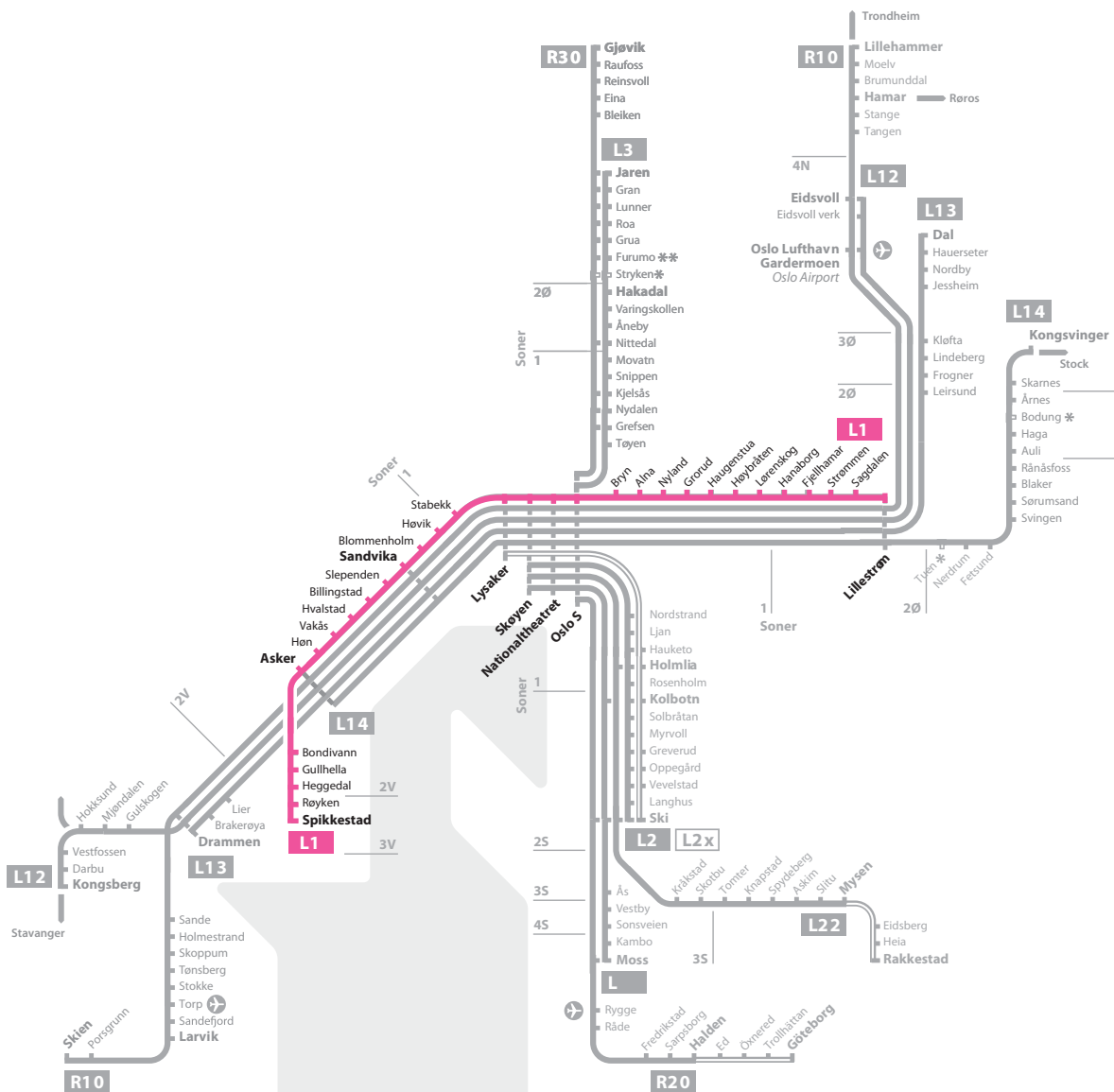


KONKRETISERING AV JERNBANEVERKETS PARKERINGSSTRATEGI
 SPIKKESTAD-/DRAMMENS-/ASKER-/HOVEDBANEN

SPIKKESTAD - LILLESTRØM



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 14
KART 2: SITUASJON VED REGISTRERING	SIDE 16

ANALYSE

TOGTILBUD	SIDE 18
KART 3: TOGTILBUD	SIDE 20
BILLETTSONER OG ADGANGSREGULERING	SIDE 22
KART 4: BILLETTSONER OG ADGANGSREGULERING	SIDE 24
ADKOMST FRA HOVEDVEI OG FRAMKOMMELIGHET PÅ VEINETTET	SIDE 26
KART 5: ADKOMST VEINETT	SIDE 27
TILGJENGELIGHET: SYKKEL	SIDE 30
KART 6: TILGJENGELIGHET SYKKEL	SIDE 32
TILGJENGELIGHET: KOLLEKTIVTILBUD	SIDE 34
KART 7: TILGJENGELIGHET KOLLEKTIVTILBUD	SIDE 36
AREALUTVIKLING	SIDE 38
STREKNINGSVIS TILNÆRMING OG ROLLEFORDELING	SIDE 40

KONKRETISERING

STASJONSVIS ANBEFALING	SIDE 42
KONKRETISERING AV PARKERINGSSTRATEGI	SIDE 62
VEDLEGG 1: REGISTRERING MARS 2014	SIDE 64
VEDLEGG 2: NUMMERSKILTREGISTRERING FEBRUAR 2014	SIDE 94

JERNBANEVERKETS PARKERINGSSTRATEGI

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

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

PREMISSER OG RAMMER FOR PLANLEGGING AV PARKERINGSTILBUDET

Samferdselsdepartementet har gitt Jernbaneverket ansvar for:

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

Jernbaneverket legger følgende prinsipper til grunn for arbeidet:

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

PARKERINGSTILBUDETS ROLLE OG BETYDNING

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

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

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

TIDLIGERE PRAKSIS

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

MÅL OG STRATEGI

Det overordnede målet er at innfartsparkering skal:

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

Det skal legges til rette for:

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

For å nå målsettingene er det behov for:

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

STASJONSKATEGORIER

For å gi tydelig signaler om hva kundene kan forvente av omfang og kapasitet, er stasjonene delt inn i ulike kategorier, avhengig av kontekst og togtilbud. På strekningen Spikkestad - Lillestrøm er det i stasjoner i kategori A og D, dvs. store bystasjoner og lokaltogstasjoner.

STORE BYSTASJONER (KATEGORI A)

De reisende kommer i hovedsak til stasjonen til fots, på sykkel, med buss/trikk/bane eller som passasjerer i bil/taxi. Det er gode overgangsmuligheter ved stasjonene. Byutvikling bør konsentreres rundt kollektivknutepunktene. Det er lite ønskelig å tilrettelegge for bil til og ved stasjonene på grunn av kapasitetsproblemer i veinettet i sentrum av de store byene og på grunn av arealknapphet og høy tomteverdi.

Stasjoner i kategori A på strekningen er Sandvika, Lysaker, Skøyen, Nationaltheatret og Oslo S.

JBVs primæroppgave er å tilrettelegge for enkel omstigning.

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

- Av- og påstigning
- Korttidsparkering
- Sykkelparkering
- HC-parkering
- Parkering på kommersielt grunnlag

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 innfartsparkeringssplasser der togtilbudet er best. Dette er stasjoner hvor antall innfartsparkeringssplasser 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 strekningen er Asker og Lillestrøm.

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 strekningen er stasjonene på Spikkestadbanen, stasjonene mellom Asker og Sandvika, stasjonene mellom Sandvika og Lysaker og stasjonene mellom Oslo s og Lillestrøm.

JBVs primær oppgave 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

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 Spikkestad til Lillestrøm, og gjennom det gi et godt grunnlag for en helhetlig og forutsigbar forvaltning av dagens anlegg og arealressurser.

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

Kartet på de neste sidene viser det relative passasjertallet for de 31 stasjonene fra Spikkestad til Lillestrøm. Jernbanen går gjennom kommunene Røyken, Asker, Bærum, Oslo, Lørenskog og Skedsmo på strekningen.

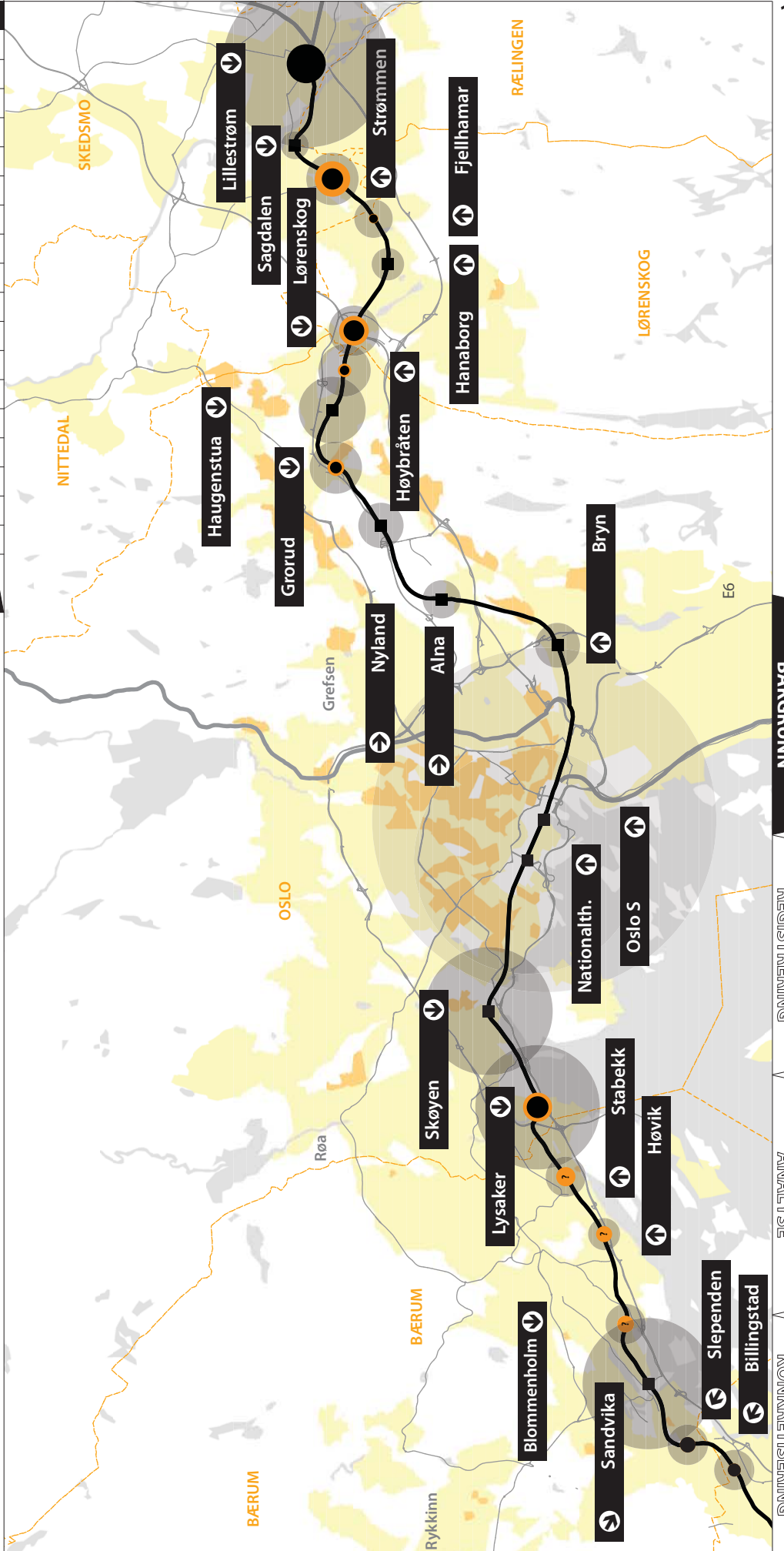
Tegnforklaring

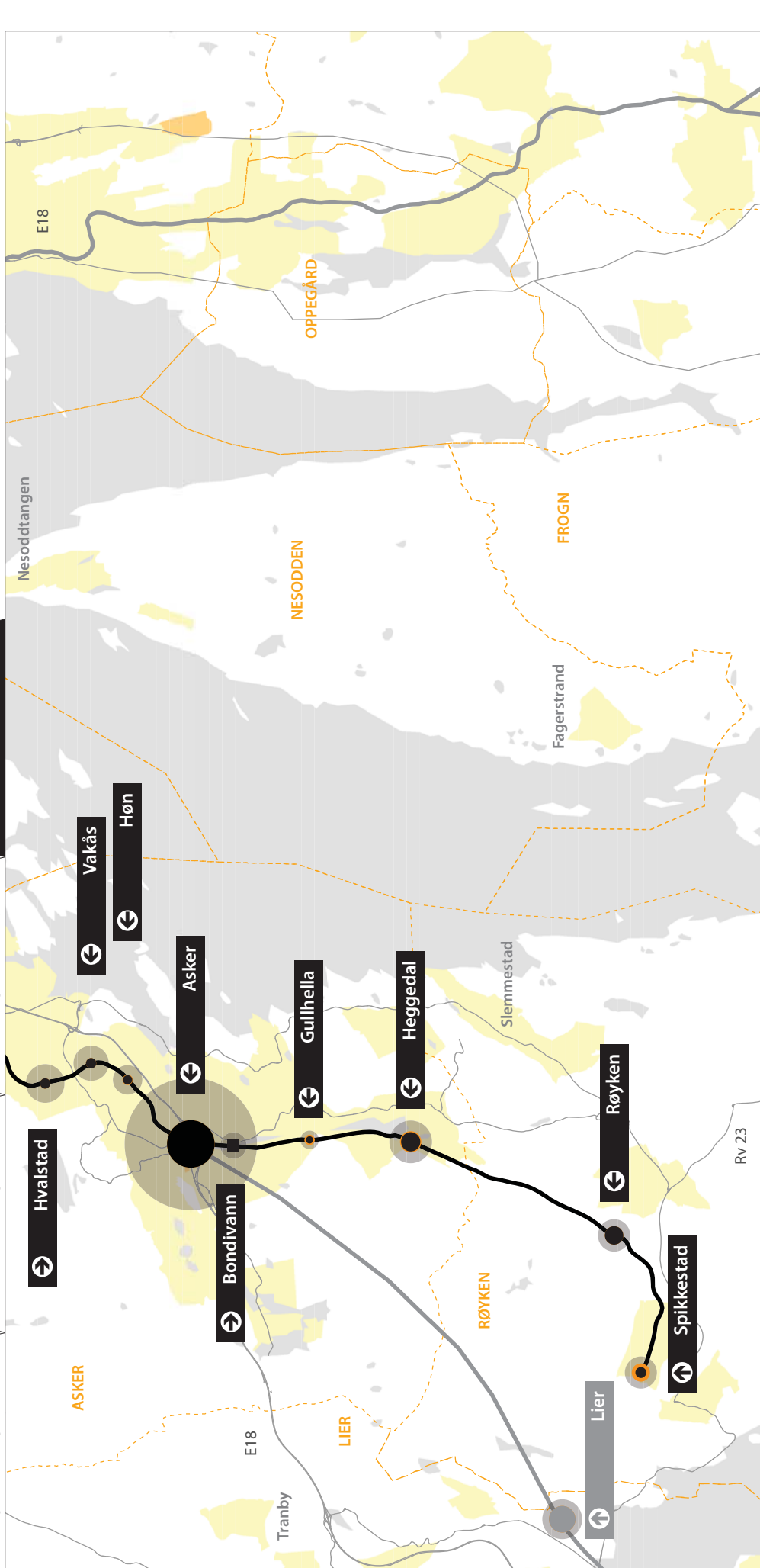


- Jernbane
- Hovedveinett
- Kommunegrenser
- Vann

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

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



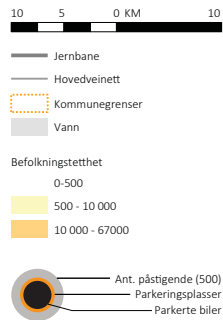


KART 1B

STASJONENE

på strekningen

Tegnforklaring



SITUASJON VINTEREN 2014

For å etablere et godt kunnskapsgrunnlag ble det gjennomført registreringer ved alle stasjonene på strekningen i januar 2014 (uke 2). 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.

Kartene på de neste sidene 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 kartene viser, var etterspørselen større enn parkeringstilbudet ved Røyken, Vakås, Hvalstad, Slependen, Høybråten og Fjellhamar, der det også var parkert biler utenfor de regulerte parkeringsplassene. Ved alle stasjonene er parkering gratis og ikke forbeholdt togreisende. På stasjonene Asker, Høn, Billingstad, Hanaborg, Lysaker og Gullhella var parkeringsplassene fulle. Ved stasjonene Bryn, Alna, Nyland og Sagdalen er det ikke tilrettelagt med parkeringsplasser i tilknytning til stasjonene og det er heller ikke registrert parkerte biler i nrområdet. Haugenstua og Bondivann har heller ikke parkeringsplasser, men det er registrert noen parkerte biler i nærheten av begge stasjonene. Ved de større stasjonene Sandvika og Skøyen er parkeringstilbudet begrenset til kommersielle eller offentlige plasser i nærheten av stasjonen.

Teoretisk sett er det med utgangspunkt i reguleringsformål og tilgjengelige arealer som eies av JBV eller NSB, utvidelsesmuligheter ved Spikkestad, Røyken, Heggedal, Høn, Hvalstad og Grorud.

På oppdrag fra Akershus fylkeskommune har TØI gjennomført nummerskiltregistreringer ved alle stasjonene på strekningen i samme periode. Kart som er utarbeidet på bakgrunn av registreringene viser registrert adresse for bilene som sto parkert ved den enkelte stasjon og gir et godt bilde på pendlingsomlandet til stasjonen. Registreringskartene følger også som vedlegg til rapporten. Nummerskiltregistreringene viser at Spikkestad, Heggedal, Strømmen samt lokalstasjonene mellom Asker og Oslo, i all hovedsak brukes av reisende som

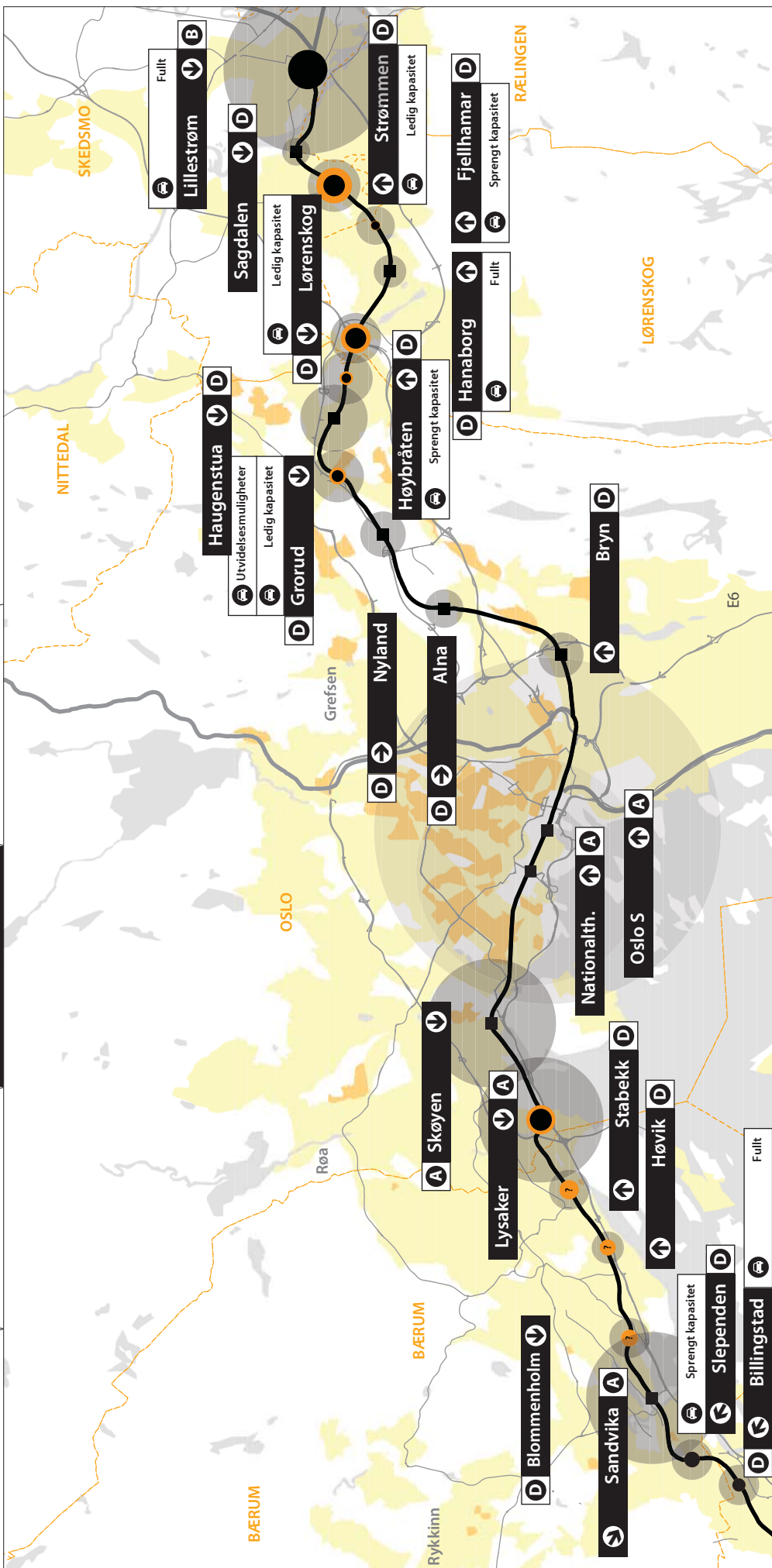
* Tiltakskatalog.no -

Innfartsparkering for biler

bor i gang- og sykkelavstand til stasjonen – ved de fleste stasjonene i en avstand på mindre enn 1 kilometer. Parkeringen ved Røyken benyttes av reisende fra spredte boligområder som ligger i gang- og sykkelavstand fra stasjonen. I tillegg er Røyken innfartsstasjon for reisende lenger sør og øst på Hurumlandet der det ikke er togtilbud. 40 prosent av dem som parkerer ved Asker bor i gang- og sykkelavstand til stasjonen. I tillegg benyttes parkeringen ved stasjonen av bosatte langs Sørlands- og Spikkestadbanen, men også reisende fra oppland som Sylling, Tranby og østsiden av Hurumlandet. 60 prosent av dem som parkerer ved Lørenskog bor innenfor gang- og sykkelavstand. I tillegg betjener stasjonene reisende fra boligområdene lengre sør i kommunen. 35 prosent av dem som parkerer ved Lillestrøm bor i gang- og sykkelavstand. De øvrige brukerne av parkeringen kjører fra områder med annet kollektiv- og/eller togtilbud.

For sykkel er det registrert antall plasser og belegg, samt gjort en vurdering av standarden på sykkelparkeringen. Registreringene ble gjort i januar og det var bart og noen plussgrader. Tidspunktet på året tilsier at sykkelsesongen ikke var i gang, men vær og føre gjorde det greit sykkelbart. Andelen som sykler øker utover våren og sommeren og vil trolig vise et større behov for sykkelparkering enn registreringene i januar.

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.

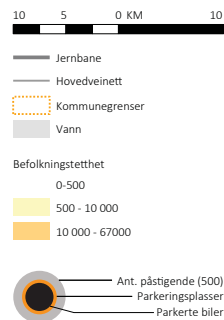


KART 2A

SITUASJON





ved registrering

Tegnforklaring









Tegnforklaring

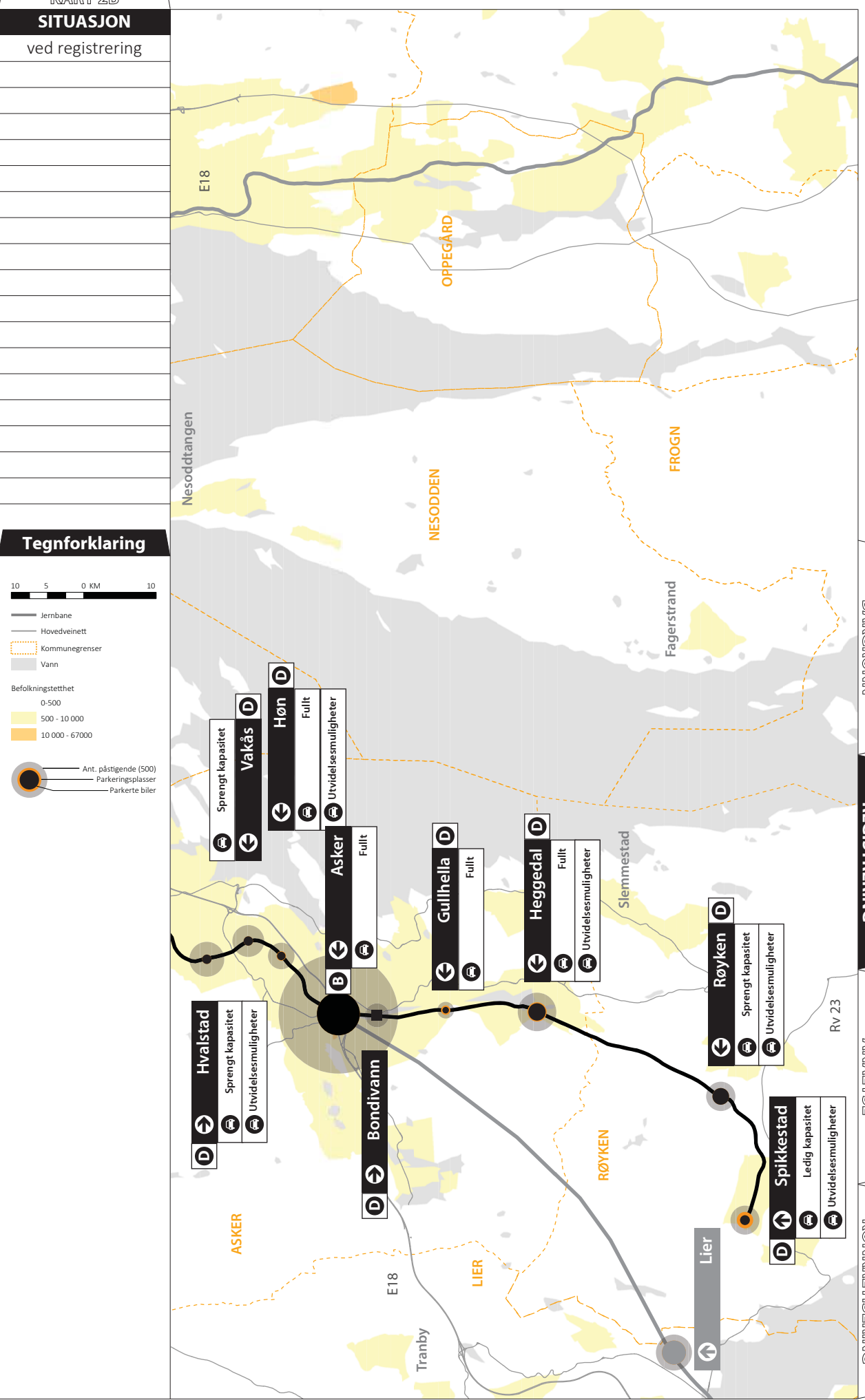
10 5 0 KM 10

-  Jernbane
-  Hovedveinett
-  Kommunegrenser
-  Vann

Befolkingstetthet

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

-  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 L1 går fra Spikkestad til Lillestrøm og stopper på knutepunktstasjonene så vel som alle lokalstasjonene på strekningen. L1 benytter Spikkestad-, Drammens- og Hovedbanen. På registreringstidspunktet var stasjonene Blommenholm, Høvik og Stabekk stengt for oppgradering. Med gjenåpning i utgangen av 2015, er Hallenskog planlagt nedlagt.

Ruteplanen som ble innført i desember 2012 ga økt frekvens fra Spikkestad med to tog i timen, stiv rutetabell, men også økt reisetid til Oslo som følge av at toget stopper på alle stasjoner og holdeplasser mellom Asker og Drammen. Før ruteomleggingen stoppet toget fra Spikkestad kun ved knutepunktene øst for Asker. Denne ruteomleggingen kan ha ført til at flere som sokner til stasjonene langs Spikkestadbanen kjører til Asker for høyere frekvens og kortere reisetid.

I desember 2014 ble det innført nye tilbudsforbedringer på Østlandet, og alle lokalstasjonene mellom Asker og Lillestrøm fikk et metrolignende tilbud med kvartersfrekvens. Ytterstrekningen, sør for Asker, vil fortsatt ha halvtimesfrekvens. Knutepunktstasjonene Lillestrøm, Lysaker, Sandvika og Asker vil få 10-minuttersfrekvens og dessuten 7 tog per time i rush. Oslo S, Nationaltheatret og Skøyen vil få 15 rushtidsavganger. Dette tilbudet vil forsterke Asker og Lillestrøm som attraktive innfartsstasjoner fra omlandet omkring, men også styrke muligheten for et godt taktet busstilbud inn mot stasjonene. Kvartersfrekvens i Groruddalen, vil gjøre toget til et svært attraktivt alternativ med kort reisetid som supplerer T-banelinjene og lokalbuss.

Etter ruteomleggingen i 2012 har antall togreiser på alle Østlandets banestrekninger økt med gjennomsnittlig 8 prosent. Kvartersfrekvens på lokalstasjonene vil trolig bidra til ytterligere passasjervekst.

Tabellen på neste side viser togtilbudet for 2015 og 2027 som er lagt til grunn for dette arbeidet med konkretisering av Jernbaneverkets parkeringsstrategi.

	STOPP		AVGANGER ¹		REISETID ²	
	2015	2027	2015	2027	2015	2027
Spikkestad	X	X	2	2	Lik 2014	Lik 2014
Røyken	X	X	2	2	Lik 2014	Lik 2014
Heggedal	X	X	2	2	Lik 2014	Lik 2014
Gullhella	X	X	2	2	Lik 2014	Lik 2014
Bondivann	X	X	2	2	Lik 2014	Lik 2014
Asker	X	X	6 (10)	7 (11)	Lik 2014	Lik 2014
Høn	X	X	4	4	Lik 2014	Lik 2014
Vakås	X	X	4	4	Lik 2014	Lik 2014
Hvalstad	X	X	4	4	Lik 2014	Lik 2014
Billingstad	X	X	4	4	Lik 2014	Lik 2014
Slependen	X	X	4	4	Lik 2014	Lik 2014
Sandvika	X	X	6 (10)	7 (11)	Lik 2014	Lik 2014
Blommenholm	X	X	4	4	Lik 2014	Lik 2014
Høvik	X	X	4	4	Lik 2014	Lik 2014
Stabekk	X	X	4	4	Lik 2014	Lik 2014
Lysaker	X	X	8 (12)	9 (11)	Lik 2014	Lik 2014
Skøyen	X	X	7 (11)	8 (11)	Lik 2014	Lik 2014
Bryn	X	X	4	4	Lik 2014	Lik 2014
Alna	X	X	4	4	Lik 2014	Lik 2014
Nyland	X	X	4	4	Lik 2014	Lik 2014
Grorud	X	X	4	4	Lik 2014	Lik 2014
Haugenstua	X	X	4	4	Lik 2014	Lik 2014
Høybråten	X	X	4	4	Lik 2014	Lik 2014
Lørenskog	X	X	4	4	Lik 2014	Lik 2014
Hanaborg	X	X	4	4	Lik 2014	Lik 2014
Fjellhamar	X	X	4	4	Lik 2014	Lik 2014
Strømmen	X	X	4	4	Lik 2014	Lik 2014
Sagdalen	X	X	4	4	Lik 2014	Lik 2014
Lillestrøm	X	X	6 (10)	7 (11)	Lik 2014	Lik 2014

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

2) Angir tilbudsforbedringer i minutter.

