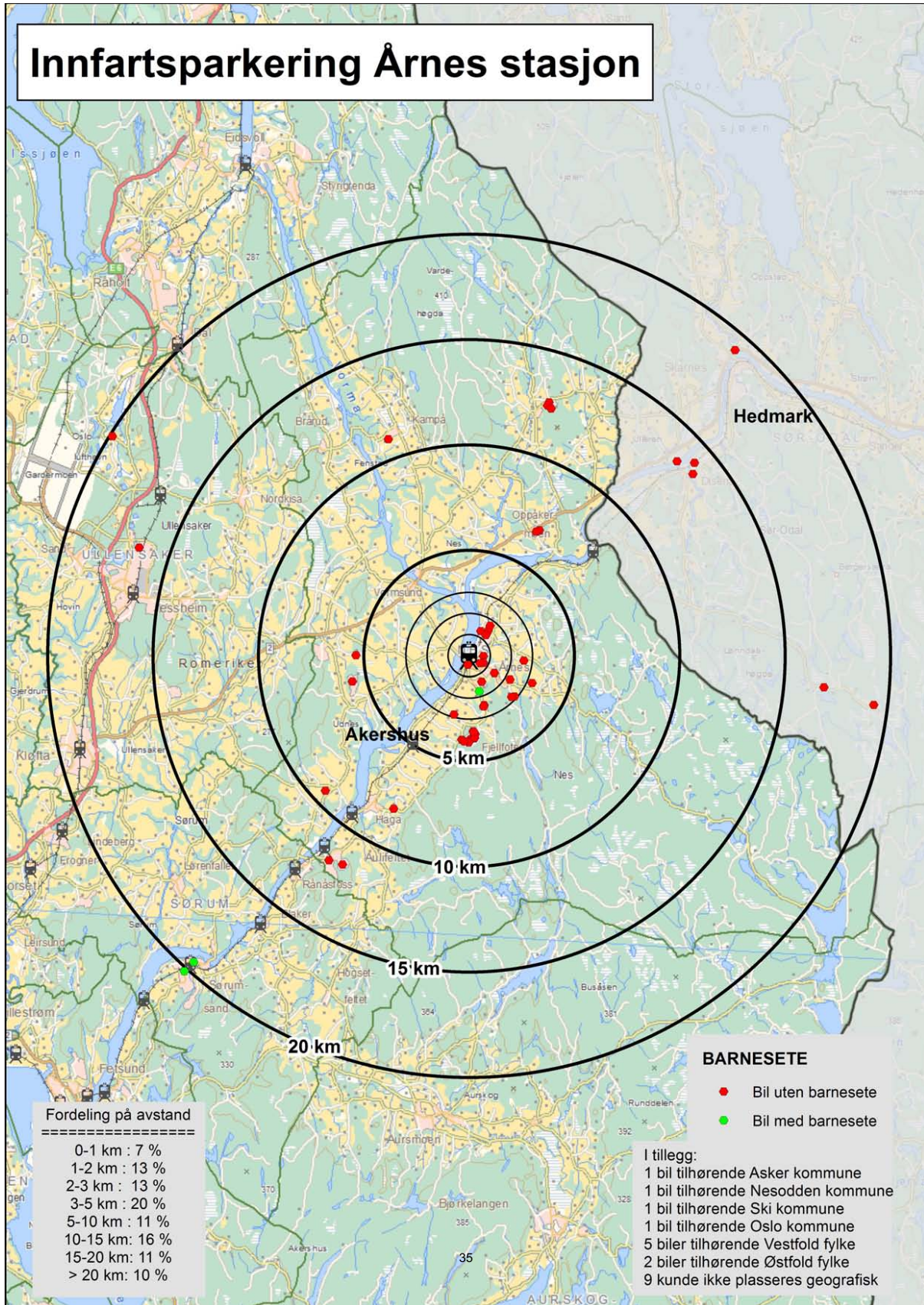
Biler ikke på kartet:
 Ingen

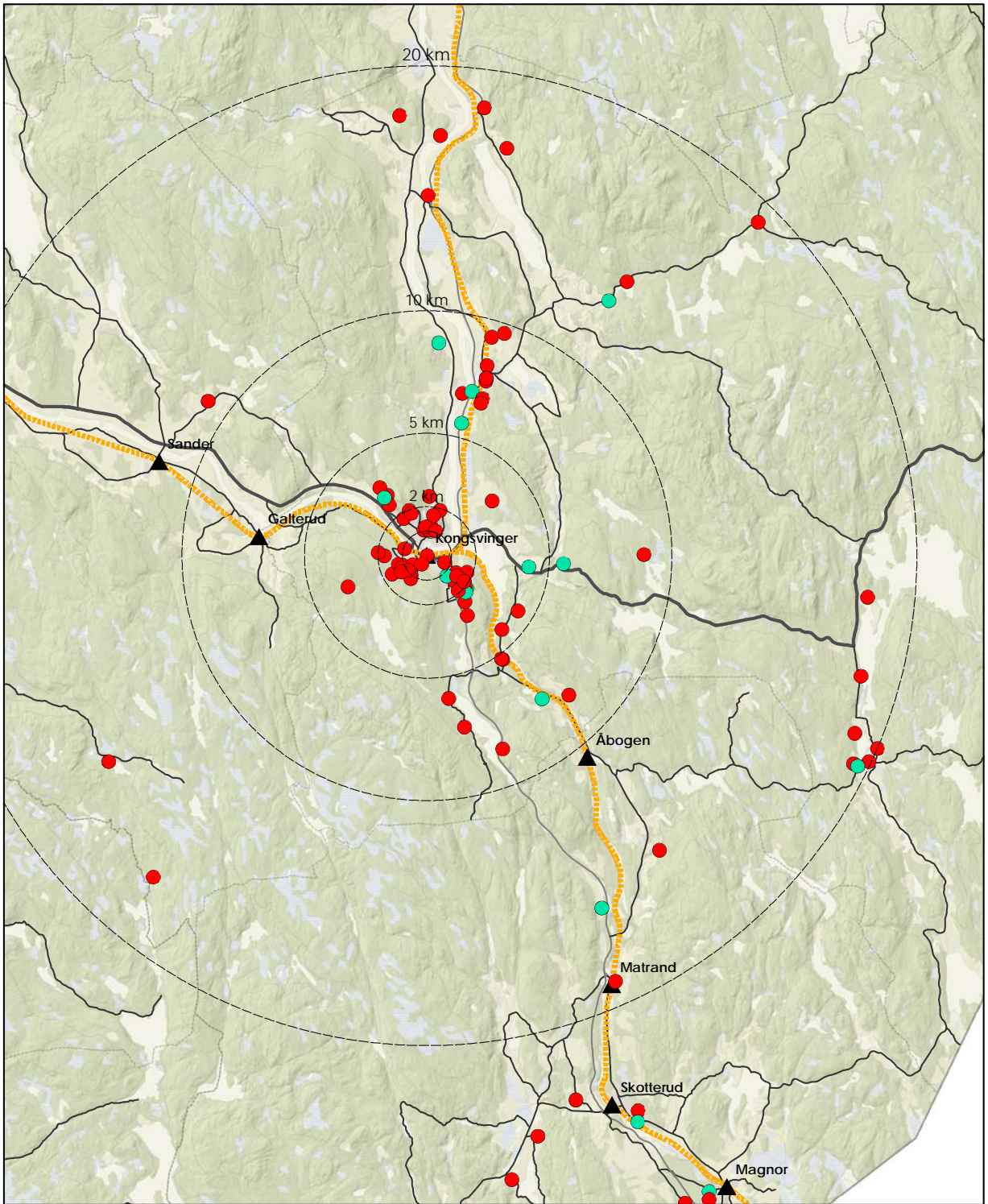
Andel biler innenfor
 1 km luftlinje: 11,5%,
 3 km luftlinje: 73,1%,
 5 km luftlinje: 76,9%
 av totalt 26 biler med adresse