Tegnforklaring

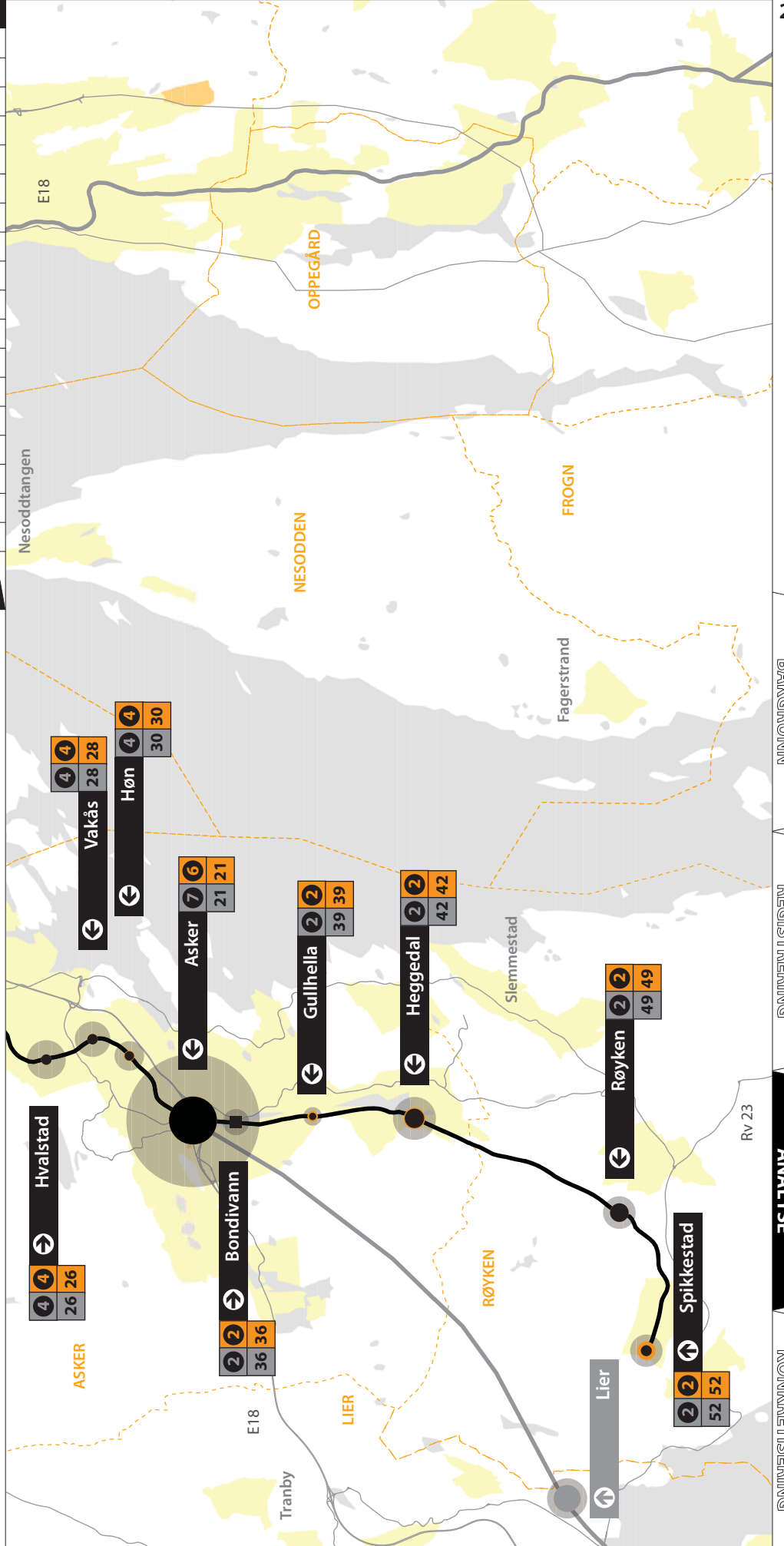


- Jernbane
- Hovedveinett
- Kommunegrenser
- Vann

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

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

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



BILLETTSONER, ADGANGSREGULERING OG LOKALISERING

[FAKTORER SOM PÅVIRKER ETTERSPORSELEN 2]

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

BILLETTSONER

De etterfølgende kartene viser sonestruktur for Ruters og NSBs linjer i Oslo og Akershus. Plassering av grenser på billettsoner kan påvirke parkeringsbelegget på den enkelte stasjon. Det kan tenkes at reisende, i valget mellom to stasjoner velger den som medfører reise gjennom færre soner, for å få en lavere pris. Prisen for 30-dagers periodebillett er gjengitt i tabellen under og viser at stasjonene mellom Stabekk og Lørenskog er del av prissone 1 og derfor særlig attraktive for avreise. Prisdifferensen mellom Røyken-stasjonene og øvrige stasjoner bidrar sannsynligvis til parallellkjøring med bil langs jernbanen til billigere månedspris innenfor sone 2. Videre er Buskerudstasjonene vest for Asker ikke omfattet av prissonestrukturen, og nord for Lillestrøm er kun Leirsund stasjon på Hovedbanen del av prissone 2. Totalt sett kan billettsonestrukturen være del av forklaringen på det høye belegget for stasjoner som Heggedal, Asker, Lørenskog og Lillestrøm. Nummerskiltregistreringene underbygger dette. Det er sannsynlig at prisforskjellen vil påvirke etterspørselen etter parkering ved Stabekk tilsvarende når stasjonen gjenåpner.

STASJON (SONE)	PRIS PER MÅNED TIL OSLO
STABEKK – LØRENSKOG (1)	650,-
HEGGEDAL – HØVIK / LILLESTRØM – HANABORG (2 V/Ø)	1160,-
SPIKKESTAD- RØYKEN(3-4)	1670,-

ADGANGSREGULERING OG BRUKERBETALING

Adgangsregulering med SMS-oblat skal sikre at parkeringsplassene benyttes av dem som reiser med toget. Som kartene viser, er ordningen i bruk på Asker, Lørenskog, Strømmen og Lillestrøm. Oblaten er knyttet til periodebilletten, og den reisende faktureres et administrasjonsgebyr på 50 kroner per måned. Jernbaneverket har hatt ulike lokale løsninger for adgangskontroll og utstedelse av parkeringsbevis tidligere. SMS-oblaten er en ny og felles ordning fra høsten 2012, tilpasset at de bemannede billettutalgene legges ned og distribusjonsmulighetene endres. SMS-oblaten er ikke knyttet til en bestemt stasjon, noe som gir fleksibilitet dersom pendleren ønsker å parkere ved en annen stasjon.

Brukerbetaling av innfartsparkering på stasjonene er et virkemiddel for å bringe

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

Med unntak av enkelte større bystasjoner, er bruken av prisvirkemiddelet per i dag relativt begrenset. Bruk av prismekanismer vil være et viktig virkemiddel i kommuner som har og praktiserer en parkeringsstrategi. Det vil i denne sammenheng være sentralt med samordning av prisenivå 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 prisenivå 1 (utenfor by)
- iii. Oblat knyttet til månedsbillett i kombinasjon med månedsbasert brukerbetaling eller dagsbasert brukerbetaling (i og utenfor by)
- iv. Kun dagsbasert brukerbetaling knyttet til enkeltbillett prisenivå 1 (utenfor by)
- v. Kun dagsbasert brukerbetaling knyttet til enkeltbillett prisenivå 2 (i by)

Nøyaktig prisenivå må tilpasses den lokale konteksten. Ved de store stasjonene Asker, Sandvika, Lysaker, Skøyen og Lillestrøm er de kommunale og private parkeringsplassene i nærheten av stasjonen avgiftsbelagt. Asker kommune har for øvrig ønsket å prioritere parkering ved stasjonen for egne innbyggere og innføre brukerbetaling for dem uten bostedsadresse i kommunen.

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 handlingsparkering har høyest belegg på ulike tidspunkt i døgnet og at økt sambruk for disse parkeringsformålene vil gi en mer effektiv utnyttelse av arealene på stedet. I Spikkestad, Asker, Strømmen og Lillestrøm benyttes til dels store arealer av sentrum til flateparkering.

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

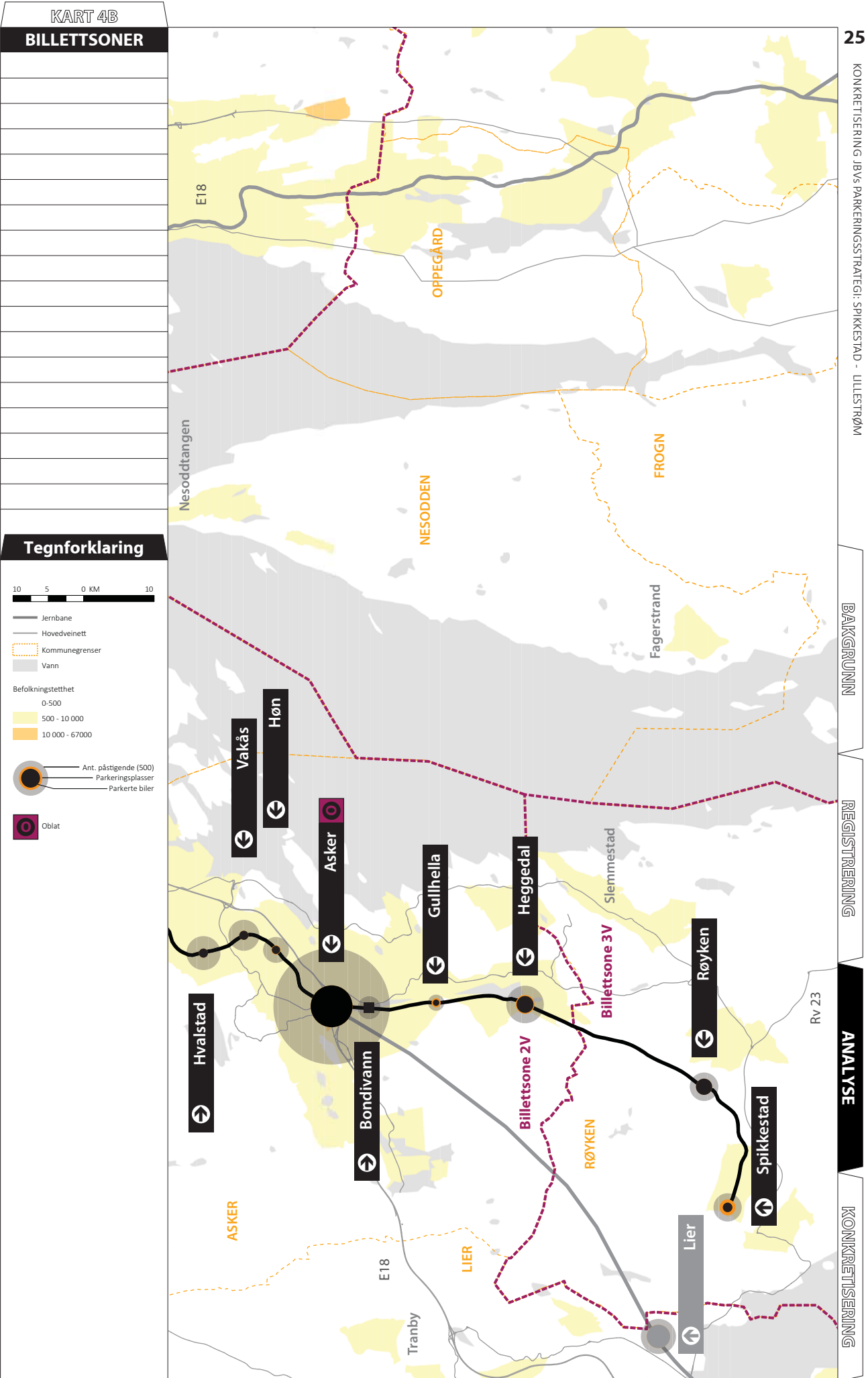


- Jernbane
- Hovedveinett
- Kommunegrenser
- Vann

Befolkingstetthet

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

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



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.

Kartene på de etterfølgende sidene viser stasjonenes beliggenhet i forhold til hovedveinettet, rv. 23, E18 E6, samt adkomst til stasjonene. Kartene viser også hvor det er bomstasjoner. Mellom Spikkestad og Røyken ligger jernbanen parallelt med rv. 23. Videre nordover følger traseen fv. 167 til Asker. E18 fra Buskerud og Vestfold møter jernbanen i Asker. Mellom Asker og Oslo ligger jernbanen parallelt med E18 og har enkel adkomst fra europaveien utenom rush. E16 fra Sollihøgda og Ringerike møter jernbanen i Sandvika. På østsiden av Oslo møter Hovedbanen E6 ved Lørenskog og ligger mellom hovedveinettet i Groruddalen med god tilgjengelighet fra Østre Aker vei. Hovedveinettet fra Fet, Aurskog Høland og Rælingen passerer Lillestrøm med videre adkomst til stasjonen via lokalveinettet i Lillestrøm sentrum.

Noen av stasjonene har et større omland som mangler korresponderende kollektivtilbud til jernbanen. Dette er nærmere omtalt i neste kapittel. På Spikkestadbanen er det innpendling til Røyken stasjon fra Midtbygda, Slemmestad, Nærnes og fra Hurumlandet for øvrig. Hanaborg, Fjellhamar, Strømmen og Sagdalen stasjoner har hele Lørenskog, Rælingen og deler av Skedsmo kommune som omland. Stasjonene Asker, Sandvika og Lillestrøm er alle stasjoner med innpendling fra et større omland på grunn av bedre togtilbud enn lokalstasjonene, men her er det i større grad korresponderende busstilbud.

I morgenrush starter køen vestfra på E18 ved Asker og mange kjører derfor til Asker stasjon for videre reise mot Oslo med toget. Asker stasjon ligger nær inntil E18, men avkjøringen og det lokale veinettet har høy trafikkbelastning og dårlig framkommelighet i rush. Dette påvirker også bussens framkommelighet. Nordøst for Lillestrøm starter køen ved Skedsmokrysset og Fetsund.

Forventetbefolknings-ogtrafikkveksti Østlandsområdet vil gjøre framkommeligheten på veinettet inn mot Oslo sterkt redusert.

BOMSNITT

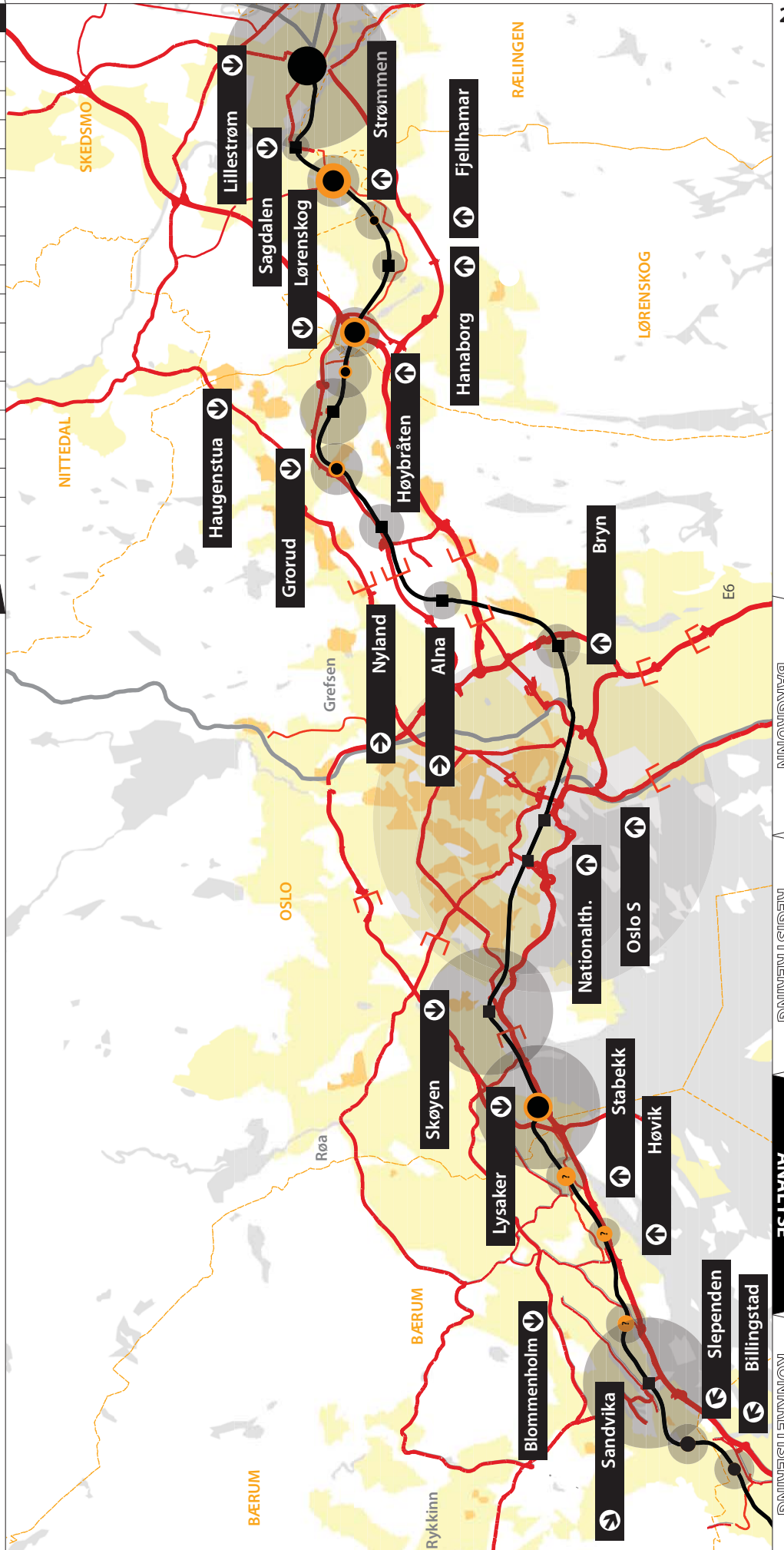
Plassering av bomsnitt påvirker valg av transportmiddel og kan gi endrede reisemønstre. For å slippe kostnaden ved å krysse et bomsnitt, vil mange velge den nærmeste stasjonen. Denne faktoren er motsatt av billettsonefaktoren hvor de reisende påvirkes til å kjøre lenger. Langs hovedveien mellom Spikkestad og Lillestrøm er det bomsnitt ved Lysaker, Skøyen og Alna.

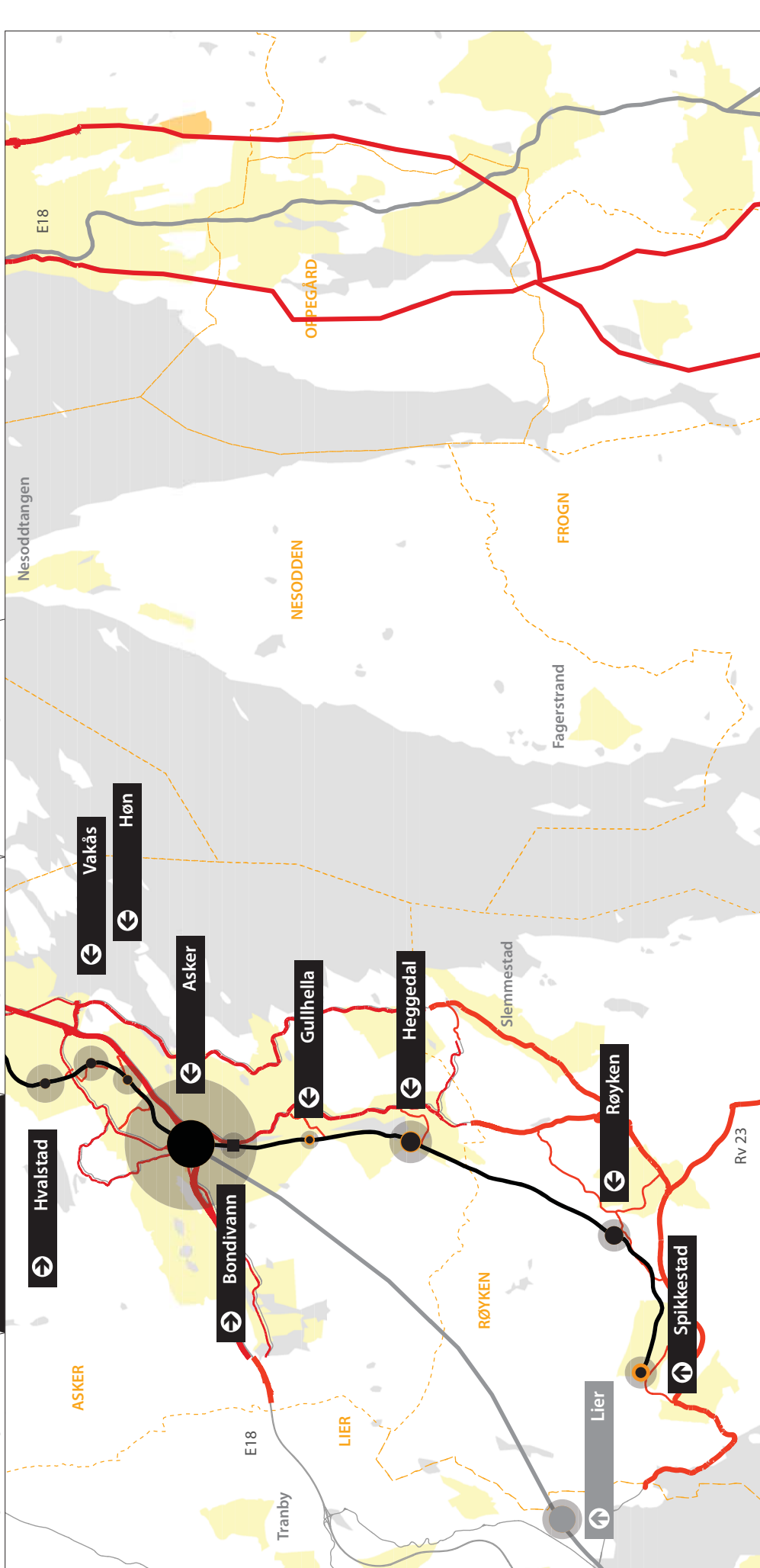
Framkommelighetsproblemer langs hovedveiene inn mot Oslo samt kostnader knyttet til bomplasseringer bidrar til å øke togets attraktivitet sammenlignet med bil på strekningen.

Tegnforklaring



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





KART 5B

ADKOMST

VEINETT

Tegnforklaring



- Jernbane
- Hovedveinett
- Kommunegrenser
- Vann

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

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

- Bomsnitt
- Europavei
- Riksvei
- Fylkesvei

TILGJENGELIGHET: SYKKEL

[FAKTORER SOM PÅVIRKER ETTERSPORSELEN 4]

Tilrettelegging for sykkel i omkringliggende gate-/veinett, samt sykkelparkering på stasjonen, er en viktig faktor som kan påvirke behovet for innfartsparkering. Kartene på de neste sidene 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 januar og under registreringsperioden var det noen plussgrader, ikke snø, men noe regn og vind enkelte av dagene. Mellom 0 og 2 prosent av de reisende parkerte sykler ved stasjonene på strekningen i registreringsperioden og dette er i overensstemmelse med undersøkelser* som viser at sykkelandelen i Oslo og Akershus er på rundt 1 prosent i månedene desember til februar. De samme undersøkelsene viser at sykkelandelen i månedene mai til august ligger 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.

I Røyken kommune er det mangelfullt tilrettelagt for sykling langs samleveiene, mens Spikkestad har et godt utbygd gang- og sykkelveinett som, i kombinasjon med rolige bolig-gater, binder boligområdene til sentrum. Boligområdene omkring Røyken stasjon ligger spredt og har varierende standard på tilrettelegging for sykkel inn mot stasjonen.

Asker kommune har et godt utbygd gang- og sykkelveinett langs samleveiene som knytter boligområdene til stasjonene. Inn mot Asker stasjon kunne en del av sykkelveinettet med fordel vært prioritert sterkere sammenliknet med bilens framkommelighet hva angår omveier, kryssinger osv. til stasjonen. Videre kan det være aktuelt å skille sterkere mellom gående og syklende på enkelte veier inn mot stasjonen. Med unntak av Høen og Vakås er det hovedsykkelruter forbi alle stasjonene i Asker kommune. Lokalstasjonene har for øvrig adkomst via rolige bolig-gater.

I Bærum kommune er det definert et hovedsykkelveinett, men flere av lenkene inn mot Sandvika sentrum og stasjon er mangelfullt tilrettelagt. For øvrig går det hovedsykkelruter som er delvis tilrettelagt forbi Høvik, Stabekk og Lysaker stasjoner. Forbindelser fra Fornebu til Lysaker og fra Bekkestua til Stabekk er godt tilrettelagt for sykling.

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

Hovedsykkelveinettet i Oslo kommune er mangelfullt utbygd, men Oslo kommune har igangsatt arbeid med ny sykkelstrategi og skal i gang med en rekke utbyggingsprosjekter for å bedre infrastrukturen. Flere av stasjonene i Groruddalen ligger i boligområder og har adkomst til stasjonene via rolige boligater eller langs gang- og sykkelveier.

I Lørenskog kommune går det sykkelhovedrutene parallelt med jernbanen og består i hovedsak av sykling i blandet trafikk med bil på til dels rolige boligveier. I Skedsmo kommune er det godt tilrettelagt langs hovedrutene inn mot stasjonene med egne sykkelanlegg fra boligområdene omkring og fra Ahus. Lillestrøm sentrum er også godt tilrettelagt for sykkel.

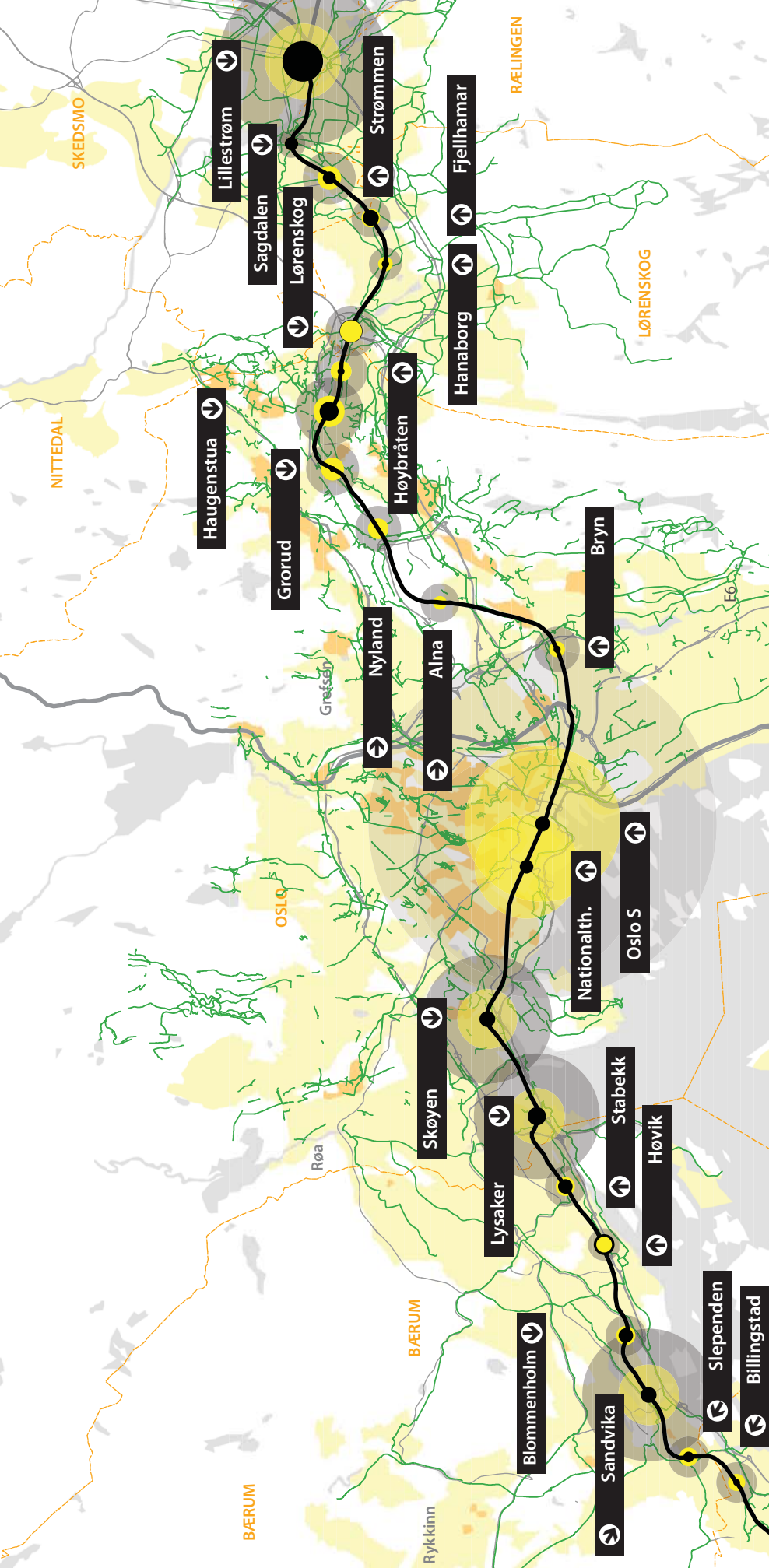
SYKKELPARKERING

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 foretrukket 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. Dette innebærer at sykkelandelen i byene bør ligge mellom 10 og 20 prosent. Det bør være et mål at andelen som sykler til stasjonen, tilsvarer sykkelandelen på reiser generelt. Hensyntatt de lokale forutsetningene, bør det dimensjoneres ut fra en sykkelandel på 20 prosent inn mot alle stasjonene fra Asker til Lillestrøm, med unntak av utfartsstasjonene Bryn, Alna og Nyland som på lik linje med øvrige stasjoner langs L1 bør dimensjoneres ut fra en sykkelandel på 12 prosent.

Mellom Spikkestad og Hvalstad, samt mellom Lørenskog og Lillestrøm er det stort sett godt tilrettelagt med sykkelparkeringsanlegg. Ved alle stasjonene er det stativ med god standard, tak, synlig plassering og enkel adkomst. Foruten Lørenskog og Sagdalen er imidlertid sykkelparkeringsanleggets kapasitet for liten. De største stasjonene Asker, Sandvika, Lysaker, Skøyen, Nationaltheateret, Oslo S og Lillestrøm er alle mangelfullt tilrettelagt for sykkelparkeringsanlegg hva angår både standard, tak og kapasitet.

Den høye bilandelen på reiser ned mot 1 kilometer til stasjonene i bybåndet mellom Asker og Lillestrøm, samt det metrolignende togtilbudet med kvartersfrekvens som ble innført i desember 2014, taler for et særlig fokus og høyt ambisjonsnivå for sykkel langs innerstrekningen av L1. Dette er nærmere omtalt i forbindelse med anbefalingene.



KART 6A
SYKKEL

Tegnforklaring

- Jernbane
- Hovedveinett
- Kommunegrenser
- Vann

Befolkningstetthet

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

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

- Sykkelvei

Tegnforklaring



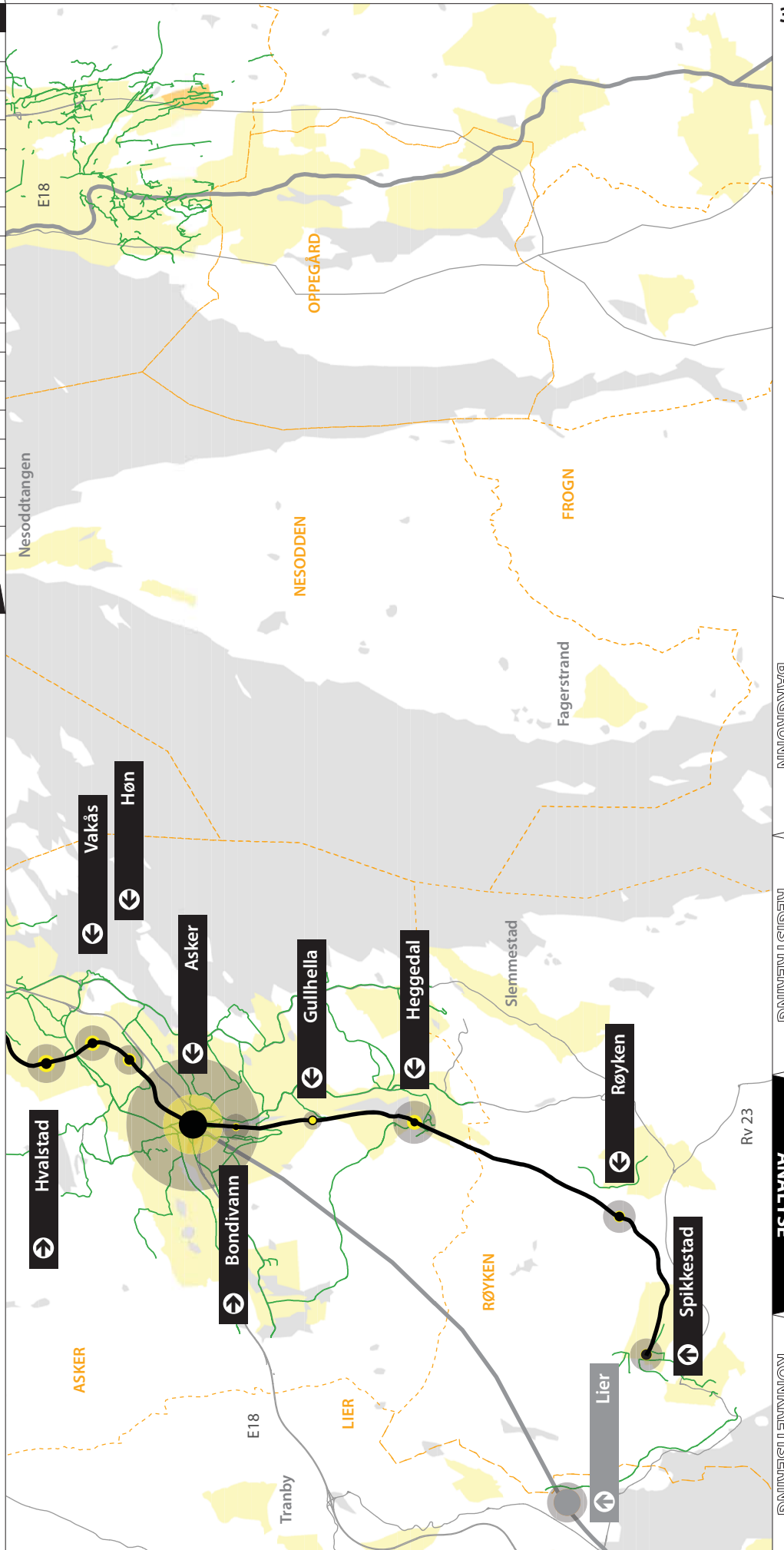
- Jernbane
- Hovedveinett
- Kommunegrenser
- Vann

Befolkingstetthet

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

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

- Sykkelvei



TILGJENGELIGHET: KOLLEKTIVTILBUD

[FAKTORER SOM PÅVIRKER ETTERSPOØRSELEN 5]

Det lokale kollektivtilbudet er også en faktor som påvirker etterspørselen etter innfartsparkering i et område. Kartene på de neste sidene viser kollektivtilbud som er korresponderende, supplerende og konkurrerende med toget langs strekningen.

KORRESPONDERENDE KOLLEKTIVTILBUD

Både Spikkestad og Røyken har bussholdeplass ved stasjonene der bussruten mellom Drammen og Sætre stopper. Bussen er imidlertid ikke taktet med togavgangene, men fra høsten 2014 vil Brakar gjennomføre ruteendringer som vil gi korrespondanse mellom buss og tog på Røyken stasjon. Plansamarbeidet for Oslo og Akershus peker på forbindelsen Sætre-Åros-Slemmestad-Asker som en viktig framtidig bussakse.

Alle de større stasjonene Asker, Sandvika, Lysaker, Skøyen og Lillestrøm er godt utbygde knutepunkt med bussholdeplasser nært opptil stasjonene. Høy frekvens på toget muliggjør et godt matebusstilbud og etter ruteendringene i desember 2012 har flere av Ruters busser i Akershus rettet inn mot jernbanestasjonene. Dette systemet vil videreutvikles.

På Strømmen stasjon er det god korrespondanse mellom toget og buss til/ fra Ahus. Denne bussen stopper også på Fjellhamar, men takting med toget er prioritert til Strømmen. Øvrige stasjoner har ikke matebusstilbud. Mellom Sandvika og Lørenskog har stasjonene i hovedsak et lokalt kollektivtilbud som supplerer toget. Kvartersfrekvens på Hovedbanen kan imidlertid gjøre toget mer attraktivt i Groruddalen.

KONKURRERENDE KOLLEKTIVTILBUD

Østsiden av Hurumlandet, Lier og Skedsmokorset har et parallelt kollektivtilbud som konkurrerer med toget på reisetid.

Langs Spikkestadbanen er det parallelt busstilbud som betjener blant annet Slemmestad. Reisetiden med buss er lengre enn om de reisende kjører bil til nærmeste stasjon og tog inn til sentrum, men reisetiden med båt er det raskeste alternativet på strekningen.:

- Buss Vollen – Nationaltheatret 46 minutter
- Båt Vollen – Aker brygge 28 minutter
- Bil Vollen- Gullhella og tog Gullhella – Nationaltheatret 35 minutter

Fra Lier er det ekspressbusstilbud langs E18 som tar med reisende til Oslo. Det er noe raskere å kjøre bil til Asker stasjon og tog videre til sentrum sammenlignet med ekspressbussen. Å kjøre buss til Asker stasjon og tog videre gir lik reisetid som ekspressbussen. Tilgjengelig parkering ved Asker stasjon har betydning for hvor attraktivt toget er som alternativ.

- Buss Liertoppen – Aker brygge 34 minutter
- Buss Liertoppen – Asker og tog Asker – Nationaltheatret 34 minutter
- Bil Liertoppen – Asker og tog Asker – Nationaltheatret 29 minutter

For Skedsmokorset er reisetiden med buss til Oslo sentrum tilnærmet lik som med bil til Lillestrøm og tog til Oslo sentrum.

- Buss Skedsmokorset – Oslo bussterminal 26 minutter
- Buss Skedsmokorset – Lillestrøm og tog Lillestrøm – Oslo S 30 minutter
- Bil Skedsmokorset – Lillestrøm og tog Lillestrøm – Oslo S 22 minutter

Tegnforklaring

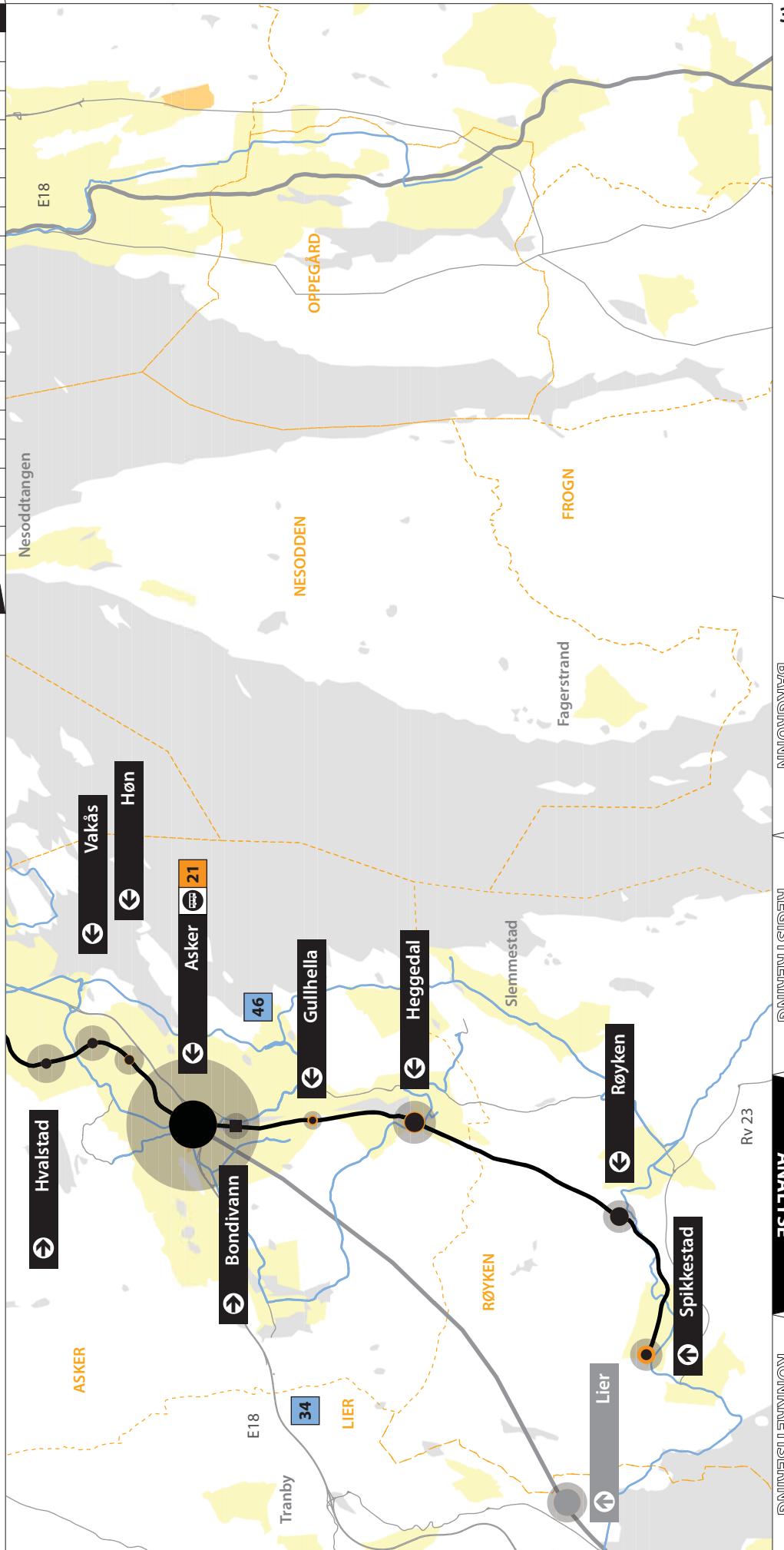


- Jernbane
- Hovedveinett
- Kommunegrenser
- Vann

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

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

- Busslinje
- 30 Reisetid til Oslo med tog
- 30 Reisetid til Oslo med buss



AREALUTVIKLING

[FAKTORER SOM PÅVIRKER 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.

Kommunene Røyken, Asker og Bærum har stor grad av eneboligbebyggelse med i hovedsak lav tetthet også rundt stasjonene. Asker, Sandvika, Lysaker, øvrige Oslostasjoner samt Lillestrøm er omgitt av høyere tetthet og sentrumsbebyggelse. Mellom Asker og Lillestrøm går jernbanen gjennom et sammenhengende bybånd der også de minste stasjonene har sentral plassering i boligområdene.

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 eksisterendekollektivnettet. Kontorarbeidsplasser og publikumsrettet service skal plasseres ved viktige stasjoner på jernbanenettet og andre større kollektivknutepunkt. Bybåndet mellom Asker og Lillestrøm må bygges på helhetlig bystruktur og kollektivnett for å ta en stor andel av veksten i planområdet. Videre er Asker, Sandvika, Oslo-knutepunktene og Lillestrøm utpekt som regionale by- og næringskjerner. Heggedal samt områdene sør for stasjonen i Lørenskog er utpekt for høy vekst. Dessuten er Røyken, Slemmestad og Sætre vurdert som aktuelle for vekst.

Røyken kommunes utviklingsstrategi er å konsentrere utbygging i eksisterende tettsteder og knutepunkter. Spikkestad og Slemmestad skal utvikles som små byer med bymessig bebyggelse i sentrum. I kommuneplanens arealdel 2011-2023 er det avsatt byggeområder både i Spikkestad og i Slemmestad, men også store områder vest for Hallensskog stasjon i tillegg til mindre områder i Midtbygda, Åros og Hyggen. Utvikling av en stasjonsby på Spikkestad er positivt for jernbanen, men utbygging på Hallensskog harmonerer dårlig med Jernbaneverkets planer om nedleggelse av stasjonen fra desember 2014.

I kommuneplanen 2014-2026 fastslår **Asker kommune** at prinsippene for samordnet areal- og transportplanlegging skal legges til grunn for videre utvikling ved kollektivnær lokalisering av bolig og næring. Videre er det i kommuneplanens arealdel vist nye utbyggingsområder øst for Gullhella stasjon og vest for Høn, men for øvrig er det avsatt en rekke mindre utbyggingsområder spredt utover kommunen inntil allerede utbygde områder. Det legges opp til fortetting i Asker sentrum, samt en viss konsentrasjon langs jernbane- og busslinjer.

Bærum kommune vedtok sin arealstrategi i oktober 2013 som skal legges til grunn for det videre arbeidet med kommuneplanens arealdel. Boligbyggingen skal styres til kollektivknutepunkter og sentre som ligger langs eksisterende banetraseer. Hoveddelen av utbygging skal rettes mot Sandvika, Fornebu og Fossum. Slepnden, Høvik og Stabekk er lokalsentre som skal vurderes for fortetting med bolig og næring.

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.

Lysaker, Skøyen, Bryn og Grorud defineres som kollektivknutepunkt med potensial for bymessig utvikling og høy arealutnyttelse (Oslo mot 2030, Høringsutkast). Videre er Breivoll utpekt som knutepunkt og ønsket som ny stasjon langs Hovedbanen. Nyland og Haugenstua er kategorisert som stasjonsnære områder langs banenettet som er egnet for stedsutvikling med et betydelig antall boliger, og der høyere arealutnyttelse skal vurderes.

Lørenskog kommunes overordnede målsetting for arealbruken er å bygge tett i de sentrale delene av kommunene for å gi et bedre grunnlag for et bedre og mer banebasert kollektivtilbud. Kommunen legger opp til kraftig fortetting omkring stasjonene og innenfor dagens tettstedsgrense i tillegg til en betydelig utvikling av Lørenskog sentrum. Kommunen vil også arbeide for å få fastlagt trasé for skinnegående transporttilbud som gir god kollektivtilgjengelighet for kommunens sentralområde i tillegg til Ahus.

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.

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.

Jernbanen ligger sentralt plassert i forhold til boliger og arbeidsplasser langs strekningen, men stasjonene har likevel 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.

Av Klimameldingen følger et overordnet mål om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. I og omkring storbyområdene skal kollektivformål og sykkeltiltak gis økt prioritet. Nummerskiltregistreringer har vist at en stor andel av dem som parkerer langs strekningen Asker – Lillestrøm bor i svært kort avstand fra stasjonen. Innføring av kvartersfrekvens på alle stasjonene vil fordre en ny tilnærming til tilbringertilbudet - med sykkel og matebuss i fokus og der utvidelse av parkeringstilbudet vil være uaktuelt. Potensialet for økt sykkelandel er stort, både hva angår bosettingsmønster og det som hittil har vært en relativt begrenset tilrettelegging for sykkel ved stasjonene. Kvartersfrekvens vil dessuten kunne utjevne attraktiviteten ved de større knutepunktstasjonene og derigjennom bidra til redusert innfart til disse stasjonene. Framkommelighetsutfordringer på hovedveinettet inn mot Oslo vil styrke kollektivtilbudets fortrinn på strekningen. Øst for Oslo vil frekvens og reisetid kunne forskyve passasjerfordelingen mellom tog og T-bane. Planene for utvikling av stasjonene må ta høyde for en betydelig passasjervekst.

Billettpris og togtilbud fra Asker og Lillestrøm gjør stasjonene attraktive for innfart fra opplandet i henholdsvis vest og nord/øst, men den høye frekvensen gjør det også mulig å videreutvikle et utstrakt tilbringersystem med buss til stasjonene.

Langs Spikkestadbanen er bosetningen mer spredt og stasjonene betjener boligområder som ligger utenfor gang- og sykkelavstand til stasjonen. Tilgjengelighetstiltak som styrker togtilbudets attraktivitet på denne delen av strekningen er vesentlig for å unngå parallellkjøring til høyere frekvens og lavere billettpris fra Asker.

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. Dagsbasert brukerbetaling kan bidra til færre svært korte bilreiser til lokalstasjonen, frigi plass til dem med et sporadisk parkeringsbehov og derigjennom gi større forutsigbarhet for dem som er avhengig av en parkeringsplass. I første omgang bør det gjennomføres et prøveprosjekt for en slik betalingsordning på et utvalg av stasjoner. Den høye bilandelen på reiser ned mot 1 kilometer til stasjonene i bybåndet mellom Asker og Lillestrøm samt det metrolignende togtilbudet med kvartersfrekvens som ble innført i desember 2014, taler for et særlig fokus og høyt ambisjonsnivå for sykkel langs innerstrekningen av L1. Videre er elsykkel-salget i sterk vekst. Som en minimumsstandard bør dette innebære tak på alle stativ, låsbar parkering (i ny eller eksisterende bygningsmasse, eventuelt som sykkelstap), god skilting, tilrettelagt sykkelveinett inn mot stasjonene samt en felleskampanje for sykling til stasjonene. På større stasjoner bør sykkelhotell med to nivåer av servicetilbud erstatte låsbare anlegg. I tillegg bør pendlersykelordning utredes for et utvalg av stasjoner med høy tetthet av arbeidsplasser. I Oslo planlegger kommunen en utvidelse av bysykkelordningen utenfor Ring 2, og det bør følges tilrettelegges for bysykler ved større innpendlingsstasjoner. 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 det 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 for øvrig 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:

SPIKKESTAD

Påstigende: 201-400	Parkeringsplasser: 95	Sykkelparkering: 34
P-belegg: 60 %	Bilp/påstigende: 40 %	Sykkelp/påstigende: 10 %

Stasjonen ligger i tettstedet og betjener i hovedsak reisende som bor i gang- og sykkellavstand til stasjonen. Bilparkeringen har ledig kapasitet. Nummerskiltregistreringer har vist at innpendlingen til stasjonen er begrenset ettersom tilgjengeligheten er bedre til for eksempel Røyken. Kommunen ønsker utvikling av Spikkestad sentrum. Det er et godt utbygd gang- og sykkelveinett fra boligområdene og sykkelparkering med tak ved stasjonen. Fra høsten 2014 korresponderer bussen fra Sætre med toget på Røyken.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor dagens areal

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

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

RØYKEN

Påstigende: 201-400	Parkeringsplasser: 102	Sykkelparkering: 25
P-belegg: 100 %	Bilp/påstigende: 30 %	Sykkelp/påstigende: 10 %

Stasjonen ligger i Røyken, betjener de spredte boligområdene i kommunen og benyttes dessuten av bosatte sør og øst på Hurumlandet. Bilparkeringen er full og det er mulig mot nord på areal som JBV eier. Stasjonen har god tilgjengelighet fra rv. 23. Det er i liten grad tilrettelagt for sykkel fra boligområdene og inn mot stasjonen. Bebyggelsesstruktur og topografi tilsier heller ikke en høy andel syklende mot stasjonen, men det kan være behov for noe mer sykkelparkering ved stasjonen. Fra høsten 2014 vil bussen fra Sætre og Åros tantes med toget.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor dagens areal

Bilparkering- utvide (på areal nordøst for stasjonen)

Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 12 % av antall påstigende
Sykkel- pådriver for bedre tilrettelegging inn mot stasjonen

HALLENSKOG

Påstigende: 0-200

Parkeringsplasser: 0

Sykkelparkering: 0

P-belegg:-

Bilp/påstigende: 0 %

Sykkelp/påstigende: 0 %

Stasjonen forutsettes nedlagt ved åpningen av Blommenholm, Høvik og Stabekk. Det foregår en politisk prosess rundt dette. Det anbefales derfor ingen tiltak.

HEGGEDAL

Påstigende: 401-600

Parkeringsplasser: 129

Sykkelparkering: 20

P-belegg: 90 %

Bilp/påstigende: 30 %

Sykkelp/påstigende: 5 %

Stasjonen ligger i Heggedal sentrum med hovedtyngden av boligområder i åssidene omkring. Nummerskiltregistreringer har vist at 70 prosent av dem som parkerer ved stasjonen bor i gang- og sykkelavstand, hvorav brorparten kommer fra boligområder med 1 kilometers avstand til stasjonen. Videre har Heggedal noen tilreisende fra Bødalen og Slemmestad. Stasjonen ligger innenfor prissone 2. Det er godt tilrettelagt for sykling mot stasjonen, men noe høydeforskjell. Bilparkeringen ved stasjonen var fullt belagt og dessuten midlertidig flyttet ved registrering på grunn av byggingen av et veiprojekt. En utvidelse parkeringskapasitet med opp mot 50 prosent har vært vurdert, men tilrådes ikke fordi stasjonen har korresponderende busstilbud fra boligområdene i Heggedal og Dikemark og fordi en stor andel av dem som parkerer ved stasjonen kommer fra boliger i gang- og sykkelavstand.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor opprinnelig areal (før anleggsfase)

Oblat- innføre

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

Sykkelparkering- sikre tilstrekkelig stativ med tak (30-40 plasser) når anleggsarbeid er ferdigstilt

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

Sykkelparkering- vurdere låsbar parkering

GULLHELLA

Påstigende: 0-200

Parkeringsplasser: 35

Sykkelparkering: 29

P-belegg: 70 %

Bilp/påstigende: 30 %

Sykkelp/påstigende: 30 %

Gullhella betjener et mindre boligområde som ligger cirka en halv kilometer fra stasjonen. Bilparkeringen har høyt belegg. Det er godt tilrettelagt for sykling fra boligområdene til stasjonen med gang- og sykkelveier langs hovedveiene og i rolige boligater.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor dagens areal

Bilparkering- effektivisere med oppmerking

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

BONDIVANN

Påstigende: 0-200

Parkeringsplasser: 0

Sykkelparkering: 10

P-belegg:-

Bilp/påstigende: 0 %

Sykkelp/påstigende: 10 %

Stasjonen ligger nær boligområder med blokkbebyggelse og rekkehus og har adkomst fra rolige boligater. Det er ikke bilparkering ved stasjonen, men noe sykkelparkering. Det er ikke tilrettelagt for noe bilparkering på stasjonen, men noe sykkelparkering. Nummerskiltregistreringer har vist at mange bosatte i Bondivann kjører til Asker for et mer frekvent togtilbud.

ANBEFALING

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

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

ASKER

Påstigende: 5001-6000

Parkeringsplasser: 644

Sykkelparkering: 450

P-belegg: 100 %

Bilp/påstigende: 10 %

Sykkelp/påstigende: < 5 %

Stasjonen ligger i Asker sentrum og parkeringen benyttes av reisende hvorav cirka 40 prosent har bostedsadresse innenfor gå- og sykkelavstand. Togtilbudet, billettsonestrukturen og køen på E18 gjør dessuten Asker attraktiv som innfartsstasjon for reisende fra bosatt i Lier, langs Sørlandsbanen, Spikkestadbanen og på Hurumlandet. Bilparkeringen er full og innfart til stasjonen forårsaker trafikkproblemer på lokalveinettet samt forsinkelse for bussene. Parkeringen i parkeringshuset ved stasjonen er dyrere enn flateparkeringen og har ledig kapasitet. Den store flateparkeringen beslaglegger store deler av Asker sentrum og er i strid med ønsket arealutvikling. Busstilbudet er velutviklet i Asker, og det høyfrekvente togtilbudet gir potensiale for enda bedre korrespondanse fra et større omland. Asker har godt utbygd sykkelveinett med gang- og sykkelveier fra boligområdene inn mot sentrum og stasjonen. Kommunen har ambisjoner om bedre tilrettelegging også for transportsykling. Inn mot Asker stasjon kunne en del av sykkelveinettet med fordel vært prioritert sterkere sammenliknet med bilens framkommelighet hva angår omveier, kryssinger osv. til stasjonen. Videre kan det være aktuelt å skille sterkere mellom gående og syklende på enkelte veier inn mot stasjonen. Ved Asker stasjon er det mye sykkelparkering, det meste med tak og dessuten to låsbare anlegg. Mange av syklene er parkert langs gjerder og husvegger tett opptil stasjonen og det kan tyde på at stativene er feil plassert. Tilrettelegging for sykkel bør prioriteres høyt ved denne stasjonen.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor dagens areal

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

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

Buss- pådriver for matebuss fra Lier og østsiden av Hurumlandet

Særskilt sykkelstasjon:

1. Sykkelparkering- etablere stativ med tak nær stasjonsbygningen
2. Sykkelparkering- etablere sykkelhotell med verksted, garderobe, skap, pumpe og ladepunkt for el-sykel
3. Sykkel- pådriver for tilrettelegging inn mot stasjonen
4. Felleskampanje for økt sykling til stasjonene på L1
5. Videreutvikle vinnerforslaget Full rulle fra konkurransen Get A Bike
6. Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

HØN

Påstigende: 201-400

Parkeringsplasser: 35

Sykkelparkering: 30

P-belegg: 90 %

Bilp/påstigende: 10 %

Sykkelp/påstigende: 10 %

Stasjonen ligger i et boligområde bestående av småhus og betjener reisende som bor i gang- og sykkelavstand fra stasjonen. Nummerskiltregistrering har vist 65 prosent av dem som parkerer ved stasjonen bor mindre enn 1 kilometer fra stasjonen. Tilsvarende andel er 90 prosent innenfor en radius på 3 kilometer. Bilparkeringen er full. Stasjonen har adkomst langs bolig-gater uten sykkelanlegg, men med lavt fartsnivå og lite trafikk. Sykkelparkeringen har grei standard. Dagsbasert brukerbetaling kan bidra til færre svært korte bilreiser til lokalstasjonen, frigi plass til dem med et sporadisk parkeringsbehov og derigjennom gi større forutsigbarhet for dem som er avhengig av en parkeringsplass. Stasjonens passasjergrunnlag kan bli større som konsekvens av at det i kommuneplanen er avsatt større områder til boligutvikling både sør og nord for jernbanen ved Høn. Tilrettelegging for sykkel bør prioriteres høyt ved denne stasjonen.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor dagens areal

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

Særskilt sykkelstasjon:

1. Sykkelparkering- utvide sykkelstativ med tak (10-15 plasser)
2. Sykkelparkering- etablere låsbar parkering
3. Felleskampanje for økt sykling til stasjonene på L1
4. Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

VAKÅS

Påstigende: 201-400

Parkeringsplasser: 34

Sykkelparkering: 30

P-belegg: 100 %

Bilp/påstigende: 10 %

Sykkelp/påstigende: 10 %

Stasjonen ligger i et boligområde bestående av småhus og betjener reisende som bor i gang- og sykkelavstand fra stasjonen. Nummerskiltregistrering har vist 75 prosent av dem som parkerer ved stasjonen bor mindre enn 1 kilometer fra stasjonen. Tilsvarende andel er 90 prosent innenfor en radius på 3 kilometer. Bilparkeringen er full og ved registrering var flere biler oppstilt utenfor de regulerte plassene. Stasjonen har adkomst langs boligater uten sykkelanlegg, men med lavt fartsnivå og lite trafikk. Sykkelparkeringen har grei standard, men ligger på vestsiden av stasjonen, et stykke fra plattformen og lite hensiktsmessig plassert for dem som ankommer fra østsiden av sporene. Dagsbasert brukerbetaling kan bidra til færre svært korte bilreiser til lokalstasjonen, frigi plass til dem med et sporadisk parkeringsbehov og derigjennom gi større forutsigbarhet for dem som er avhengig av en parkeringsplass. Det har nylig blitt bygget flere boliger og en barnehage nær stasjonen. Tilrettelegging for sykkel bør prioriteres høyt ved denne stasjonen.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor dagens areal

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

Særsilt sykkelstasjon:

1. Sykkelparkering- nytt sykkelstativ med tak på østsiden (10-15 plasser)
2. Sykkelparkering- etablere låsbar parkering
3. Felleskampanje for økt sykling til stasjonene på L1
4. Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

HVALSTAD

Påstigende: 401-600

Parkeringsplasser: 33

Sykkelparkering: 36

P-belegg: 100 %

Bilp/påstigende: 10 %

Sykkelp/påstigende: 10 %

Stasjonen ligger i et boligområde bestående av småhus og betjener reisende som bor i gang- og sykkelavstand fra stasjonen. Nummerskiltregistrering har vist 55 prosent av dem som parkerer ved stasjonen bor mindre enn 1 kilometer fra stasjonen. Tilsvarende andel er 80 prosent innenfor en radius på 3 kilometer. Bilparkeringen er full og ved registrering var flere biler oppstilt utenfor de regulerte plassene. Stasjonen har enkel adkomst fra E18. Videre er det godt tilrettelagt for sykling med gang- og sykkelveier langs hovedveier og for øvrig sykling i rolige boligater. Sykkelparkeringen har grei standard og ligger nær oppgangen til plattform. Dagsbasert brukerbetaling kan bidra til færre svært korte bilreiser til lokalstasjonen, frigi plass til dem med et sporadisk parkeringsbehov og derigjennom gi større forutsigbarhet for dem som er avhengig av en parkeringsplass. Tilrettelegging for sykkel bør prioriteres høyt ved denne stasjonen.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor dagens areal

Brukerbetaling- innføre dagsbetaling (priskategori iv) som prøveprosjekt

Bilparkering- vurdere utvidelse (som bedre utnyttelse av dagens p-areal) hvis fortsatt etterspørsel

Særskilt sykkelsatsing:

1. Sykkelparkering- utvide sykkelstativ med tak (20-30 plasser)
2. Sykkelparkering- etablere låsbar parkering
3. Felleskampanje for økt sykling til stasjonene på L1
4. Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

BILLINGSTAD

Påstigende: 401-600

Parkeringsplasser: 48

Sykkelparkering: 12

P-belegg: 100 %

Bilp/påstigende: 10 %

Sykkelp/påstigende: < 5 %

Stasjonen ligger i et boligområde bestående av småhus og betjener reisende som bor i gang- og sykkelavstand fra stasjonen. Nummerskiltregistrering har vist 60 prosent av dem som parkerer ved stasjonen bor mindre enn 1 kilometer fra stasjonen. Tilsvarende andel er 90 prosent innenfor en radius på 3 kilometer. Bilparkeringen er full. Stasjonen har adkomst fra en samlevei som er godt tilrettelagt for sykling med gang- og sykkelvei fra næringsområdene på sørsiden av sporet, men med noe mangelfull tilrettelegging fra boligområdene på nordsiden. Sykkelparkeringen er godt plassert tett opptil inngangen til stasjonen, men er noe underdimensjonert. Dagsbasert brukerbetaling kan bidra til færre svært korte bilreiser til lokalstasjonen, frigi plass til dem med et sporadisk parkeringsbehov og derigjennom gi større forutsigbarhet for dem som er avhengig av en parkeringsplass. Tilrettelegging for sykkel bør prioriteres høyt ved denne stasjonen.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor dagens areal

Brukerbetaling- innføre dagsbetaling (priskategori iv) som prøveprosjekt

Særskilt sykkelsatsing:

1. Sykkelparkering- utvide sykkelstativ med tak (20-30 plasser)
2. Sykkelparkering- etablere låsbar parkering
3. Felleskampanje for økt sykling til stasjonene på L1
4. Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

SLEPENDEN

Påstigende: 401-600

Parkeringsplasser: 76

Sykkelparkering: 32

P-belegg: 100 %

Bilp/påstigende: 20 %

Sykkelp/påstigende: 5 %

Stasjonen ligger i et boligområde bestående av småhus og betjener reisende som bor i gang- og sykkelavstand fra stasjonen. Boligene øst for sporet har høyere tetthet. Nummerskiltregistrering har vist at 50 prosent av dem som parkerer ved stasjonen bor mindre enn 1 kilometer fra stasjonen. Tilsvarende andel er 80 prosent innenfor en radius på 3 kilometer. Stasjonen har dessuten noen tilreisende fra Nesøya sør for E18 og bosatte langs E16. Bilparkeringen er full og ved registrering var flere biler oppstilt utenfor de regulerte plassene. Stasjonen ligger langs en samlevei, omkranset av boligområder. Det er i stor grad tilrettelagt for sykling fra boligområdene til stasjonen med gang- og sykkelveier samt sykling i rolige boligater. Det er godt tilrettelagt med sykkelparkering på vestsiden av sporet, men ingen sykkelstativ øst for sporene. Sykling er dessuten forbudt i rotunden for ankommende fra øst. Dagsbasert brukerbetaling kan bidra til færre svært korte bilreiser til lokalstasjonen, frigi plass til dem med et sporadisk parkeringsbehov og derigjennom gi større forutsigbarhet for dem som er avhengig av en parkeringsplass. Tilrettelegging for sykkel bør prioriteres høyt ved denne stasjonen.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor dagens areal

Brukerbetaling- innføre dagsbetaling (priskategori iv) som prøveprosjekt

Særskilt sykkelsatsing:

1. Sykkelparkering- etablere stativ med tak på østsiden av sporet (20-30 plasser)
2. Sykkelparkering- etablere låsbar parkering
3. Felleskampanje for økt sykling til stasjonene på L1
4. Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

SANDVIKA

Påstigende: 5001-6000

Parkeringsplasser: 0

Sykkelparkering: 72

P-belegg:-

Bilp/påstigende: 0 %

Sykkelp/påstigende: < 5%

Stasjonen ligger i Sandvika sentrum og har et høyfrekvent togtilbud. Bilparkeringstilbudet ved stasjonen er i offentlig parkeringshus. Stasjonen ligger ved siden av bussterminalen og har god korrespondanse med lokalbusser fra boligområder omkring Sandvika. Det er i liten grad tilrettelagt for syklende langs samleveier fra tettstedene og inn Sandvika sentrum og stasjonen. Fartsnivået i sentrum er imidlertid lavt og sykling i blandet trafikk er akseptabelt. Sykkelparkeringen ved stasjonen mangler tak og er underdimensjonert. Rom, Jernbaneverket og kommunen jobber med å få på plass et sykkelhotell i det som til nå har vært gjennomkjøring under sporene, vest for stasjonshallen. Tilrettelegging for sykkel bør prioriteres høyt ved denne stasjonen.