tøi
 v.ngv@toi.no

Målestokk: 1 : 150 000

Innfartsparkering Årnes stasjon





Innfartsparkering Kongsvinger

Tegnforklaring

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

Registreringstidspunkt: 17.06.2014

Antall parkeringsplasser: 200*

Antall parkerte biler: 123

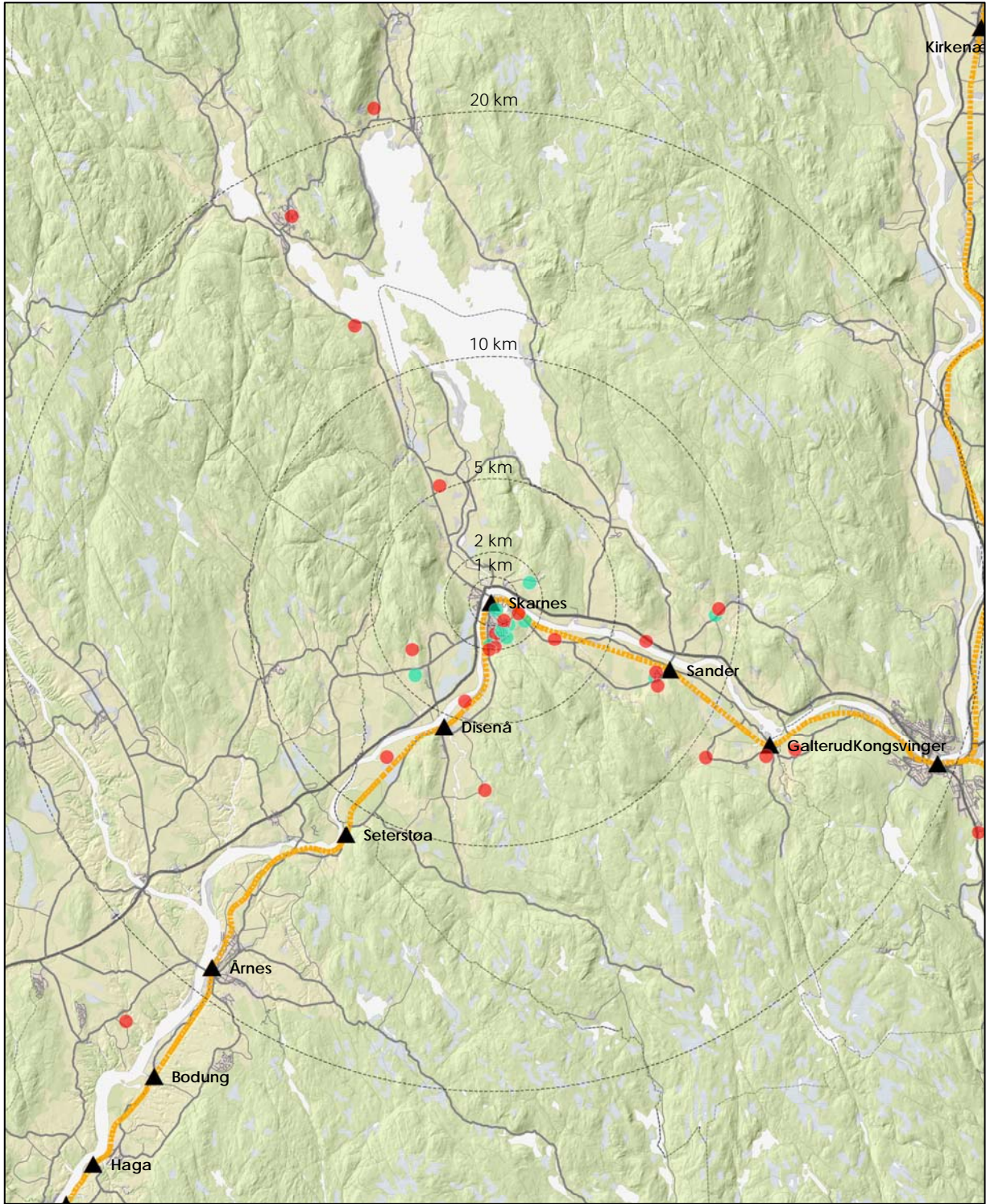
Antall uten adresse: 6

*registrering gjort på parkeringsplass ved Norskogvegen (over E16 fra stasjon) og ved Jernbaneplassen

Målestokk 1:200 000



Antall biler innenfor	1 km luftlinje: 9 (8%)
	2 km luftlinje: 40 (34%)
	5 km luftlinje: 55 (47%)
	10 km luftlinje: 76 (65%)
	20 km luftlinje: 96 (82%)



Innfartsparkering Skarnes

Tegnforklaring

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

Registreringstidspunkt: 17.06.2014
 Antall parkeringsplasser: 100
 Antall parkerte biler: 43
 Antall uten adresse: 3

Antall biler innenfor
 1 km luftlinje: 3 (7,5%)
 2 km luftlinje: 14 (35%)
 5 km luftlinje: 18 (45%)
 10 km luftlinje: 28 (70%)

Målestokk 1:200 000