ANBEFALING

Særskilt sykkelstasjon:

1. Sykkelparkering- etablere stativ med tak nær alle innganger til stasjonen
2. Sykkelparkering- etablere sykkelhotell med verksted, garderobe, skap, pumpe og ladepunkt for el-sykkel
3. Sykkel- pådriver for bedre tilrettelegging inn mot stasjonen
4. Felleskampanje for økt sykling til stasjonene på L1
5. Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

BLOMMENHOLM

Påstigende: 401-600

Parkeringsplasser: 83

Sykkelparkering: 60

P-belegg: -

Bilp/påstigende: -

Sykkelp/påstigende: -

Blommenholm er stengt for oppgradering, og det er derfor ikke gjort registrering ved stasjonen. Bilparkeringen forblir den samme etter ombygging og ved tellinger gjennomført av Statens vegvesen i 2012 var bilparkeringen tilnærmet full. Stasjonen ligger i et boligområde bestående av småhus og betjener reisende som bor i gang- og sykkelavstand fra stasjonen. Stasjonen har adkomst fra en samlevei som ikke er tilrettelagt for sykling. Sykkelparkeringen har grei standard, men ligger med større avstand til plattformene enn bilparkeringen. Dagsbasert brukerbetaling kan bidra til færre svært korte bilreiser til lokalstasjonen, frigi plass til dem med et sporadisk parkeringsbehov og derigjennom gi større forutsigbarhet for dem som er avhengig av en parkeringsplass. Tilrettelegging for sykkel bør prioriteres høyt ved denne stasjonen.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor dagens areal

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

Særskilt sykkelsetning:

1. Sykkelparkering- etablere stativ med tak nærmere plattform
2. Sykkelparkering- etablere låsbar parkering
3. Sykkel- pådriver for bedre tilrettelegging inn mot stasjonen
4. Felleskampanje for økt sykling til stasjonene på L1
5. Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

HØVIK

Påstigende: 201-400

Parkeringsplasser: 77

Sykkelparkering: 125

P-belegg:-

Bilp/påstigende:-

Sykkelp/påstigende: -

Høvik er stengt for ombygging og det er derfor ikke gjort registrering ved stasjonen. Etter ombygging vil parkeringen være utvidet fra 30 til 77 plasser. Stasjonen ligger nær boligområder bestående av småhus og noen sentrumsfunksjoner. Stasjonen betjener reisende som bor i gang- og sykkelavstand fra stasjonen, men vil ved kapasitetsutvidelse trolig generere parallellkjøring langs jernbanen ettersom Høvik stasjon ligger tett opptil avkjøring fra E18. Det er kø på E18 i rush og en utvidelse av bilparkeringstilbudet er ikke tilrådelig. Hovedsykkelruten mellom Sandvika og Oslo går forbi stasjonen, men det er ikke sykkelanlegg på strekningen forbi stasjonen. Dagsbasert brukerbetaling kan bidra til færre svært korte bilreiser til lokalstasjonen, frigi plass til dem med et sporadisk parkeringsbehov og derigjennom gi større forutsigbarhet for dem som er avhengig av en parkeringsplass. Tilrettelegging for sykkel bør prioriteres høyt ved denne stasjonen og kan ved plassutfordringer skje på arealer avsatt til bilparkering.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor avsatt areal i pågående stasjonsprosjekt

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

Særskilt sykkelsetning:

1. Sykkelparkering- etablere stativ med tak nær plattform
2. Sykkelparkering- etablere låsbar parkering
3. Sykkel- pådriver for bedre tilrettelegging inn mot stasjonen
4. Felleskampanje for økt sykling til stasjonene på L1
5. Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

STABEKK

Påstigende: 401-600

Parkeringsplasser: 110

Sykkelparkering: 65

P-belegg:-

Bilp/påstigende:-

Sykkelp/påstigende: -

Stabekk er stengt for oppgradering, og det er derfor ikke gjort registrering ved stasjonen. Det er ikke planlagt utvidelse av de opprinnelige 110 plassene, men stasjonen har allerede høy parkeringsdekning sammenliknet med nabostasjonene. Ved tellinger gjennomført av Statens vegvesen i 2012 hadde parkeringen ledig kapasitet. Stasjonen betjener boligområder med småhusbebyggelse og noe høyere tetthet ved stasjonen. Stabekk ligger innenfor prissone 1 og det er sannsynlig at dette bidrar til økt bilkjøring parallelt med jernbanen til billigere billettpris. Hovedsykkelruten mellom Sandvika og Oslo går forbi stasjonen, men det er ikke sykkelvei på strekningen forbi stasjonen. Sykkelparkering med tak er plassert rett ved nedgang til plattform på begge sider av sporet. Dagsbasert brukerbetaling kan bidra til færre svært korte bilreiser til lokalstasjonen, frigi plass til dem med et sporadisk parkeringsbehov og derigjennom gi større forutsigbarhet for dem som er avhengig av en parkeringsplass. Tilrettelegging for sykkel bør prioriteres høyt ved denne stasjonen.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor dagens areal

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

Særskilt sykkelsatsing:

1. Sykkelparkering- sikre tilstrekkelig antall med tak
2. Sykkelparkering- etablere låsbar parkering
3. Sykkel- pådriver for bedre tilrettelegging inn mot stasjonen
4. Felleskampanje for økt sykling til stasjonene på L1
5. Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

LYSAKER

Påstigende: 4001-5000

Parkeringsplasser: 240

Sykkelparkering: 91

P-belegg: 75 %

Bilp/påstigende: < 10 %

Sykkelp/påstigende: < 5%

Stasjonen ligger i et næringsområde med mange arbeidsplasser og har stor innpendling fra reisende som jobber på Fornebu. Stasjonen betjener dessuten boligområder med småhusbebyggelse som ligger i gang- og sykkelavstand fra stasjonen. Stasjonen ble nylig oppgradert. En gratis flateparkering cirka 300 meter vest for stasjonen disponeres av togreisende og har høyt belegg. Videre er 200 plasser satt av i et kommersielt drevet parkeringshus rett ved stasjonen mot betaling. Parkeringen i parkeringshuset har ledig kapasitet. I tillegg brukes en stor gruset plass som ikke eies av Jernbaneverket på nordsiden av sporene til parkering. Øvrig parkering i området er regulert. Sykkelparkering er anlagt ved inngangene til stasjonene, men mangler tak. Lokaliseringen av arbeidsplasser på Fornebu gjør det

aktuelt å tilrettelegge med et låsbart anlegg for parkering av sykler på nattetid. Busstilbudet ved stasjonen er bra og holdeplassen betjenes også av Bærumsbusser som kjører videre mot Oslo. Tilrettelegging for sykkel bør prioriteres høyt ved denne stasjonen.

ANBEFALING

Bilparkering- eventuell erstatning ved foretting på kommersielle vilkår
Brukerbetaling - innføre månedsbetaling (priskategori iii, pris tilpasses lokal kontekst) ved kapasitetsutfordringer

Buss- pådriver for stasjonen som endeholdeplass for Bærumsruter

Særskilt sykkelsatsing:

1. Sykkelparkering- oppgradere med tak
2. Sykkelparkering- etablere sykkelhotell med pumpe og ladepunkt for el-sykkel
3. Felleskampanje for økt sykling til stasjonene på L1
4. Bysykler- pådriver for stativer ved stasjonen
5. Pendlersykler- utrede ordning
6. Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

SKØYEN

Påstigende: 5001-6000

Parkeringsplasser: 0

Sykkelparkering: 69

P-belegg:-

Bilp/påstigende: 0 %

Sykkelp/påstigende: < 5%

Skøyen stasjon ligger i et område med høy bolig- og arbeidsplass tetthet og har ikke bilparkering. Det er gode overgangsmuligheter ved stasjonen til det lokale kollektivtilbudet. Det er sykkelparkering nær inngangene til stasjonen, men stativene mangler tak. Hovedsykkelvei med høy standard går forbi stasjonen. Tilrettelegging for sykkel bør prioriteres høyt ved denne stasjonen.

ANBEFALING

Særskilt sykkelsatsing:

1. Sykkelparkering- oppgradere med tak
2. Sykkelparkering- etablere sykkelhotell under sporene med verksted, garderobe, skap, pumpe og ladepunkt for el-sykkel
3. Felleskampanje for økt sykling til stasjonene på L1
4. Bysykler- pådriver for stativer ved stasjonen
5. Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

NATIONALTHEATERET

Påstigende: > 6001

Parkeringsplasser: 0

Sykkelparkering: 55

P-belegg: -

Bilp/påstigende: 0 %

Sykkelp/påstigende: < 5%

Nationaltheatret ligger midt i Oslo sentrum og har ikke bilparkering. Det er gode omstigningsmuligheter til det lokale kollektivtilbudet bestående av T-bane, trikk og buss. Videre er betjener stasjonen bosatte i indre by som ikke benytter seg av det lokale kollektivtilbudet for å komme seg til/fra stasjonen. Sykkelparkeringen har imidlertid lav kapasitet, er usikker og mangler tak. Det er i begrenset grad tilrettelagt for sykling inn mot stasjonen. Tilrettelegging for sykkel bør prioriteres høyt ved denne stasjonen.

ANBEFALING

Særskilt sykkelsetning:

1. Sykkelparkering- etablere stativ med tak
2. Sykkelparkering- etablere sykkelhotell med pumpe og ladepunkt for el-sykkel
3. Felleskampanje for økt sykling til stasjonene på L1
4. Bysykler- pådriver for stativer ved alle utganger
5. Sykkel- pådriver for bedre tilrettelegging inn mot stasjonen

OSLO S

Påstigende: > 6001

Parkeringsplasser: 0

Sykkelparkering: 60

P-belegg: -

Bilp/påstigende: 0 %

Sykkelp/påstigende: < 5%

Stasjonen ligger midt i Oslo sentrum og har ikke bilparkering. Det er gode omstigningsmuligheter til det lokale kollektivtilbudet bestående av T-bane, trikk og buss. Videre betjener stasjonen bosatte i indre by som ikke benytter seg av det lokale kollektivtilbudet for å komme seg til/fra stasjonen. Sykkelparkeringen har imidlertid lav kapasitet, er usikker og mangler tak. Det er i begrenset grad tilrettelagt for sykling inn mot stasjonen. Tilrettelegging for sykkel bør prioriteres høyt ved denne stasjonen.

ANBEFALING

Særskilt sykkelsetning:

1. Sykkelparkering- etablere stativ med tak
2. Sykkelparkering- etablere sykkelhotell med verksted, skap, pumpe og ladepunkt for el-sykkel
3. Felleskampanje for økt sykling til stasjonene på L1
4. Bysykler- pådriver for stativer ved alle utganger
5. Sykkel- pådriver for bedre tilrettelegging inn mot stasjonen

BRYN

Påstigende: 401-600

Parkeringsplasser: 0

Sykkelparkering: 12

P-belegg: -

Bilp/påstigende: 0 %

Sykkelp/påstigende: < 5%

Bryn stasjon ligger blant store arbeidsplasser, noe næring og i nærheten av boligbebyggelsen på Teisen, Skøyenåsen og Høyenhall. Det er ikke bilparkering ved stasjonen. Foruten avkjøringen fra Ring 3, er adkomst til stasjonen utfordrende for gående, syklende og dem som kommer med bil. Sykkelparkeringen har dårlig kapasitet og mangler tak. Intensiteten av arbeidsplasser i nærheten gjør det aktuelt å tilrettelegge med låsbart anlegg for parkering av sykler over natta.

ANBEFALING

Gange- pådriver for oppgradering av adkomst fra Østensjøveien

Særsilt sykelsatsing:

1. Sykkelparkering- oppgradere med tak
2. Sykkelparkering- etablere låsbar parkering
3. Felleskampanje for økt sykling til stasjonene på L1
4. Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

ALNA

Påstigende: 201-400

Parkeringsplasser: 0

Sykkelparkering: 0

P-belegg: -

Bilp/påstigende: 0 %

Sykkelp/påstigende: 0 %

Alna stasjon ligger i et industriområde og rett ved Alna godsterminal. De nærmeste boligområdene ligger 500 meter fra stasjonen og har dessuten et kollektivtilbud bestående av buss og T-bane. Det er verken bil- eller sykkelparkeringsplasser ved stasjonen. Toget har allikevel et konkurransefortrinn på reiser i motstrøms retning mot Strømmen og Lillestrøm og for reisende i retning Skøyen og videre vestover, fordi de vil slippe omstigning. Intensiteten av arbeidsplasser i nærheten gjør det aktuelt å tilrettelegge med låsbart anlegg for parkering av sykler over natta.

ANBEFALING

Særsilt sykelsatsing:

1. Sykkelparkering- etablere stativ med tak (6-8 plasser)
2. Sykkelparkering- etablere låsbar parkering
3. Felleskampanje for økt sykling til stasjonene på L1
4. Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

NYLAND

Påstigende: 401-600

Parkeringsplasser: 0

Sykkelparkering: 6

P-belegg: -

Bilp/påstigende: 0 %

Sykkelp/påstigende: < 5%

Nyland stasjon ligger i et område med næring og industri. Det er ikke bilparkering ved stasjonen. De nærmeste boligområdene ligger 500 meter fra stasjonen og har dessuten et kollektivtilbud bestående av buss og T-bane. Toget har allikevel et konkurransefortrinn på reiser i motstrøms retning mot Strømmen og Lillestrøm og for reisende i retning Skøyen og videre vestover, fordi de vil slippe omstigning. Intensiteten av arbeidsplasser i nærheten gjør det aktuelt å tilrettelegge med låsbart anlegg for parkering av sykler over natta. Tilrettelegging for sykkel bør prioriteres høyt ved denne stasjonen.

ANBEFALING

Særskilt sykkelsatsing:

1. Sykkelparkering- etablere stativ med tak (10-15 plasser)
2. Sykkelparkering- etablere låsbar parkering
3. Felleskampanje for økt sykling til stasjonene på L1
4. Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

GRORUD

Påstigende: 801-1000

Parkeringsplasser: 80

Sykkelparkering: 6

P-belegg: 70 %

Bilp/påstigende: 10 %

Sykkelp/påstigende: < 5%

Grorud stasjon ligger et område med næring og industri vest for stasjonen og tett opptil boligområder på østsiden. Stasjonen ligger rett ved Østre Aker vei og bilparkeringen har høyt belegg. Boligområdene på vestsiden av sporene har dessuten et kollektivtilbud bestående av buss og T-bane. Med ruteendringene fra desember 2014 har togets frekvens og reisetid gjort det mer attraktivt for boligområdene nordvest for sporene også. Det er ikke sykkelanlegg langs samleieven forbi stasjonen. Sykkelparkeringen har dårlig standard og mangler tak. Grorud er utpekt for høyere arealutnyttelse i Oslos kommuneplan. Dagsbasert brukerbetaling kan bidra til færre svært korte bilreiser til lokalstasjonen, frigi plass til dem med et sporadisk parkeringsbehov og derigjennom gi større forutsigbarhet for dem som er avhengig av en parkeringsplass. Tilrettelegging for sykkel bør prioriteres høyt ved denne stasjonen.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor dagens areal

Bilparkering- eventuell erstatning ved fortetting på kommersielle vilkår

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

Særskilt sykkelsatsing:

1. Sykkelparkering- etablere stativ med tak nær inngang til plattform (20-40 plasser)
2. Sykkelparkering- etablere låsbar parkering
3. Sykkel- pådriver for bedre tilrettelegging inn mot stasjonen
4. Felleskampanje for økt sykling til stasjonene på L1
5. Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

HAUGENSTUA

Påstigende: 1001-2000

Parkeringsplasser: 0

Sykkelparkering: 104

P-belegg: -

Bilp/påstigende: 0 %

Sykkelp/påstigende: 10 %

Stasjonen ligger i et boligområde med varierende tetthet og betjener reisende som bor i gang- og sykkelavstand fra stasjonen. Det er ikke bilparkering ved stasjonen, men parkerte biler er registrert ved boligene i området. Stasjonen har adkomst langs rolige boligater og samleveier med gang- og sykkelanlegg. Sykkelstativene er av god kvalitet og har grei plassering, men mangler tak. Stasjonen har adkomst med gang

ANBEFALING

Særskilt sykkelsatsing:

1. Sykkelparkering- oppgradere med tak
2. Sykkelparkering- etablere låsbar parkering
3. Felleskampanje for økt sykling til stasjonene på L1
4. Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

HØYBRÅTEN

Påstigende: 401-600

Parkeringsplasser: 51

Sykkelparkering: 14

P-belegg: 70 %

Bilp/påstigende: 10 %

Sykkelp/påstigende: < 5%

Stasjonen ligger i et boligområde med varierende tetthet og betjener reisende som bor i gang- og sykkelavstand fra stasjonen. Bilparkeringen ligger i noe avstand fra avkjøring fra Østre Aker vei og har høyt belegg. Det er opparbeidet plasser på hver side av sporene som er gruset og som mangler oppmerking. Arealet på sørsiden av sporet eies av JBV og er regulert til nåværende boligområde. Parkeringsarealet på nordsiden av sporet er delvis eid av JBV og regulert til buss. Stasjonen har adkomst via boligater med fortau. Det er kun sykkelparkering på sørsiden av sporene og cirka halvparten av dem mangler tak og er vanskelig tilgjengelig bak biloppstillingsplasser.

Dagsbasert brukerbetaling kan bidra til færre svært korte bilreiser til lokalstasjonen, frigi plass til dem med et sporadisk parkeringsbehov og derigjennom gi større forutsigbarhet for dem som er avhengig av en parkeringsplass. Tilrettelegging for sykkel bør prioriteres høyt ved denne stasjonen.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor dagens areal

Bilparkering- eventuell erstatning ved fortetting på kommersielle vilkår

Særskilt sykkelbetingelse:

1. Sykkelparkering- oppgradere og flytte stativ uten tak på sørside
2. Sykkelparkering- etablere låsbar parkering
3. Felleskampanje for økt sykling til stasjonene på L1
4. Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

LØRENSKOG

Påstigende: 601-800

Parkeringsplasser: 283

Sykkelparkering: 164

P-belegg: 70 %

Bilp/påstigende: 30 %

Sykkelp/påstigende: 20%

Stasjonen ligger svært nær avkjøring fra E6 i et område med spredt boligbebyggelse og noe næring. Nummerskiltregistrering har vist at 15 prosent av dem som parkerer ved stasjonen bor mindre enn 1 kilometer fra stasjonen. Tilsvarende andel er 60 prosent innenfor en radius på 3 kilometer. Stasjonen er imidlertid ikke innfartsstasjon for reisende nordfra E6, men brukes i tillegg til boligområdene sør i kommunen, også av reisende som sokner til stasjonene Hanaborg og Fjellhamar. Dette skyldes trolig at køen på E6 starter nord for Lillestrøm og dessuten at stasjonen ligger innenfor sone 1. Priskforskjellen genererer trolig parallellkjøring langs jernbanen til billigere billett ved Lørenskog, ettersom plassene kun er adgangsregulert med oblat og ikke har brukerbetaling. Stasjonen har en stor opparbeidet flateparkering med høyt belegg. Stasjonen ligger inneklemt mellom store veianlegg. De nærmeste boligområdene har adkomst fra samleveier med gang-/sykkelanlegg eller rolige boligater. En del av sykkelparkeringen mangler tak. Tilrettelegging for sykkel bør prioriteres høyt ved denne stasjonen.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor dagens areal

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

Særskilt sykkelbetingelse:

1. Sykkelparkering- oppgradere med tak
2. Sykkelparkering- etablere låsbar parkering
3. Felleskampanje for økt sykling til stasjonene på L1
4. Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

HANABORG

Påstigende: 401-600	Parkeringsplasser:-	Sykkelparkering: 16
P-belegg: -	Bilp/påstigende:-	Sykkelp/påstigende: 5%

Hanaborg stasjon ligger i et boligområde med småhusbebyggelse og betjener reisende som bor i gang- og sykkelavstand fra stasjonen. Stasjonen er nylig opprustet med ny adkomst til vestgående plattform og ny sykkelparkering ved vestgående plattform. Stasjonen har ikke bilparkering. Det ligger godt til rette for gange og sykling og tilrettelegging for sykkel bør prioriteres høyt ved denne stasjonen.

ANBEFALING

Særskilt sykkelsatsing:

1. Sykkelparkering- etablere stativ med tak ved østgående plattform (15-20 plasser)
2. Sykkelparkering- etablere låsbar parkering
3. Felleskampanje for økt sykling til stasjonene på L1
4. Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

FJELLHAMAR

Påstigende: 401-600	Parkeringsplasser: 36	Sykkelparkering: 76
P-belegg: 90 %	Bilp/påstigende: < 5 %	Sykkelp/påstigende: 15 %

Fjellhamar stasjon ligger i et område med blandet bebyggelse og noen sentrumsfunksjoner og betjener reisende som bor i gang- og sykkelavstand fra stasjonen. Bilparkeringen er full. På nabostasjonen, Strømmen, er det ledig kapasitet. Kommunen ønsker fortetting rundt stasjonen. Sykkelparkeringen ligger lengere unna plattformene enn bilparkeringen og kun et fåtall av stativene står under tak. Stasjonen har adkomst via rolige boligater og samleveier der det er gang- og sykkelanlegg. Dagsbasert brukerbetaling kan bidra til færre svært korte bilreiser til lokalstasjonen, frigi plass til dem med et sporadisk parkeringsbehov og derigjennom gi større forutsigbarhet for dem som er avhengig av en parkeringsplass. Tilrettelegging for sykkel bør prioriteres høyt ved denne stasjonen.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor dagens areal

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

Særskilt sykkelsatsing:

1. Sykkelparkering- oppgradere med tak
2. Sykkelparkering- etablere låsbar parkering
3. Felleskampanje for økt sykling til stasjonene på L1
4. Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

STRØMMEN

Påstigende: 801-1000

Parkeringsplasser: 251

Sykkelparkering: 98

P-belegg: 60 %

Bilp/påstigende: 30 %

Sykkelp/påstigende: 10 %

Stasjonen ligger ved siden av et kjøpesenter og dessuten nær boligområder bestående av eneboliger. Nummerskiltregistrering har vist at 25 % av dem som parkerer ved stasjonen bor mindre enn 1 kilometer fra stasjonen. Tilsvarende andel er cirka 70 prosent innenfor en radius på 2 kilometer. Bilparkeringen har oblatordning og ledig kapasitet. Stasjonen er nylig oppgradert, men en del av sykkelparkeringen mangler tak. Tilrettelegging for sykkel bør prioriteres høyt ved denne stasjonen.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor dagens areal

Særskilt sykkelsatsing:

1. Sykkelparkering- oppgradere med tak
2. Sykkelparkering- etablere låsbar parkering
3. Felleskampanje for økt sykling til stasjonene på L1
4. Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

SAGDALEN

Påstigende: 201-400

Parkeringsplasser: 0

Sykkelparkering: 50

P-belegg: -

Bilp/påstigende: 0 %

Sykkelp/påstigende: 20 %

Sagdalen ligger mellom Lillestrøm og Strømmen og brukes av reisende som bor i gang- og sykkelavstand fra stasjonen. En del bosatte omkring Sagdalen reiser trolig motstrøms til høyere frekvens og kortere reisetid fra Lillestrøm. Det er ikke bilparkering ved stasjonen. Sykkelparkeringen har god kapasitet, men cirka halvparten av stativene mangler tak. Tilrettelegging for sykkel bør prioriteres høyt ved denne stasjonen.

ANBEFALING

Særskilt sykkelsatsing:

1. Sykkelparkering- oppgradere med tak
2. Sykkelparkering- etablere låsbar parkering
3. Felleskampanje for økt sykling til stasjonene på L1
4. Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

LILLESTRØM

Påstigende: > 6001

Parkeringsplasser: 478

Sykkelparkering: 502

P-belegg: 100 %

Bilp/påstigende: 10 %

Sykkelp/påstigende: 10 %

Stasjonen ligger i Lillestrøm sentrum og mer enn 65 prosent av plassene brukes av reisende som bor utenfor gang- og sykkelavstand til stasjonen. Stasjonen har et høyfrekvent togtilbud med kort reisetid til Oslo for avgangene som benytter Romeriksporten. Stasjonen er derfor attraktiv for innfart fra områder med god kollektivdekning og annet togtilbud i Skedsmo og langs Hoved- og Kongsvingerbanen. Bilparkeringen er full. Flateparkeringen beslaglegger store deler av arealene omkring stasjonen og er i strid med ønsket arealutvikling. Det er godt tilrettelagt for sykling inn mot stasjonen. Sykkelparkeringen har høyt belegg på sommerstid og de fleste av stativene har tak. Tilrettelegging for sykkel bør prioriteres høyt ved denne stasjonen.

ANBEFALING

Bilparkering- opprettholde innenfor dagens areal

Bilparkering- sambruk, eventuelt parkeringshus, vurderes ved fortetting

Brukerbetaling- innføremånedsbetaling (priskategori iii, pris tilpasses lokal kontekst)

Særskilt sykkelbetingelse:

1. Sykkelparkering- etablere sykkelhotell med verksted, garderobe, skap, pumpe og ladepunkt for el-sykkel
2. Felleskampanje for økt sykling til stasjonene på L1
3. Pendlersykler- utrede ordning
4. Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst, minimum 20 % av antall påstigende

KONKRETISERING AV PARKERINGSSTRATEGI

KORT SIKT (FRA 2015)

- Bilparkering- utvide: Røyken
- Bilparkering- effektivisere med oppmerking: Gullhella
- Oblat- innføre: Heggedal
- Brukerbetaling- innføre månedsbetaling priskategori iii: Asker, Lillestrøm
- Brukerbetaling- innføre dagsbetaling priskategori iv som prøveprosjekt: Hvalstad, Billingstad, Slependsen
- Brukerbetaling- vurdere dagsbetaling (priskategori iv), etter evaluering av prøveprosjekt: Høn, Vakås, Blommenholm, Høvik, Stabekk, Grorud, Fjellhamar
- Bilparkering- vurdere utvidelse hvis fortsatt etterspørsel: Hvalstad
- Sykkelparkering- etablere stativ med tak: Bondivann
- Sykkelparkering- sikre tilstrekkelig stativ med tak (30-40 plasser) når anleggsarbeid er ferdigstilt: Heggedal
- Sykkel- pådriver for bedre tilrettelegging inn mot stasjonen: Røyken
- Gange- pådriver for bedre adkomst: Bryn

SÆRSKILT SYKKELSATSING L1:

- Sykkelparkering- oppgradere med tak: Lysaker, Skøyen, Bryn, Haugenstua, Lørenskog, Fjellhamar, Strømmen, Sagdalen
- Sykkelparkering- flytte stativ og oppgradere med tak: Høybråten
- Sykkelparkering- etablere stativ med tak: Asker, Høn, Vakås, Hvalstad, Billingstad, Slependsen, Sandvika, Blommenholm, Høvik, Stabekk, Nationaltheatret, Oslo S, Alna, Nyland, Grorud, Hanaborg, Sagdalen
- Sykkelparkering- etablere låsbar parkering: Høn, Vakås, Hvalstad, Billingstad, Slependsen, Blommenholm, Høvik, Stabekk, Bryn, Alna, Nyland, Grorud, Haugenstua, Høybråten, Lørenskog, Hanaborg, Fjellhamar, Strømmen
- Sykkelparkering- etablere sykkelhotell: Lysaker, Nationaltheatret
- Sykkelparkering- etablere sykkelhotell med utvidet service: Asker, Sandvika, Skøyen, Oslo S, Lillestrøm
- Sykkelparkering- videreutvikle konkurransevinner fra Get A Bike: Asker
- Sykkel- pådriver for bedre tilrettelegging inn mot stasjonen: Asker, Sandvika, Blommenholm, Høvik, Stabekk, Nationaltheatret, Oslo S, Grorud
- Bysykler- pådriver for stativer: Lysaker, Skøyen, Nationaltheatret, Oslo S
- Pendlersykler- utrede ordning: Lysaker, Lillestrøm
- Felleskampanje for økt sykling: Alle stasjoner på innerstrekning

MELLOMLANG SIKT (MOT 2027)

- Bilparkering- flytting, sambruk, eventuelt parkeringshus, vurderes ved fortetting og tettstedsutvikling: Spikkestad
- Bilparkering - sambruk, eventuelt parkeringshus, vurderes ved fortetting og tettstedsutvikling: Asker, Lillestrøm
- Bilparkering- eventuell erstatning ved fortetting på kommersielle vilkår: Lysaker, Grorud, Høybråten
- Bilparkering- fase ut (med unntak av HC): Høvik
- Brukerbetaling - vurdere månedsbetaling priskategori iii: Heggedal, Lysaker, Lørenskog
- Sykkelparkering- vurdere låsbar parkering: Heggedal
- Sykkelparkering- utvide i takt med trafikkvekst og i henhold til nasjonale mål: Alle stasjoner
- Buss- pådriver for matebuss: Asker
- Buss- pådriver for stasjonen som endestasjon for lokalbuss: Lysaker

LANG SIKT (MOT 2040)

- Videreutvikling av anbefalinger for mellomlang sikt.

VEDLEGG 1: REGISTRERING PÅ STASJONENE

MARS 2014

BAKGRUNN

REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

SPIKKESTAD

Registreringstidspunkt	06.01.14, kl. 10:40	
Vær	+3°C, lett regn	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	41	95
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser	6	6
Sykkelparkering uten tak	12	12
Sykkelparkering med tak	22	29
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		150 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Jernbane	



RØYKEN

Registreringstidspunkt 06.01.14, kl. 11:45

Vær +4°C, opphold

	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	0	102

Parkeringsplasser parkeringshus

Parkering utenfor oppmerkede plasser		12
--------------------------------------	--	----

HC-plasser	2	2
------------	---	---

Sykkelparkering uten tak	7	7
--------------------------	---	---

Sykkelparkering med tak	11	18
-------------------------	----	----

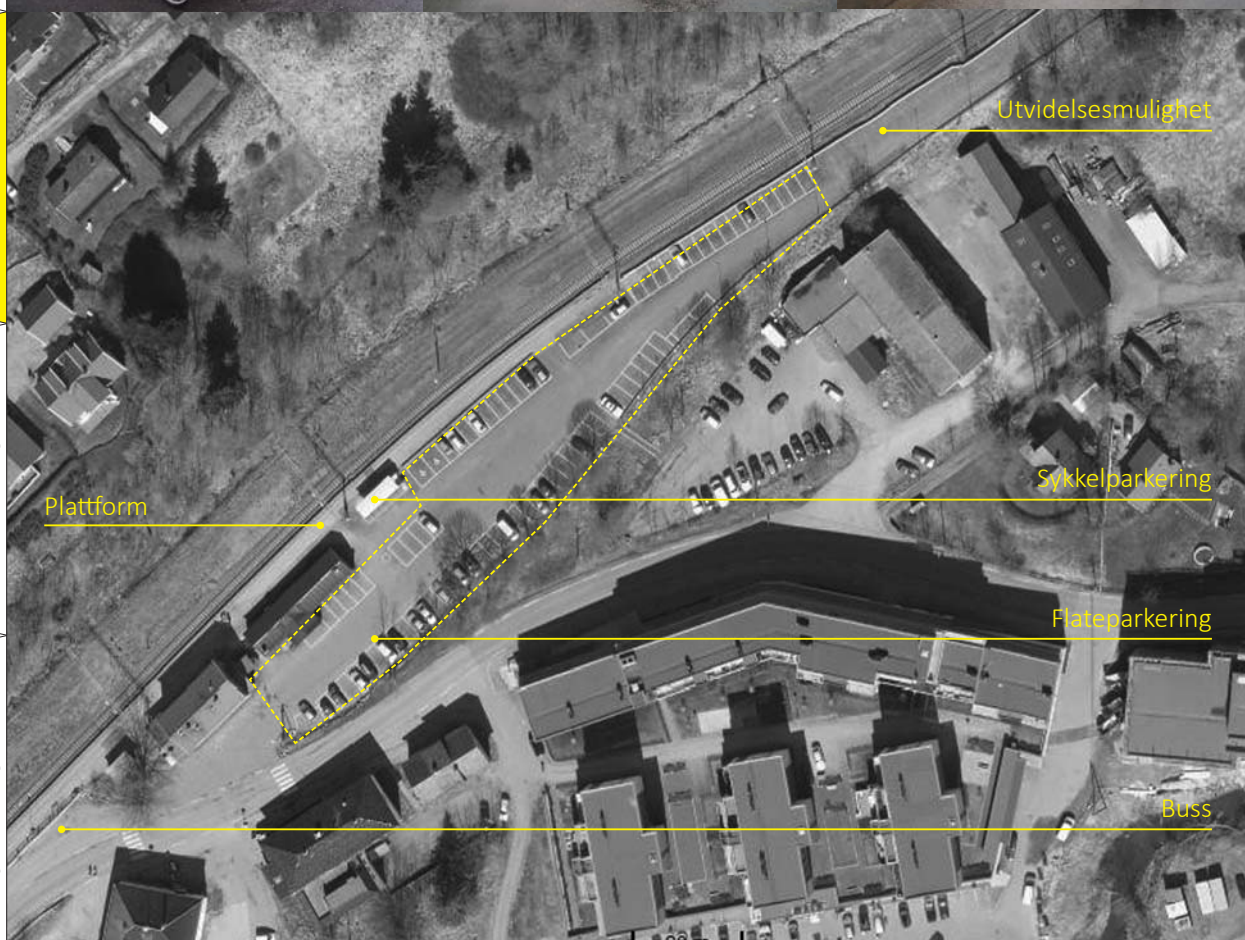
Oblat	Nei
-------	-----

Brukerbetaling	Nei
----------------	-----

Avstand til bussholdeplass (m)	20-30 m
--------------------------------	---------

Eiendom	JBV
---------	-----

Reguleringsformål	Jernbane
-------------------	----------



HALLENSKOG

Registreringstidspunkt	06.01.14, kl. 14:10	
Vær	+4°C, lett regn	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering		
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak		
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		

KONKRETISERING JBV'S PARKERINGSSTRATEGI: SPIKKESTAD - ULLESTRØM



BAKGRUNN



REGISTRERING

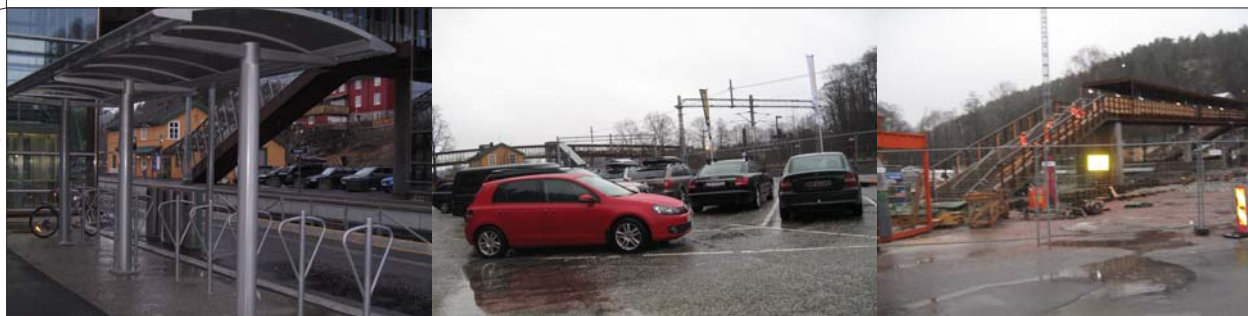
ANALYSE

KONKRETISERING

HEGGEDAL

Registreringstidspunkt	06.01.14, kl. 13:00	
Vær	+4°C, litt yr	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	8	129
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser	2	2
Sykkelparkering uten tak		
Sykkelparkering med tak	19	20
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Parkering	

BAKGRUNN

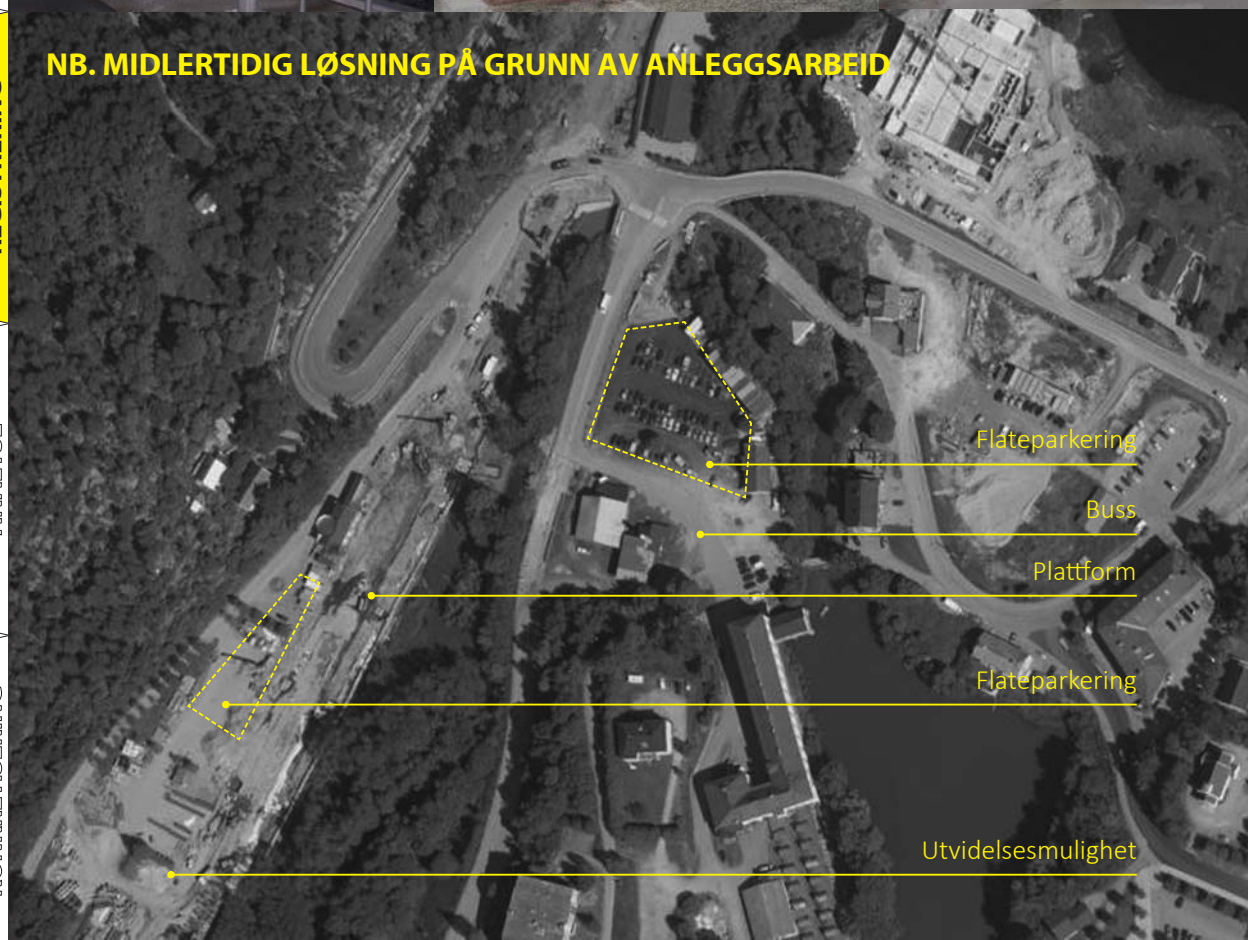


REGISTRERING

NB. MIDLERTIDIG LØSNING PÅ GRUNN AV ANLEGG SARBEID

ANALYSE

KONKRETISERING



GULLHELLA

Registreringstidspunkt	06.01.14, kl. 14:00	
Vær	ca +3°C, sludd	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	1	25
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak		
Sykkelparkering med tak	27	29
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		
Eiendom	Kommune	
Reguleringsformål	Uregulert	



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

BONDIVANN

Registreringstidspunkt	07.01.14, kl. 12:30	
Vær	+5°C, opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering		0
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		1
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak		
Sykkelparkering med tak	10	10
Oblat		Ja
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		

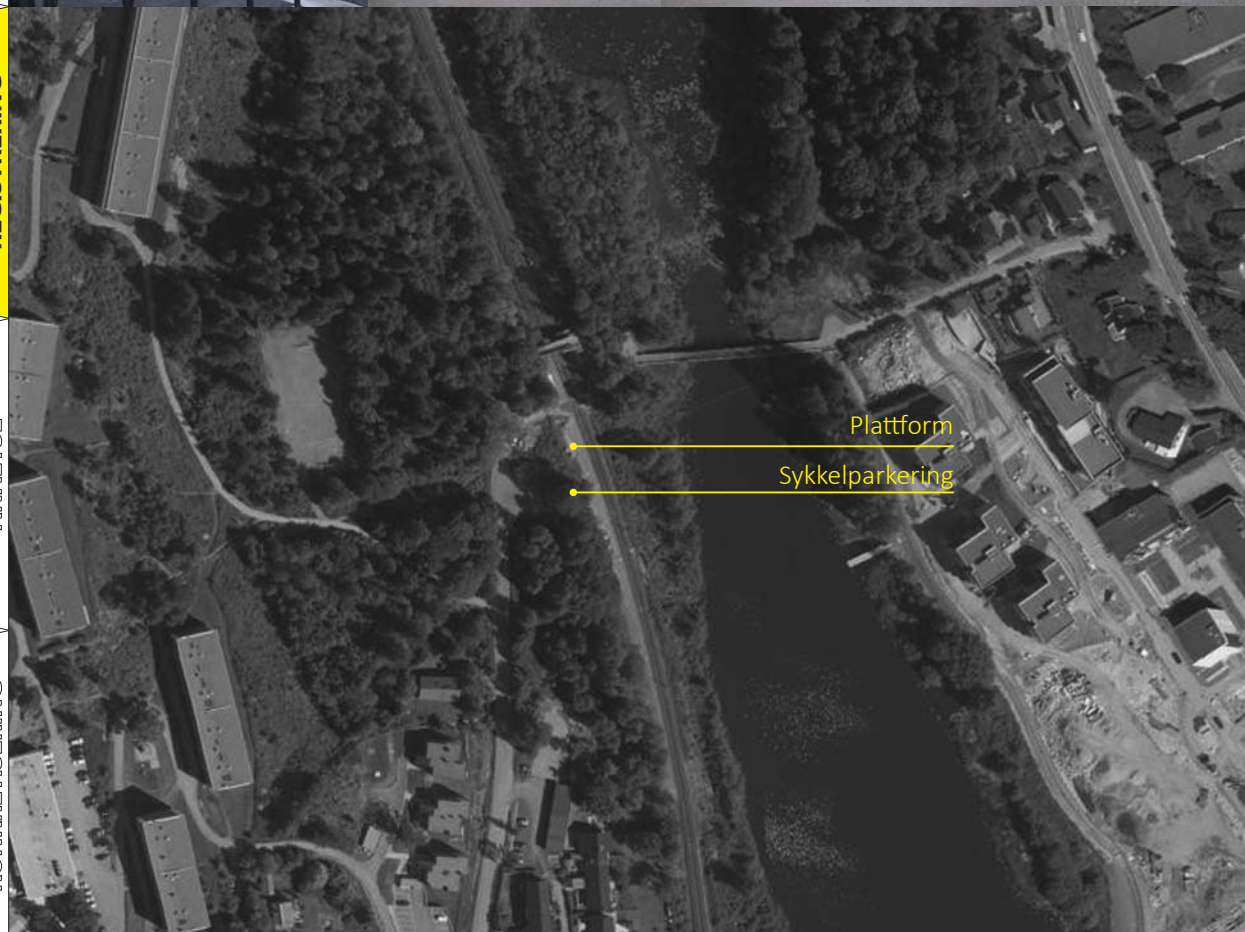
BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

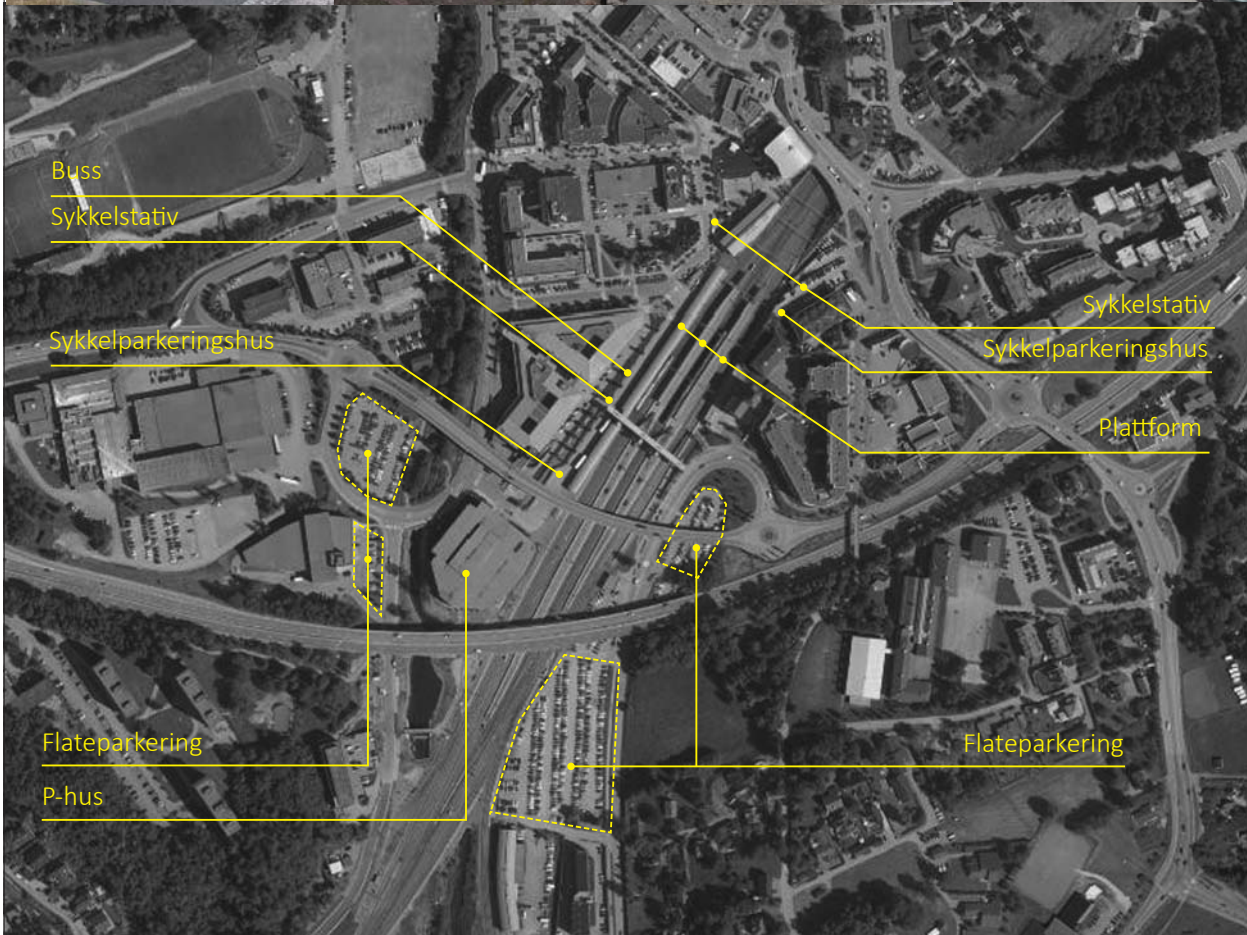


ASKER

Registreringstidspunkt	07.01.14, kl. 09:30	
Vær	ca +6°C, opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	14	644
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		50
HC-plasser	1	3
Sykkelparkering uten tak	165	274
Sykkelparkering med tak	27	64
Sykkelparkeringshus	80	112
Oblat		Ja
Brukerbetaling		Ja
Avstand til bussholdeplass (m)		10 m
Eiendom	JBV / Kommune	
Reguleringsformål	Parkering / Industri / Lager	



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

Registreringstidspunkt	07.01.14, kl. 12:45	
Vær	+5°C, opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	2	35
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		1
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak		
Sykkelparkering med tak	30	30
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Vegareal / Uregulert	

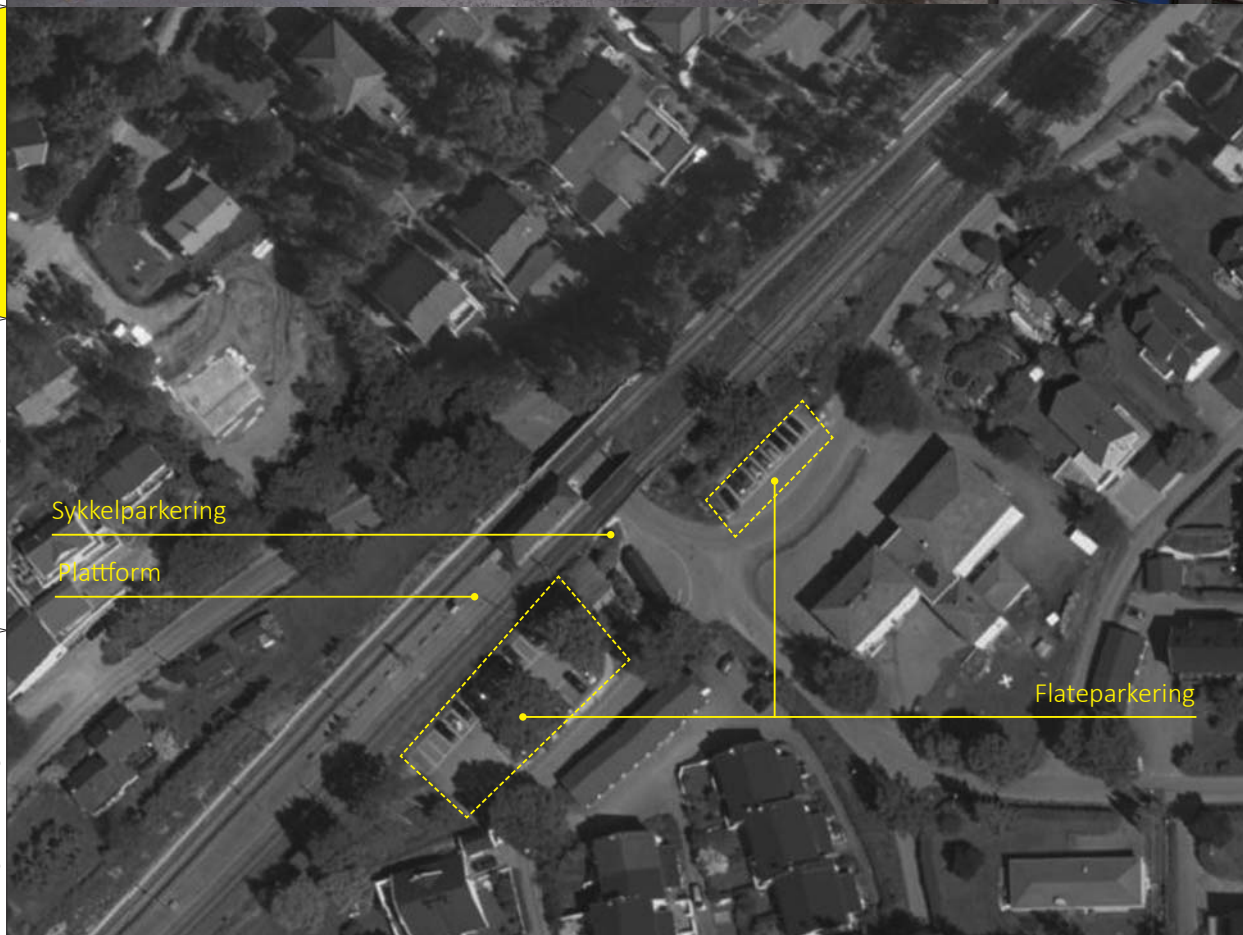
BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

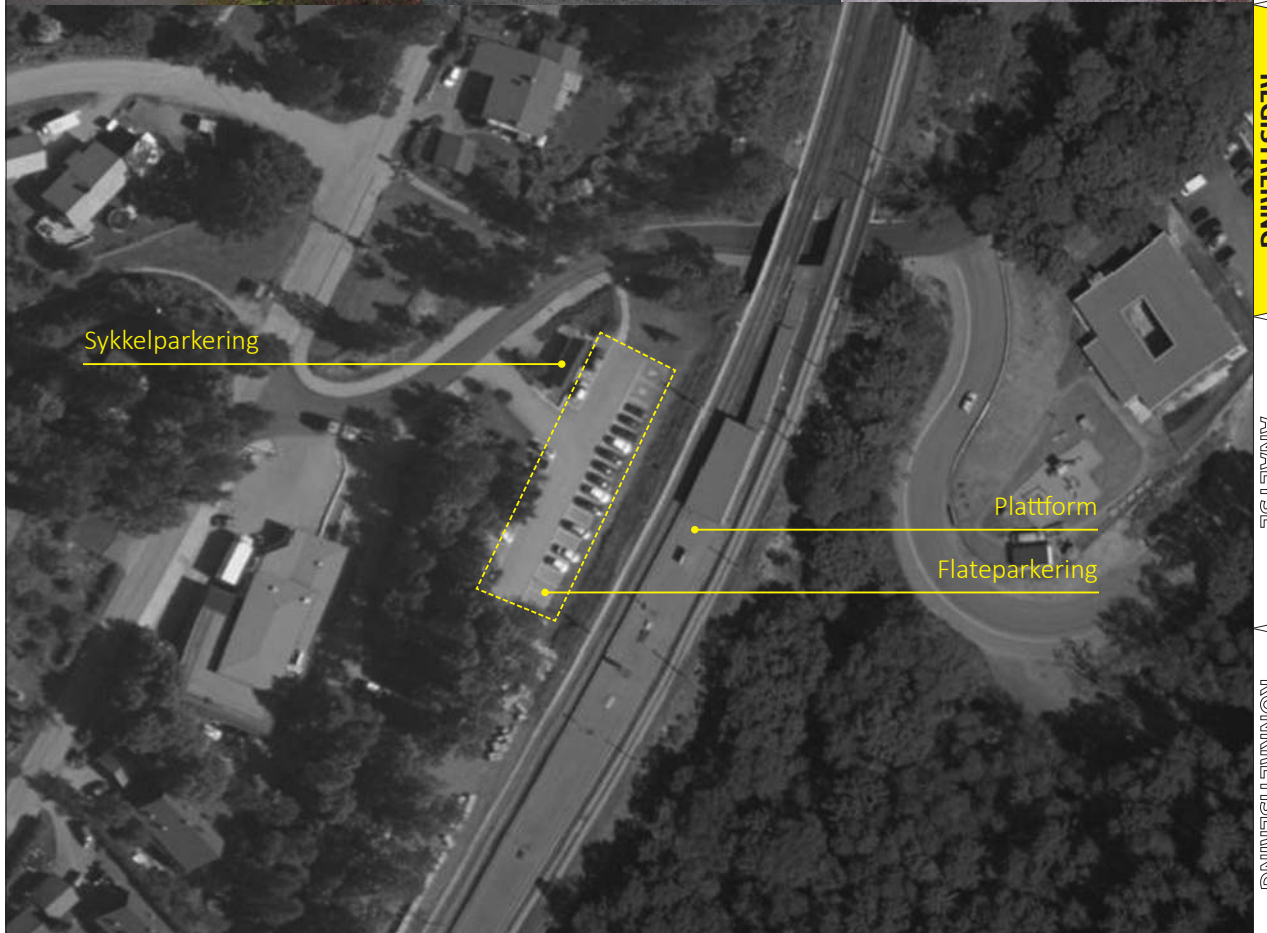


VAKÅS

Registreringstidspunkt	07.01.14, kl. 13:45	
Vær	+5°C, opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	0	34
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		1
HC-plasser	0	2
Sykkelparkering uten tak		
Sykkelparkering med tak	29	30
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		
Eiendom		
Reguleringsformål		



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

HVALSTAD

Registreringstidspunkt	08.01.14, kl. 10:15	
Vær	+4°C, opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	0	33
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		54
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak		
Sykkelparkering med tak	29	36
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Parkering	

BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING



BILLINGSTAD

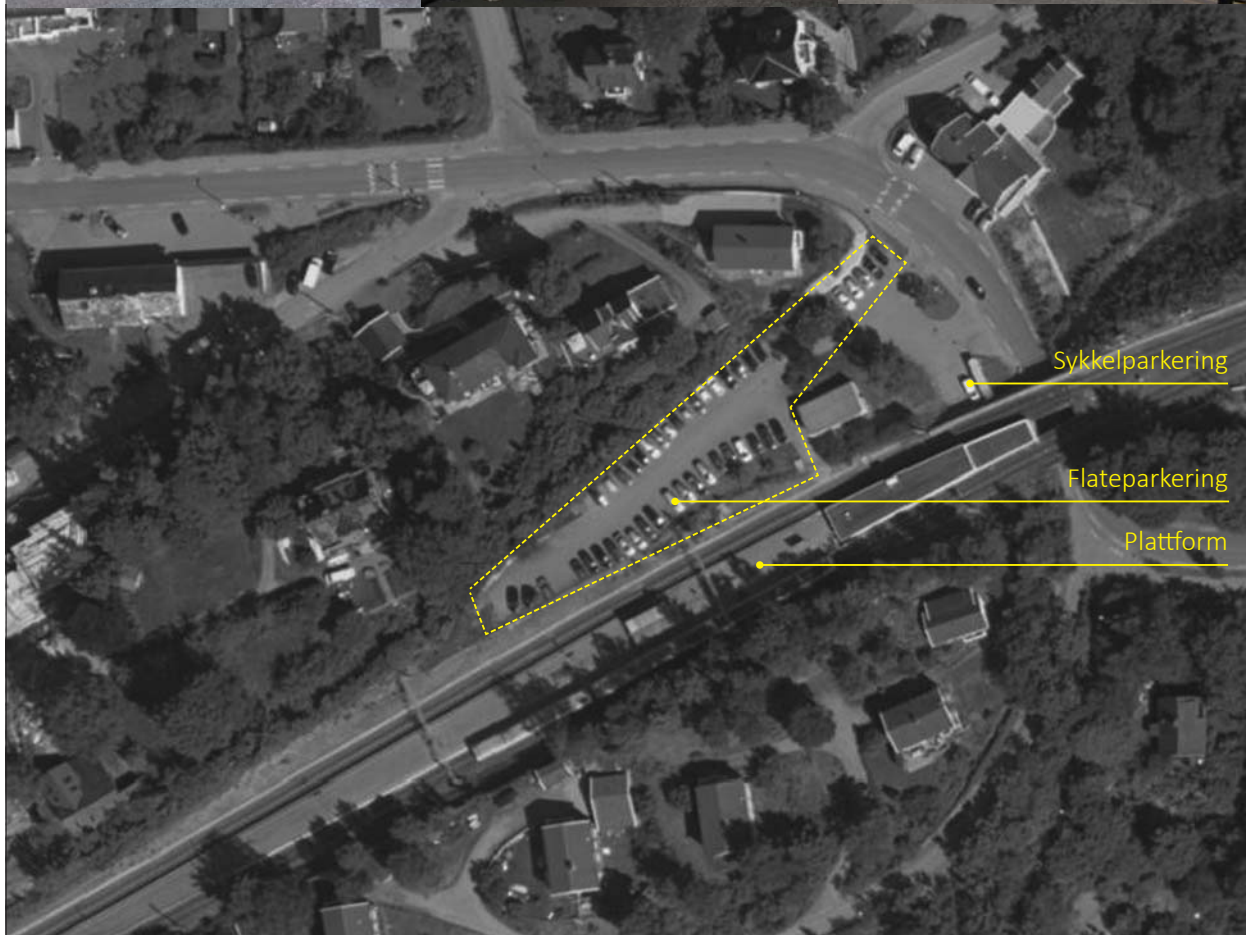
75

Registreringstidspunkt	08.01.14, kl. 10:45	
Vær	+5°C, opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	0	48
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		0
HC-plasser		0
Sykkelparkering uten tak		
Sykkelparkering med tak	8	12
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Uregulert	

KONKRETISERING JBV'S PARKERINGSSTRATEGI: SPIKKESTAD - ULLESTRØM



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

SLEPENDEN

Registreringstidspunkt	08.01.14, kl. 11:20	
Vær	+5°C, opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	0	76
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		11
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak		
Sykkelparkering med tak	30	32
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Jernbaneformål	

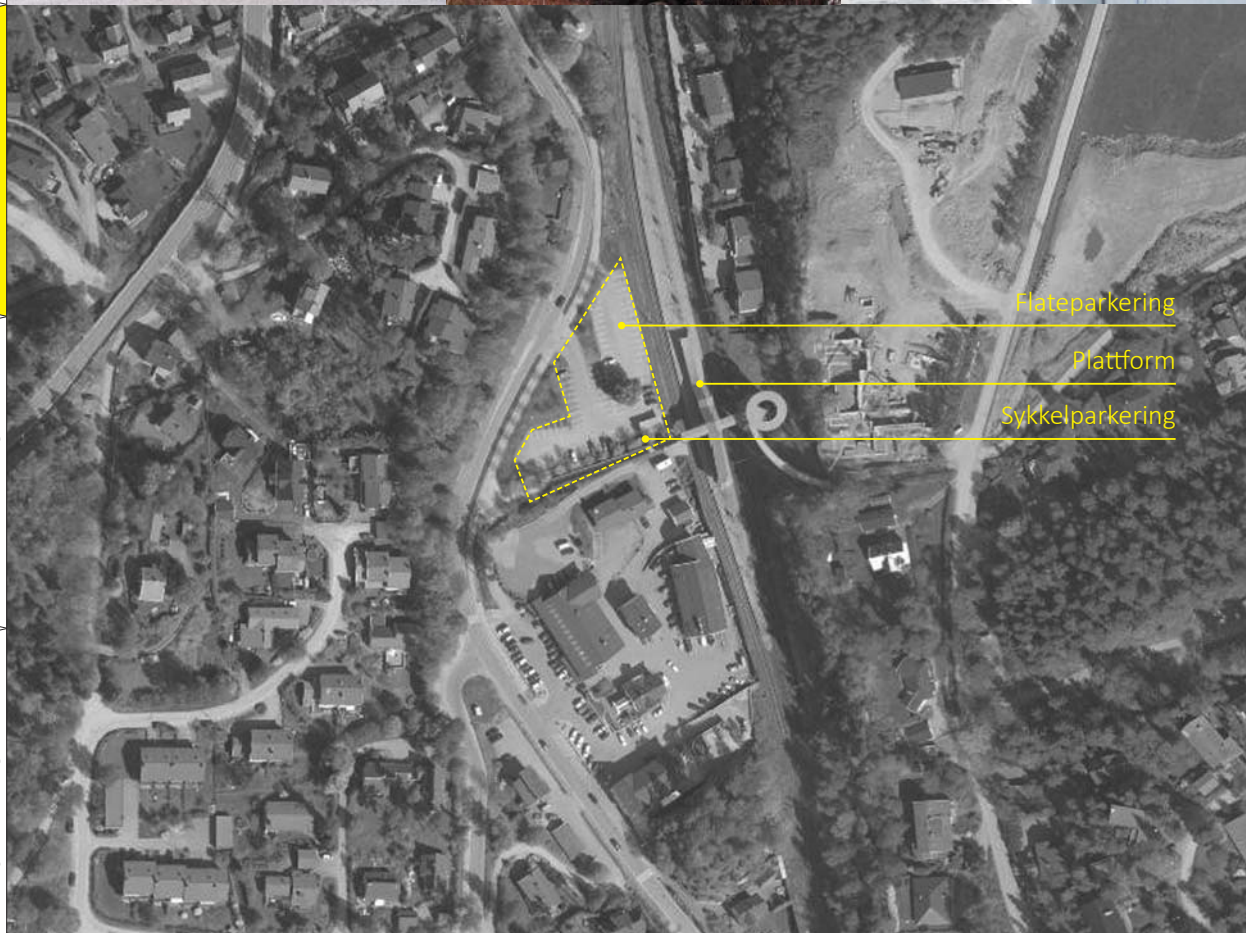
BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

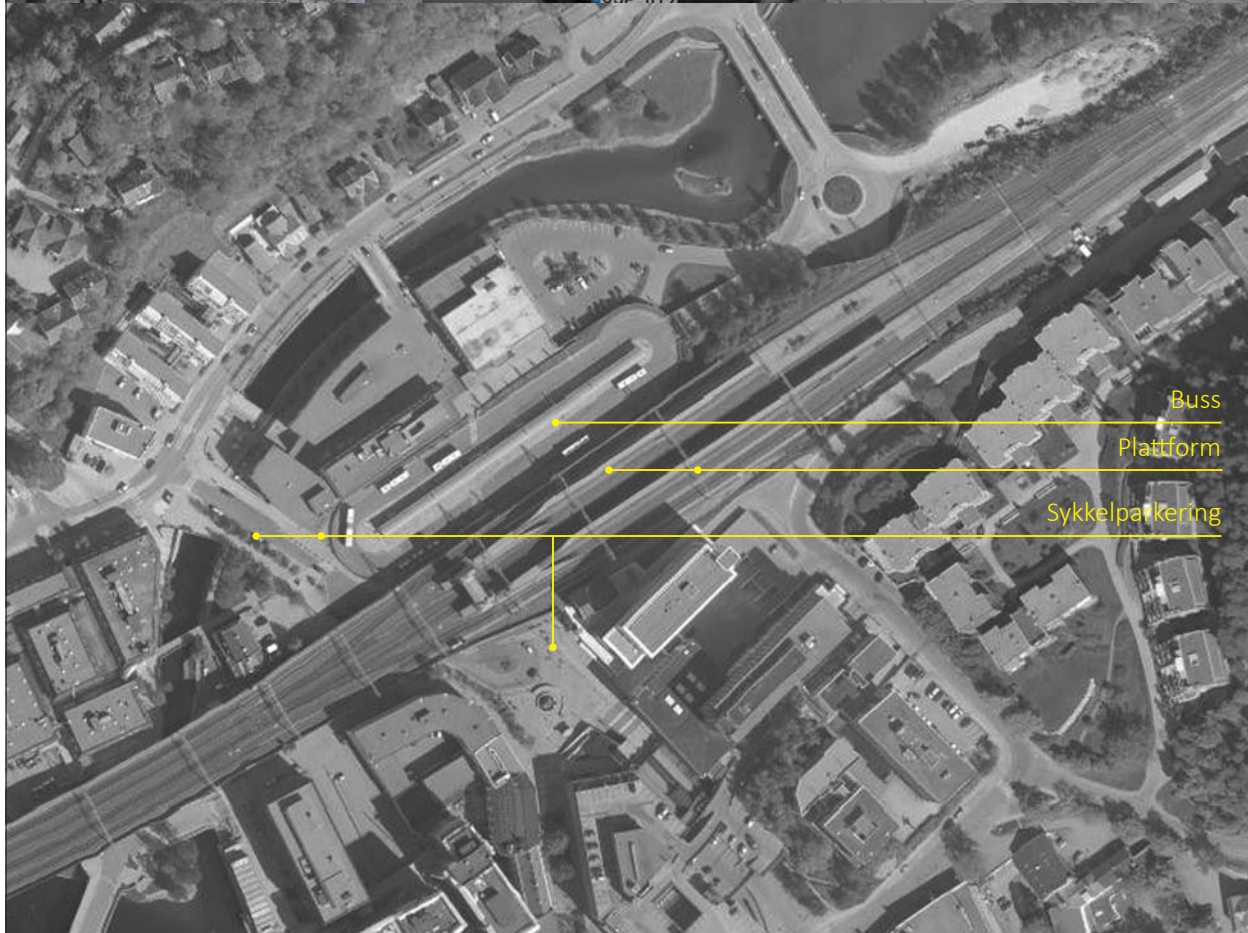


SANDVIKA

Registreringstidspunkt	08.01.14, kl. 12:00	
Vær	+5°C, opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering		0
Parkeringsplasser parkeringshus		0
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		0
Sykkelparkering uten tak	54	72
Sykkelparkering med tak		
Oblat		
Brukerbetaling		
Avstand til bussholdeplass (m)		30 m



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

LYSAKER

Registreringstidspunkt	09.01.14, kl. 09:30	
Vær	+2°C, opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	39	100
Parkeringsplasser parkeringshus	ukjent	200
Parkering utenfor oppmerkede plasser	0	
HC-plasser	1	
Sykkelparkering uten tak	58	91
Sykkelparkering med tak		
Oblat	Nei	
Brukerbetaling	Nei	
Avstand til bussholdeplass (m)	10 m	
Eiendom	JBV / Privat	
Reguleringsformål	Parkering / Bolig og næring	

BAKGRUNN



REGISTRERING



ANALYSE

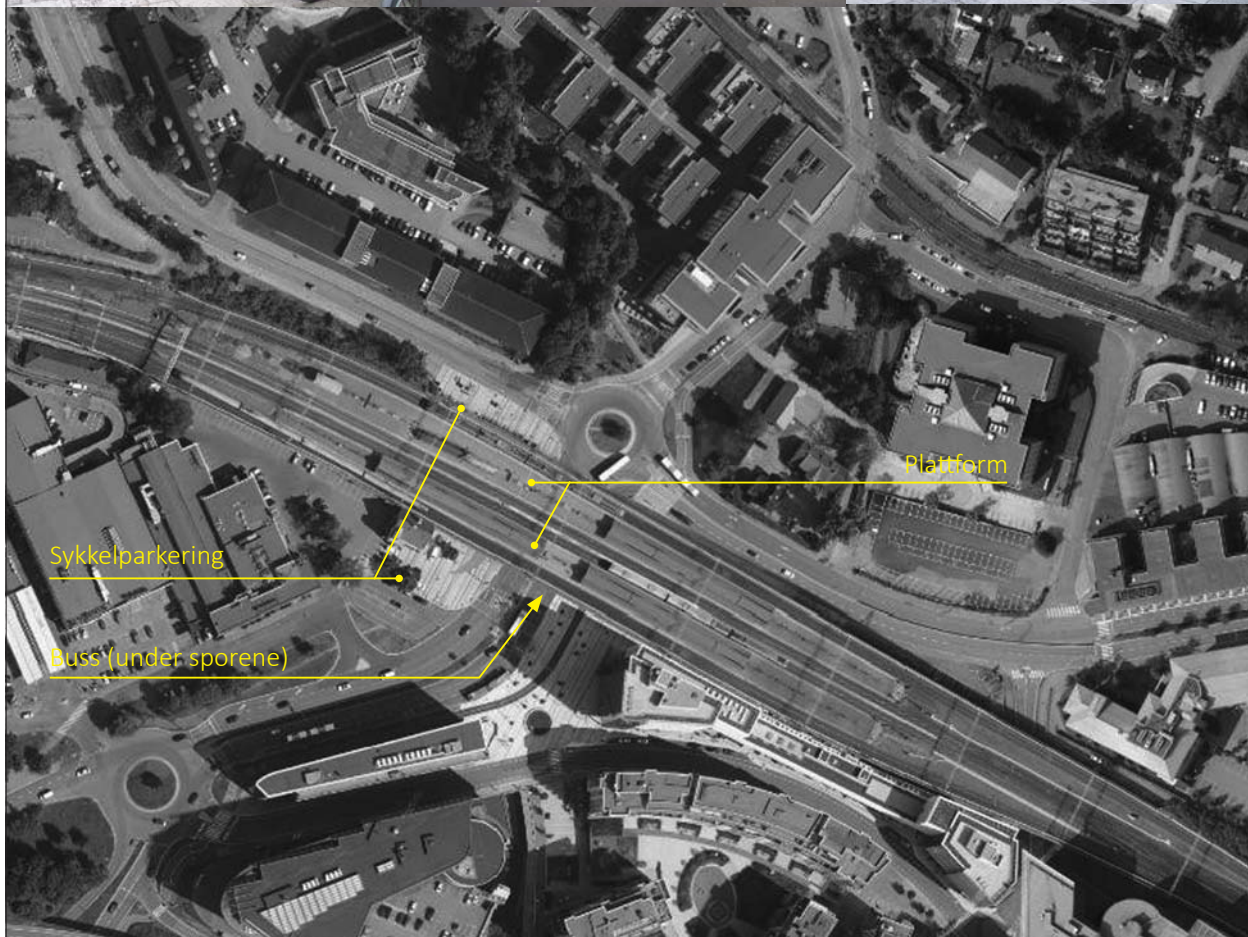
KONKRETISERING

SKØYEN

Registreringstidspunkt	08.01.14, kl. 13:30	
Vær	+5°C, opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering		0
Parkeringsplasser parkeringshus		0
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		0
Sykkelparkering uten tak	50	69
Sykkelparkering med tak	12	18
Oblat		
Brukerbetaling		
Avstand til bussholdeplass (m)		100-150 m



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

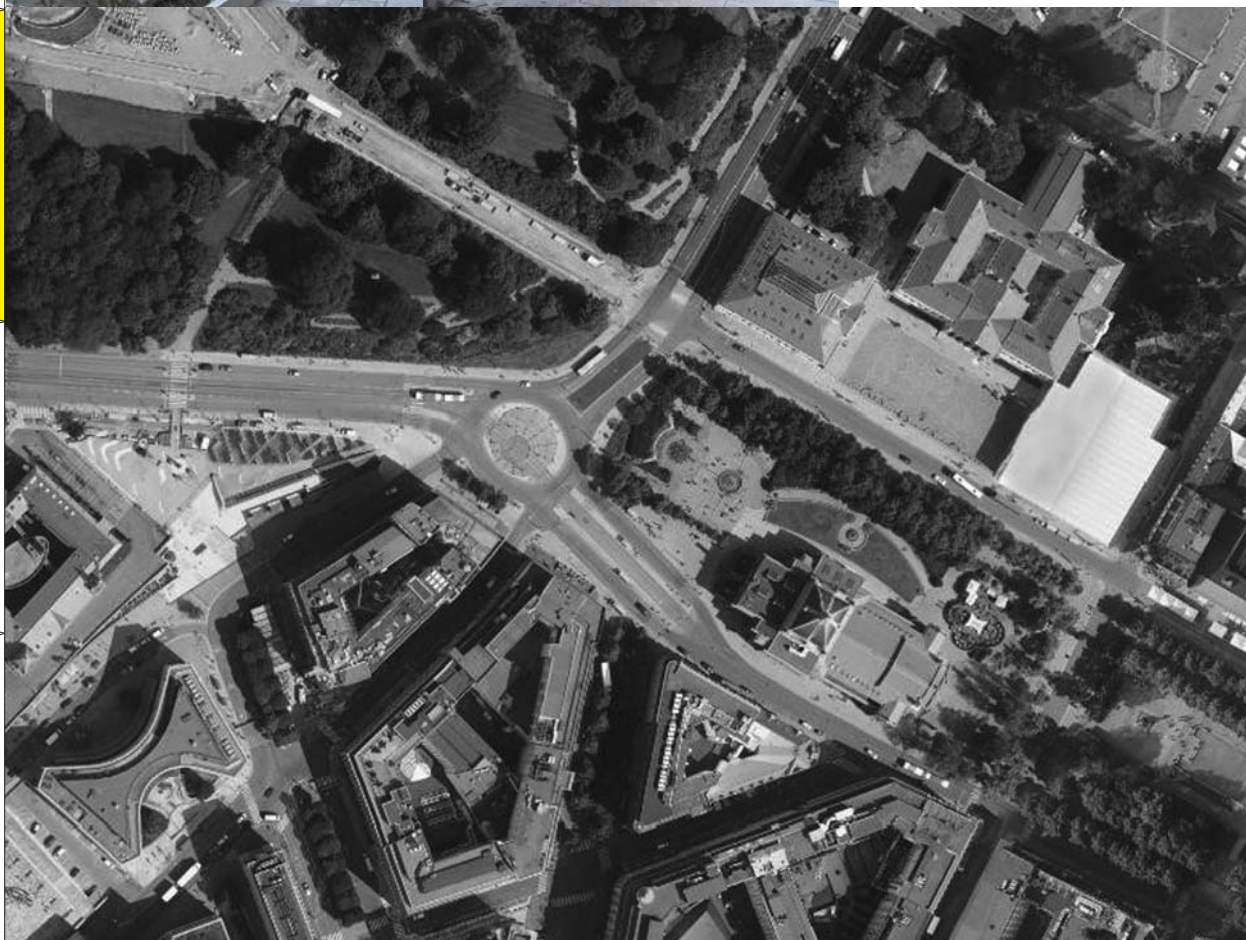
KONKRETISERING

NASJONALTHEATERET

Registreringstidspunkt 08.01.14, kl. 13:30

Vær +5°C, opphold

	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering		0
Parkeringsplasser parkeringshus		0
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		0
Sykkelparkering uten tak		55
Sykkelparkering med tak		
Oblat		
Brukerbetaling		
Avstand til bussholdeplass (m)		100 m



BRYN

Registreringstidspunkt	09.01.14, kl. 11:45	
Vær	+2°C, opphold	
Parkeringsplasser flateparkering		0
Parkeringsplasser parkeringshus		0
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak	11	12
Sykkelparkering med tak		
Oblat		
Brukerbetaling		
Avstand til bussholdeplass og t-bane (m)		200 m



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

ALNA

Registreringstidspunkt	09.01.14, kl. 12:20
------------------------	---------------------

Vær	+2°C, opphold
-----	---------------

	Ledige	Totalt
--	--------	--------

Parkeringsplasser flateparkering	0	0
----------------------------------	---	---

Parkeringsplasser parkeringshus	0	0
---------------------------------	---	---

Parkering utenfor oppmerkede plasser		
--------------------------------------	--	--

HC-plasser		
------------	--	--

Sykkelparkering uten tak	0	0
--------------------------	---	---

Sykkelparkering med tak		
-------------------------	--	--

Oblat		
-------	--	--

Brukerbetaling		
----------------	--	--

Avstand til bussholdeplass (m)		
--------------------------------	--	--



NYLAND

Registreringstidspunkt	09.01.14, kl. 13:00	
Vær	+2°C, opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering		0
Parkeringsplasser parkeringshus		0
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak		
Sykkelparkering med tak	4	6
Oblat		
Brukerbetaling		
Avstand til bussholdeplass (m)		



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

GRORUD

Registreringstidspunkt	09.01.14, kl. 13:30	
Vær	+2°C, opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	24	80
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser	3	3
Sykkelparkering uten tak	6	6
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		100 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Offentlig trafikkområde	

BAKGRUNN



REGISTRERING



ANALYSE

KONKRETISERING

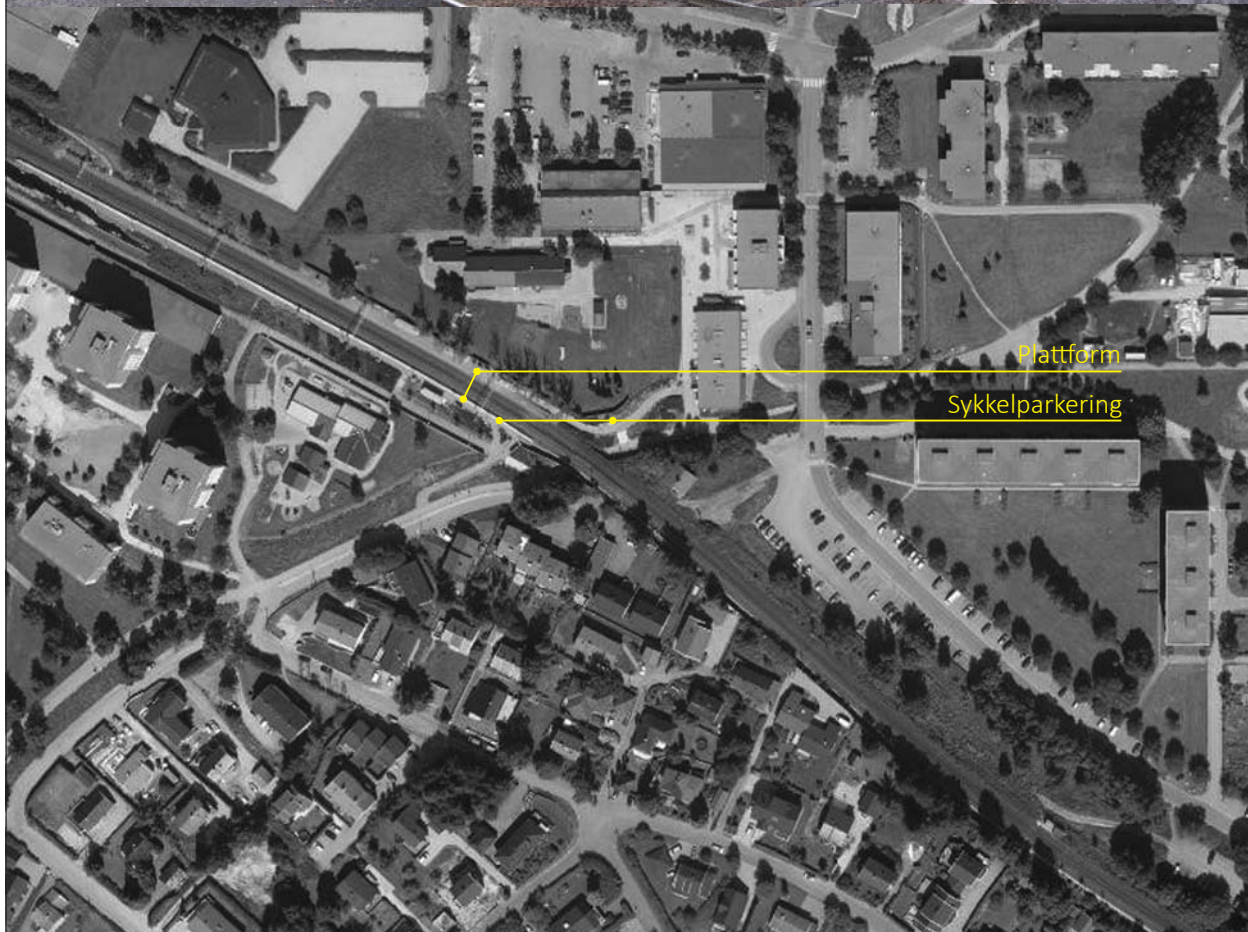
HAUGENSTUA

Registreringstidspunkt	09.01.14, kl. 14:30	
Vær	+2°C, opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering		0
Parkeringsplasser parkeringshus		0
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak	102	104
Sykkelparkering med tak		
Oblat		
Brukerbetaling		
Avstand til bussholdeplass (m)		

KONKRETISERING JBV'S PARKERINGSSTRATEGI: SPIKESJAD - LILLES TRØM



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

HØYBRÅTEN

Registreringstidspunkt	09.01.14, kl. 15:00	
Vær	+2°C, opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	13	51
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak	6	6
Sykkelparkering med tak	13	16
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		
Eiendom	JBV (sør) / Privat (nord)	
Reguleringsformål	Bolig (sør) / Buss (nord)	

BAKGRUNN



REGISTRERING



ANALYSE

KONKRETISERING

LØRENSKOG

Registreringstidspunkt	10.01.14, kl. 11:30	
Vær	+5°C, opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	85	283
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser	11	11
Sykkelparkering uten tak	108	114
Sykkelparkering med tak	48	50
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		50 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Parkering	



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

HANABORG

Registreringstidspunkt 10.01.14, kl. 12:00

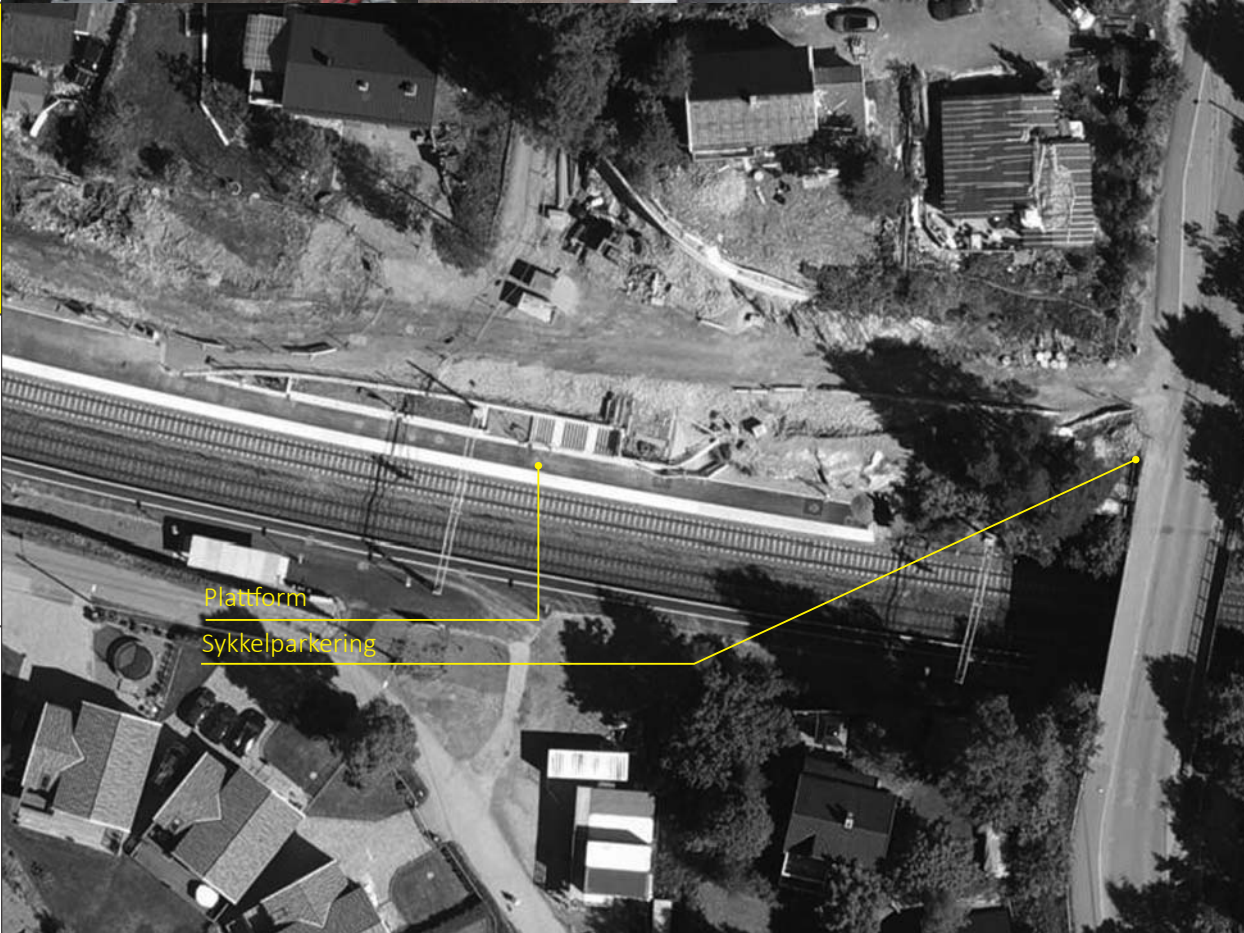
Vær +4°C, opphold

	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering		0
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak		16
Sykkelparkering med tak		
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		

BAKGRUNN



REGISTRERING



ANALYSE

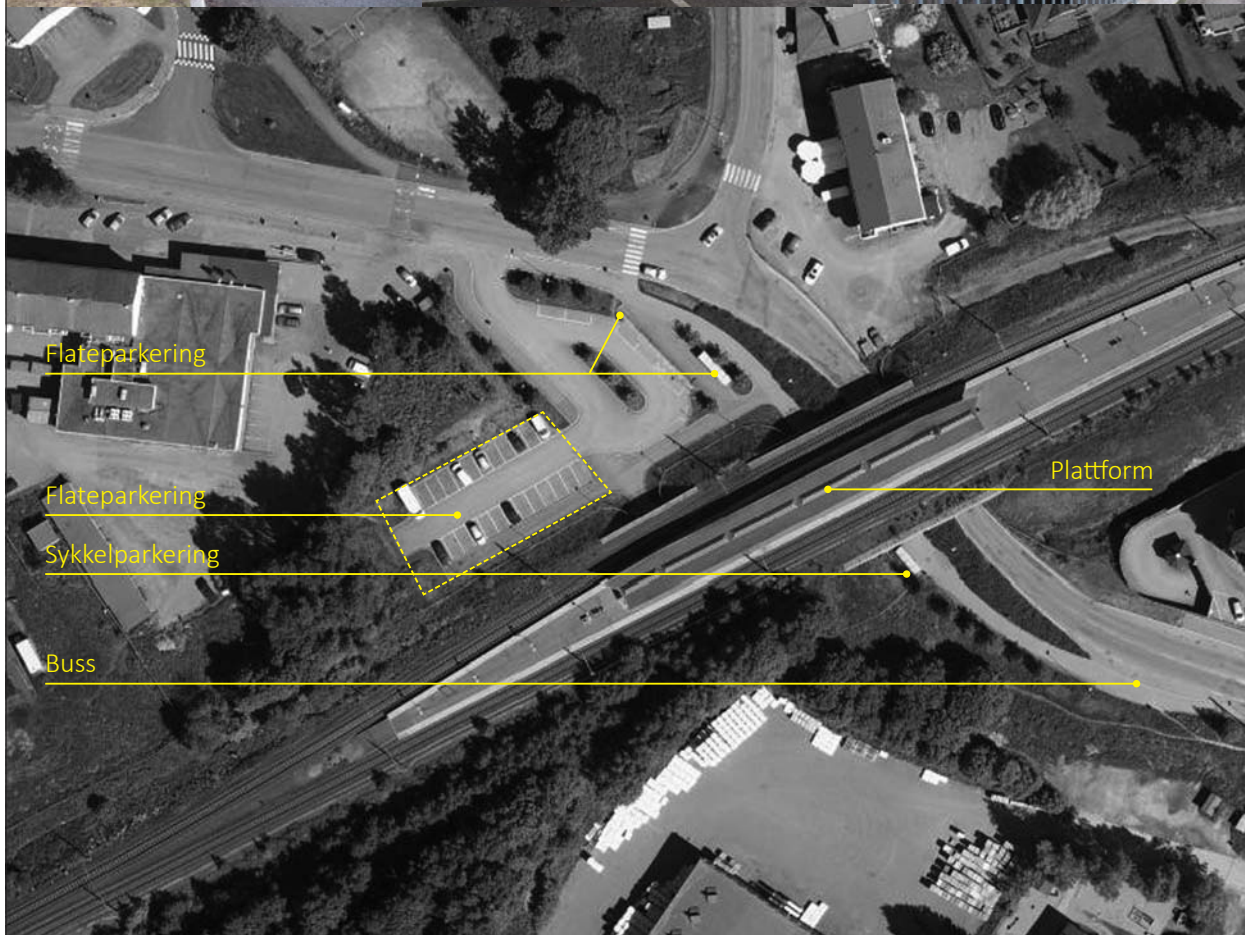
KONKRETISERING

FJELLHAMAR

Registreringstidspunkt	10.01.14, kl. 12:30	
Vær	+4°C, opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	2	36
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		4
HC-plasser		0
Sykkelparkering uten tak	49	49
Sykkelparkering med tak	23	27
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		150 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Bolig / Forretning / Parkering	



BAKGRUNN



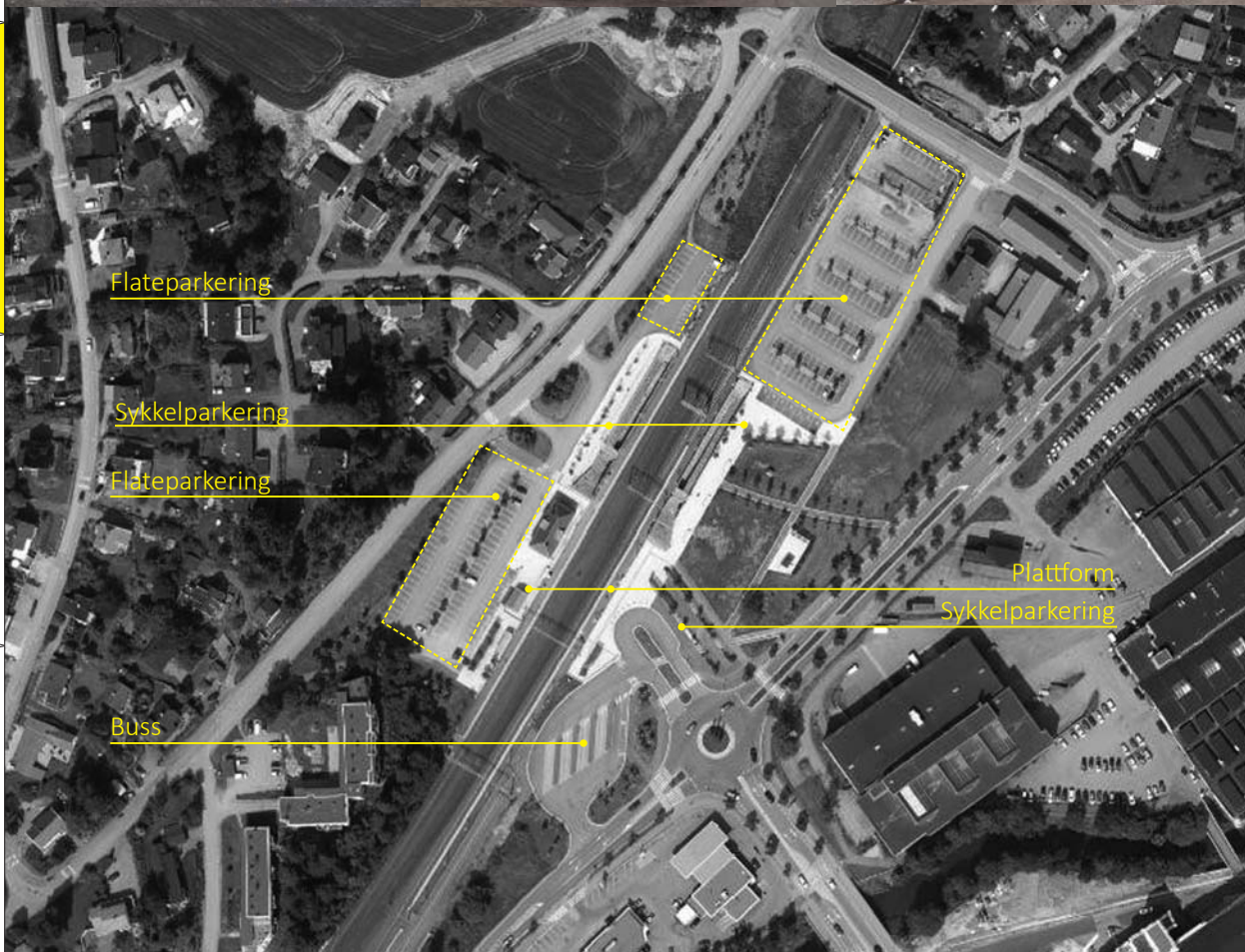
REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

STRØMMEN

Registreringstidspunkt	10.01.14, kl. 13:00	
Vær	+4°C, opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	103	251
Parkeringsplasser parkeringshus		
Parkering utenfor oppmerkede plasser		0
HC-plasser	14	22
Sykkelparkering uten tak	56	58
Sykkelparkering med tak	36	40
Oblat		Ja
Brukerbetaling		Ja
Avstand til bussholdeplass (m)		100 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Parkering	

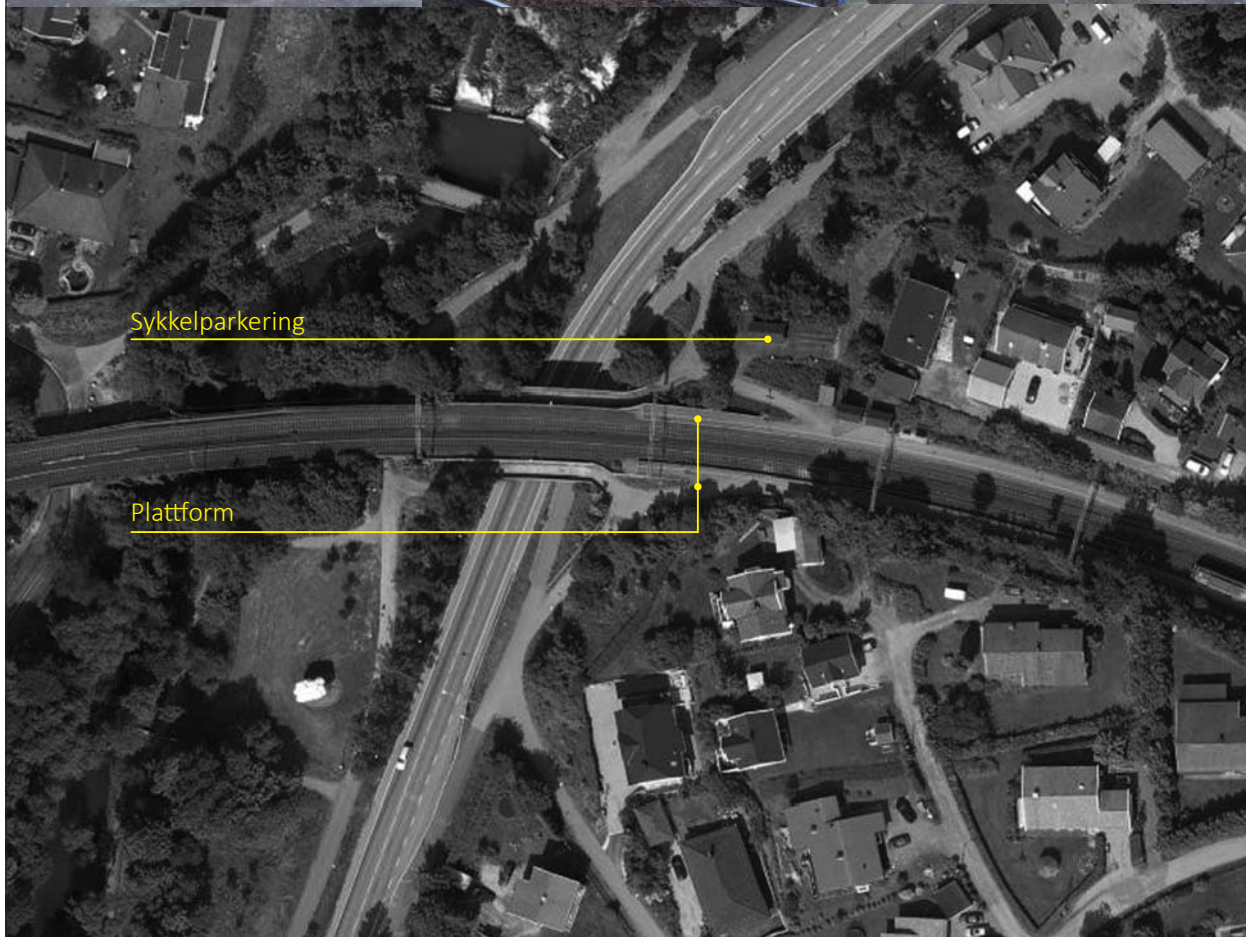


SAGDALEN

Registreringstidspunkt	10.01.14, kl. 14:10	
Vær	+4°C, opphold	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering		0
Parkeringsplasser parkeringshus		0
Parkering utenfor oppmerkede plasser		
HC-plasser		
Sykkelparkering uten tak	30	30
Sykkelparkering med tak	19	20
Oblat		
Brukerbetaling		
Avstand til bussholdeplass (m)		



BAKGRUNN



REGISTRERING

ANALYSE

KONKRETISERING

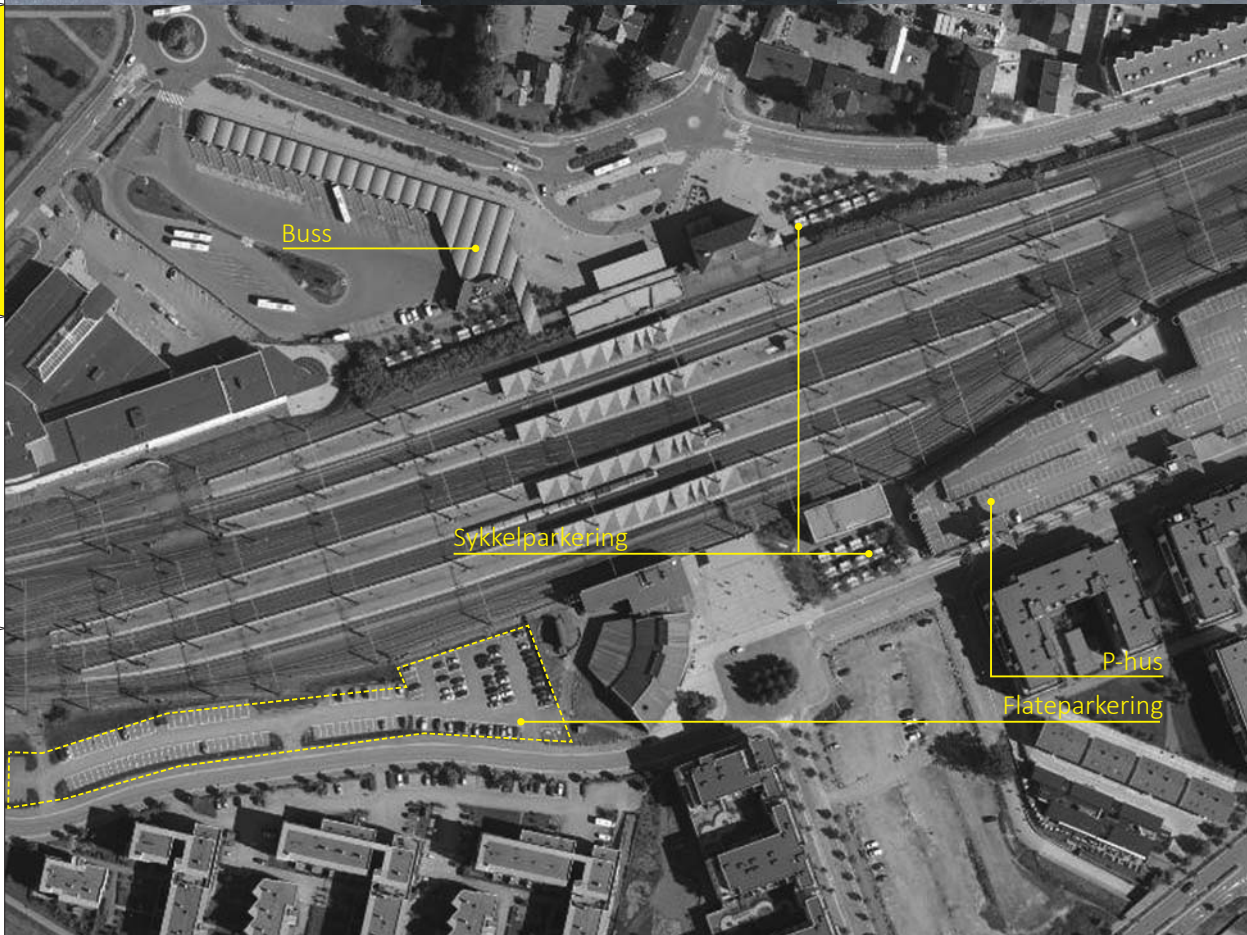
LILLESTRØM

Registreringstidspunkt	10.01.14, kl. 14:45	
Vær	+5°C, tørt, litt sol	
	Ledige	Totalt
Parkeringsplasser flateparkering	0	153
Parkeringsplasser parkeringshus	ukjent	320
Parkering utenfor oppmerkede plasser		2
HC-plasser	2	2
Sykkelparkering uten tak		
Sykkelparkering med tak	214	502
Oblat		Nei
Brukerbetaling		Nei
Avstand til bussholdeplass (m)		100-150 m
Eiendom	JBV	
Reguleringsformål	Parkering	

BAKGRUNN



REGISTRERING

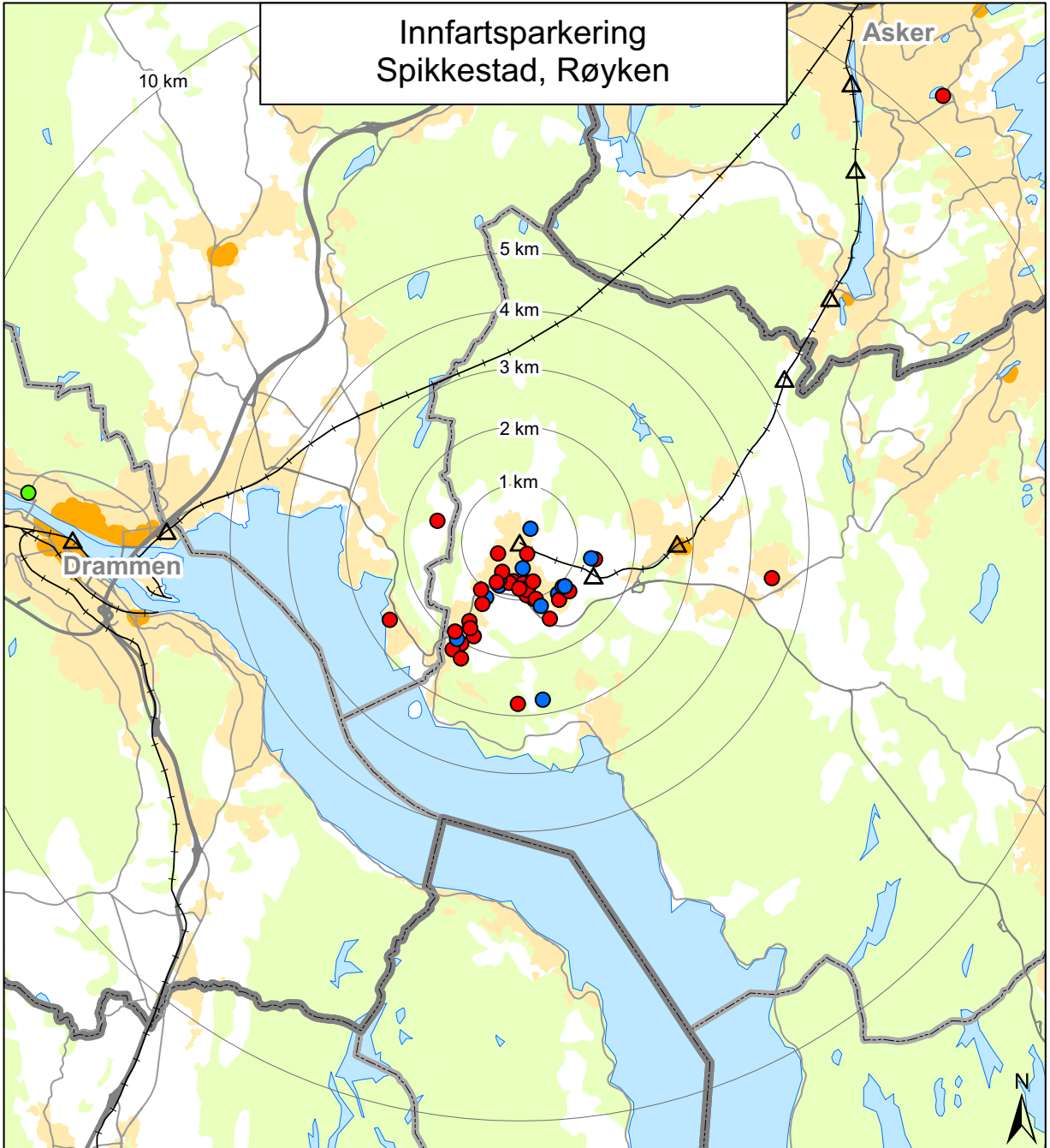


ANALYSE

KONKRETISERING

VEDLEGG 2: NUMMERSKILTREGISTRERING

FEBRUAR 2014



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	

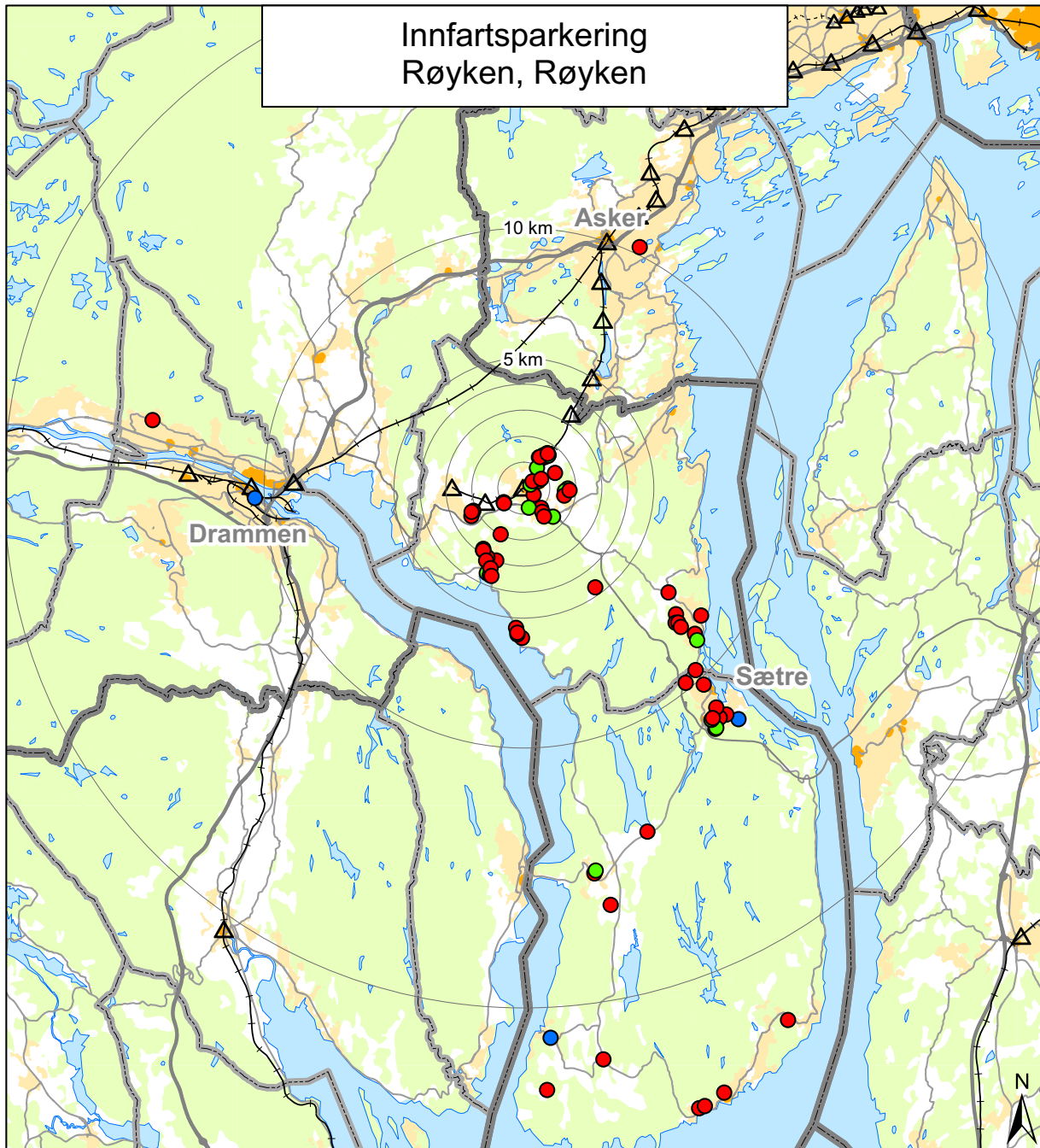
Oppdragsgiver: Akershus fylkeskommune
 Registreringstidspunkt: Jan/feb 2013
 Antall parkeringsplasser: 70
 Antall parkerte biler: 55
 Antall uten adresse: 2
 Antall utenlandske biler: 0
 Antall med adresse: 53
 Antall biler i kartutsnitt: 49

Biler ikke på kartet:
 2 fra Akershus,
 1 fra Oslo,
 1 fra Buskerud

Andel biler innenfor
 1 km luftlinje: 34,0%,
 3 km luftlinje: 86,8%,
 5 km luftlinje: 88,7%
 av totalt 53 biler med adresse

tøi
 v.ngv@toi.no

Målestokk: 1 : 90 000



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: 90
 Antall parkerte biler: 90
 Antall uten adresse: 3
 Antall utenlandske biler: 0
 Antall med adresse: 87
 Antall biler i kartutsnitt: 81

Biler ikke på kartet:
 2 fra Oslo,
 2 fra Akershus,
 2 utenfor Østlandet

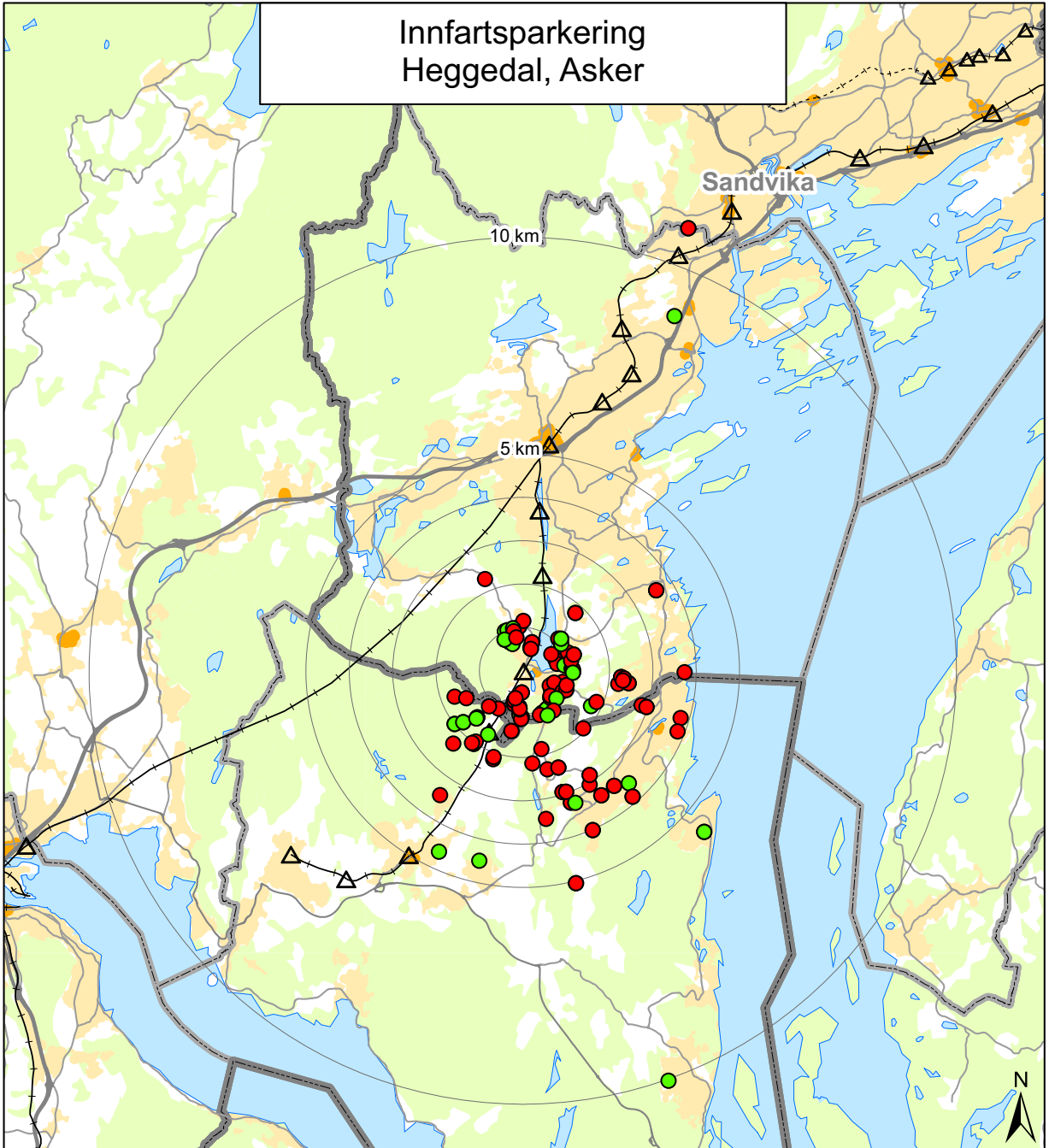
Andel biler innenfor
 1 km luftlinje: 10,3%,
 3 km luftlinje: 41,4%,
 5 km luftlinje: 49,4%
 av totalt 87 biler med adresse

11

tøi

v.ngv@toi.no

Målestokk: 1 : 200 000



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

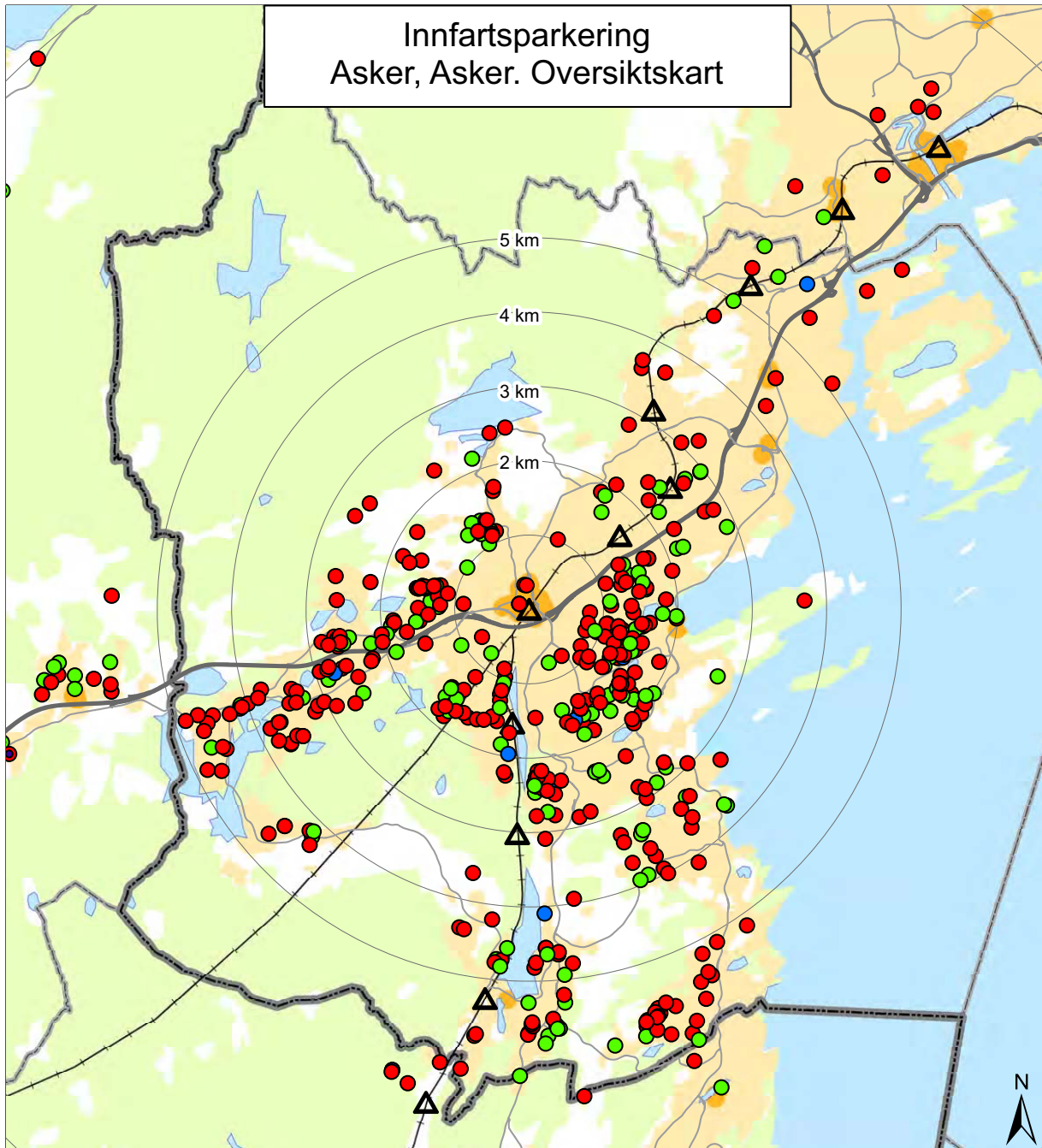
Oppdragsgiver: Akershus fylkeskommune
 Registreringstidspunkt: Feb 2013
 Antall parkeringsplasser: 210
 Antall parkerte biler: 210
 Antall uten adresse: 15
 Antall utenlandske biler: 1
 Antall med adresse: 195
 Antall biler i kartutsnitt: 192

Biler ikke på kartet:
 3 fra Oslo.

Andel biler innenfor
 1 km luftlinje: 26,2%,
 3 km luftlinje: 70,3%,
 5 km luftlinje: 81,5%
 av totalt 195 biler med adresse



Målestokk: 1 : 120 000



Tegnforklaring

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

Oppdragsgiver: Akershus fylkeskommune
 Registreringstidspunkt: Desember 2012
 Antall parkeringsplasser: 724
 Antall parkerte biler: 715
 Antall uten adresse: 11
 Antall utenlandske biler: 3
 Antall med adresse: 701
 Antall biler i kartutsnitt: 472

Biler ikke på kartet:
 169 fra Buskerud,
 15 fra Oslo,
 13 fra Vestfold,
 12 fra Akershus
 6 fra Telemark,
 2 fra Østfold,
 1 fra Oppland,
 7 utenfra Østlandet

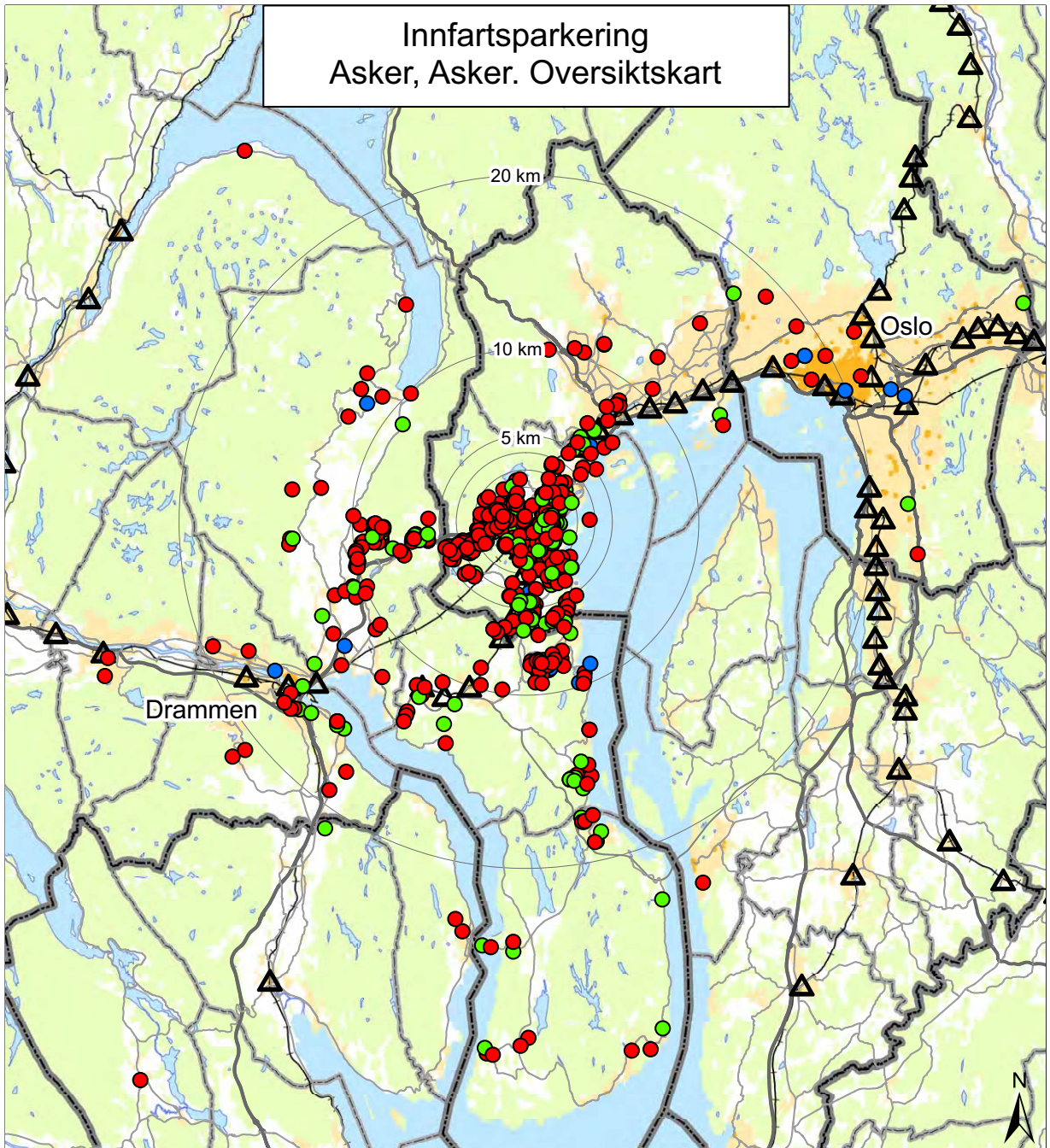
Andel biler innenfor
 1 km luftlinje: 2,7%,
 3 km luftlinje: 41,5%,
 5 km luftlinje: 55,1%
 av totalt 701 biler med adresse

9

tøi

v.ngv@toi.no

Målestokk: 1 : 70 000



Tegnforklaring

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

Oppdragsgiver: Akershus fylkeskommune
 Registreringstidspunkt: Desember 2012
 Antall parkeringsplasser: 724
 Antall parkerte biler: 715
 Antall uten adresse: 11
 Antall utenlandske biler: 3
 Antall med adresse: 701
 Antall biler i kartutsnitt: 667

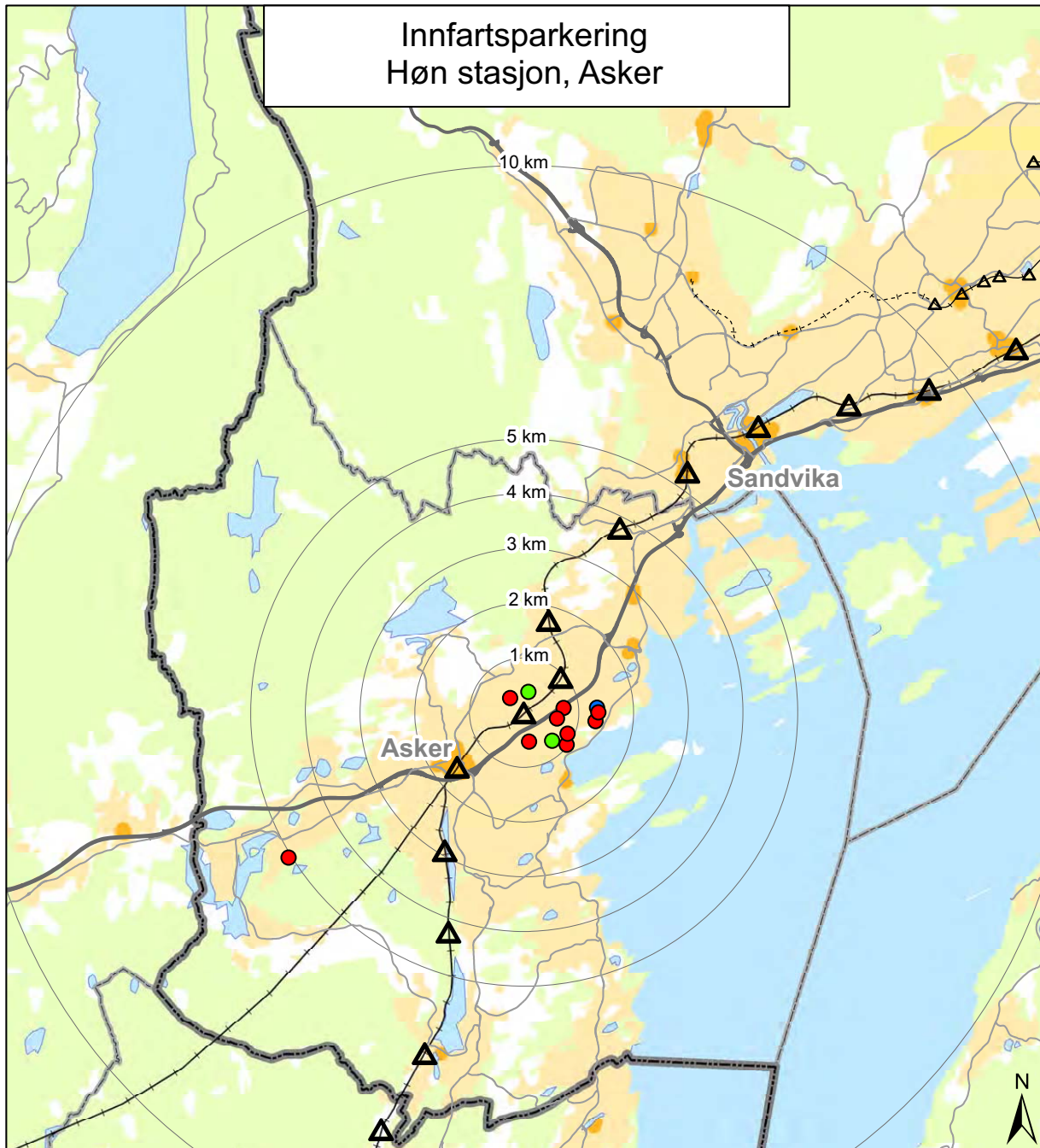
Biler ikke på kartet:
 9 fra Vestfold,
 6 fra Telemark,
 4 fra Buskerud,
 2 fra Østfold,
 1 fra Akershus,
 1 fra Oppland
 7 utenfor Østlandet

Andel biler innenfor
 1 km luftlinje: 2,7%,
 3 km luftlinje: 41,5%,
 5 km luftlinje: 55,1%
 av totalt 701 biler med adresse

tøi

v.ngv@toi.no

Målestokk: 1 : 300 000



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: Desember 2012
 Antall parkeringsplasser: 25
 Antall parkerte biler: 12
 Antall uten adresse: 0
 Antall utenlandske biler: 0
 Antall med adresse: 12
 Antall biler i kartutsnitt: 12

Biler ikke på kartet:
 Ingen

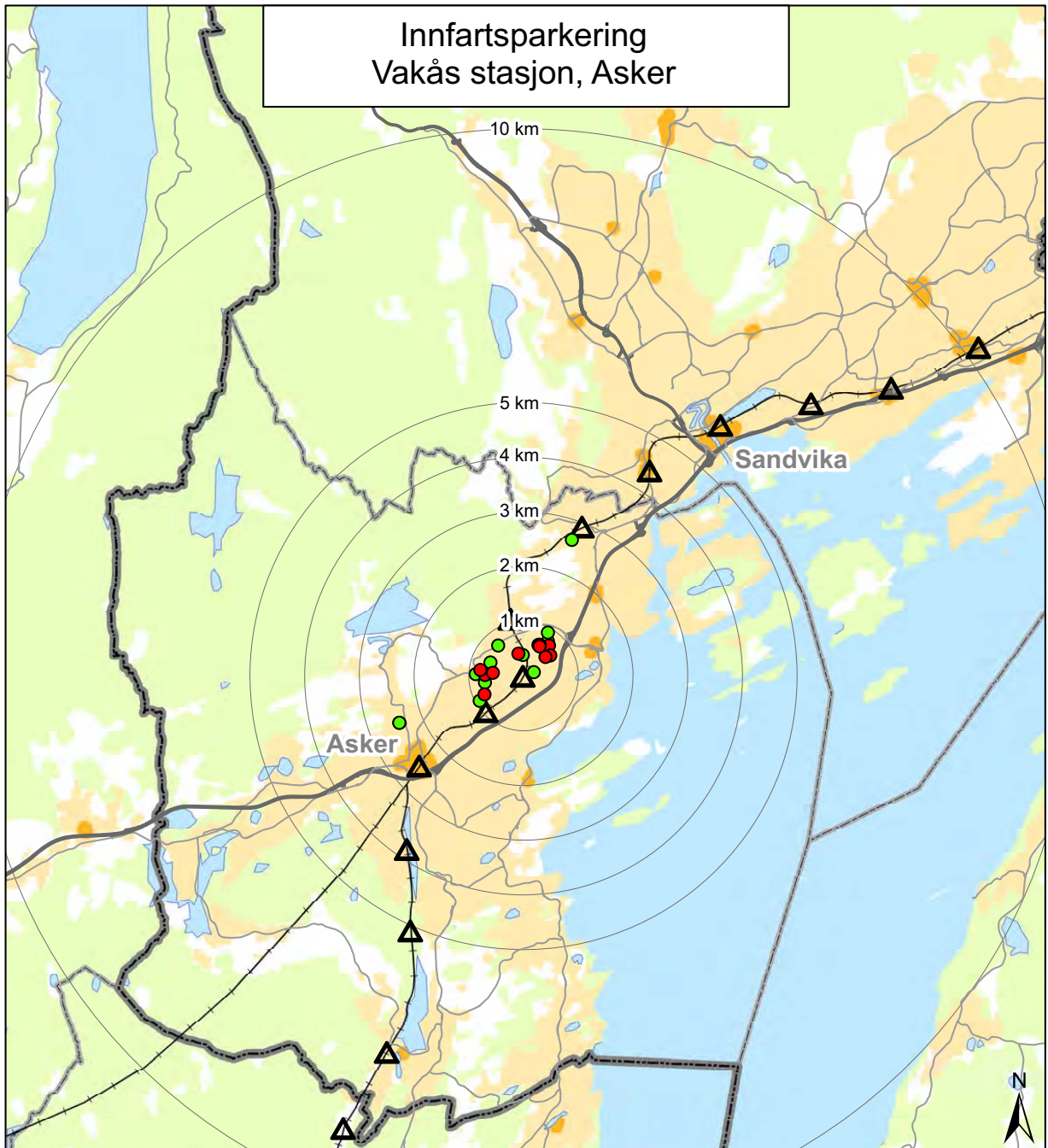
Andel biler innenfor
 1 km luftlinje: 66,7%,
 3 km luftlinje: 91,7%,
 5 km luftlinje: 91,7%
 av totalt 12 biler med adresse

15

tøi

v.ngv@toi.no

Målestokk: 1 : 95 000



Tegnforklaring

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

Oppdragsgiver: Akershus fylkeskommune
 Registreringstidspunkt: Desember 2012
 Antall parkeringsplasser: 35
 Antall parkerte biler: 26
 Antall uten adresse: 0
 Antall utenlandske biler: 0
 Antall med adresse: 26
 Antall biler i kartutsnitt: 23

Biler ikke på kartet:
 2 fra Telemark,
 1 fra Akershus

Andel biler innenfor
 1 km luftlinje: 76,9%,
 3 km luftlinje: 88,5%,
 5 km luftlinje: 88,5%
 av totalt 26 biler med adresse

tøi

v.ngv@toi.no
 Målestokk: 1 : 95 000



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 | |

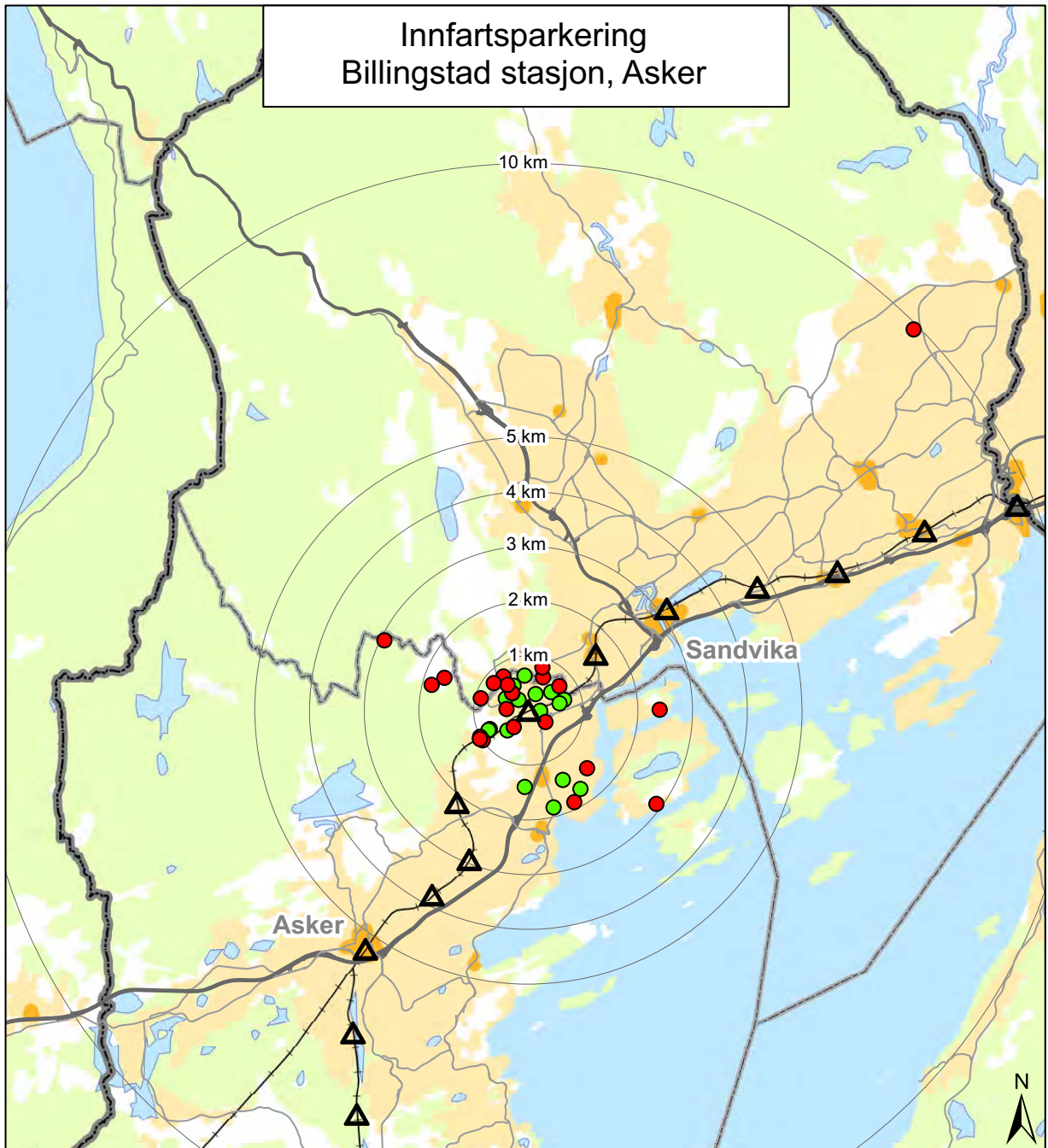
Oppdragsgiver: Akershus fylkeskommune
 Registreringstidspunkt: Desember 2012
 Antall parkeringsplasser: 38
 Antall parkerte biler: 38
 Antall uten adresse: 3
 Antall utenlandske biler: 0
 Antall med adresse: 35
 Antall biler i kartutsnitt: 32

Biler ikke på kartet:
 2 fra Vestfold,
 1 utenfor Østlandet

Andel biler innenfor
 1 km luftlinje: 54,3%,
 3 km luftlinje: 82,9%,
 5 km luftlinje: 82,9%
 av totalt 35 biler med adresse



v.ngv@toi.no
 Målestokk: 1 : 95 000



Tegnforklaring

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

Oppdragsgiver: Akershus fylkeskommune
 Registreringstidspunkt: Desember 2012
 Antall parkeringsplasser: 49
 Antall parkerte biler: 48
 Antall uten adresse: 4
 Antall utenlandske biler: 0
 Antall med adresse: 44
 Antall biler i kartutsnitt: 40

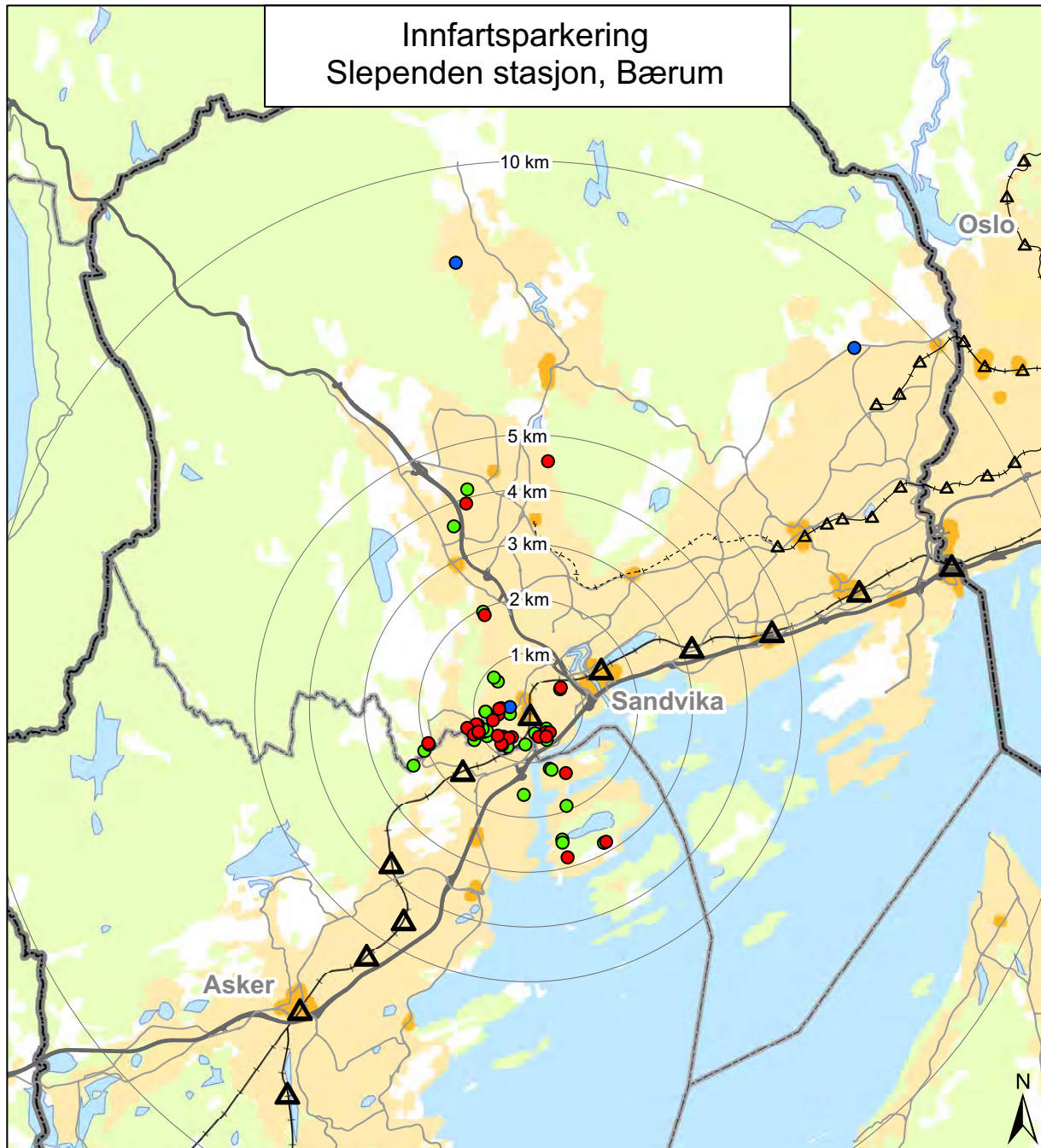
Biler ikke på kartet:
 2 fra Oslo,
 1 fra Sande,
 1 fra Nes i Hedmark

Andel biler innenfor
 1 km luftlinje: 59,1%,
 3 km luftlinje: 88,6%,
 5 km luftlinje: 88,6%
 av totalt 44 biler med adresse

tøi
 v.ngv@toi.no

Målestokk: 1 : 95 000

Innfartsparkering Slependen stasjon, Bærum



Tegnforklaring

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

Oppdragsgiver: Akershus fylkeskommune
 Registreringstidspunkt: Desember 2012
 Antall parkeringsplasser: 81
 Antall parkerte biler: 81
 Antall uten adresse: 4
 Antall utenlandske biler: 2
 Antall med adresse: 75
 Antall biler i kartutsnitt: 66

Biler ikke på kartet:
 1 fra Oslo,
 2 fra Lier,
 1 fra Røyken,
 2 fra Nedre Eiker,
 2 fra Hole,
 1 fra Moss

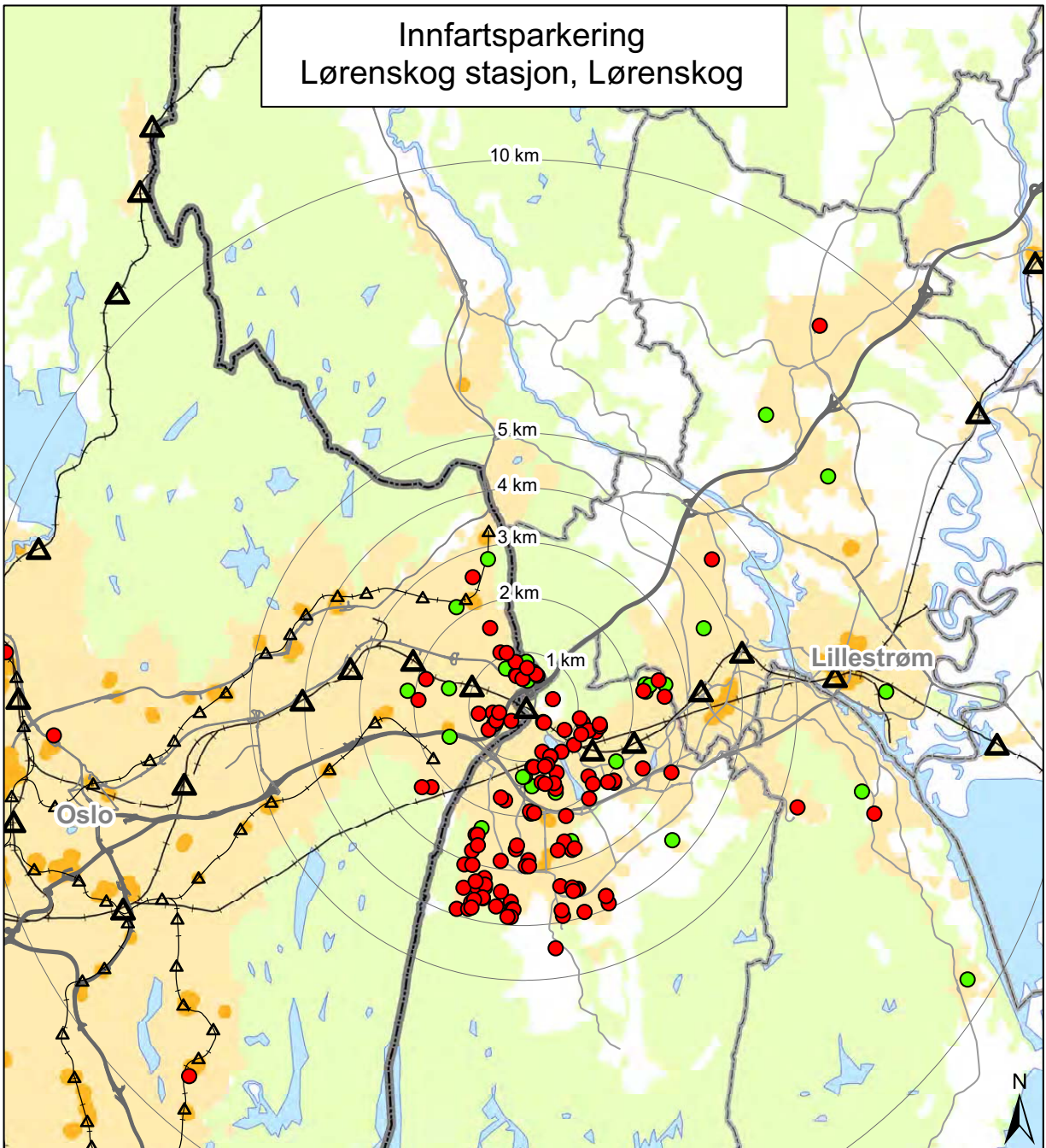
Andel biler innenfor
 1 km luftlinje: 50,7%,
 3 km luftlinje: 80,0%,
 5 km luftlinje: 85,3%
 av totalt 75 biler med adresse

19

tøi

v.ngv@toi.no

Målestokk: 1 : 95 000



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	

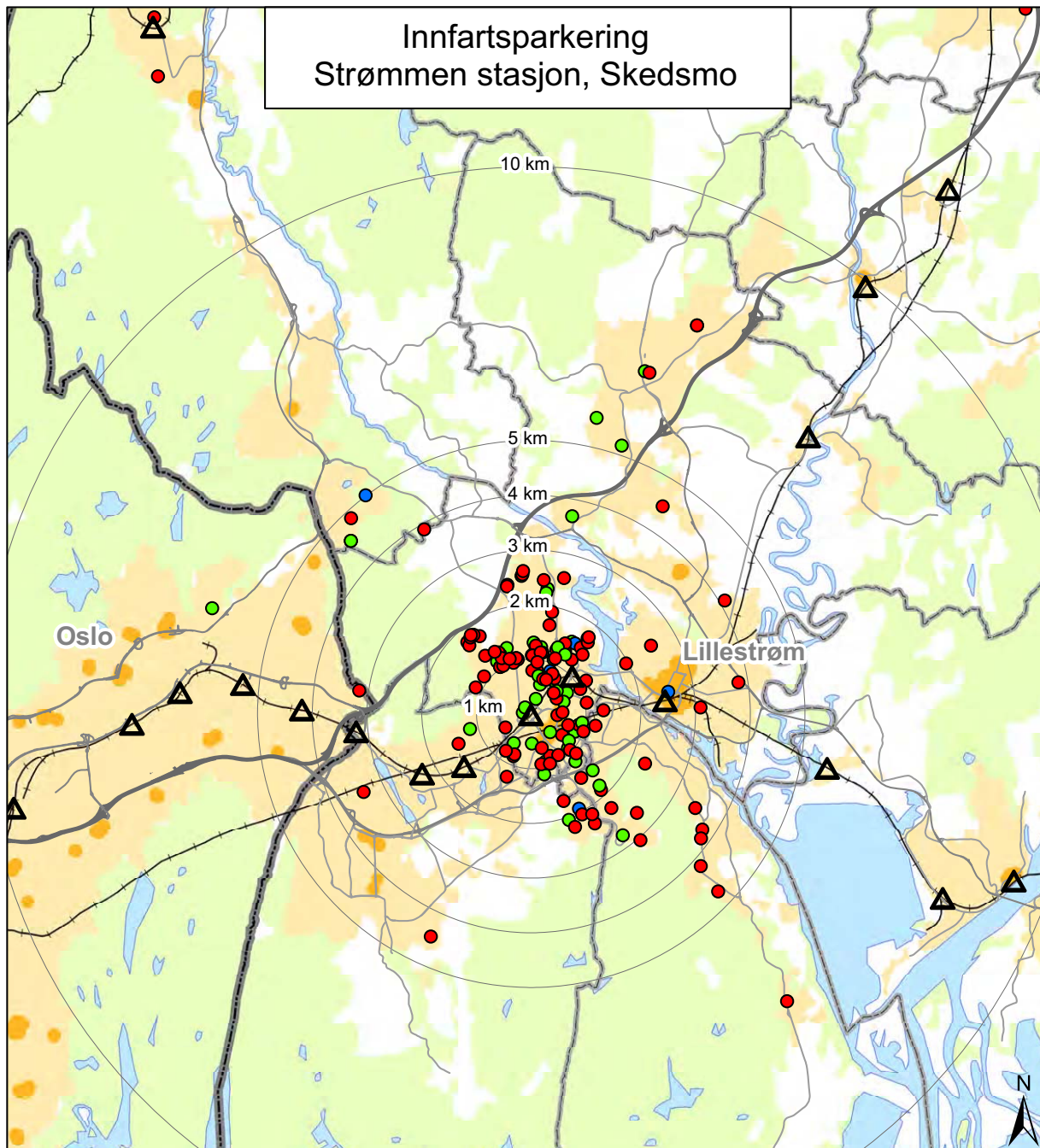
Oppdragsgiver: Akershus fylkeskommune
 Registreringstidspunkt: Desember 2012
 Antall parkeringsplasser: 214
 Antall parkerte biler: 162
 Antall uten adresse: 0
 Antall utenlandske biler: 0
 Antall med adresse: 162
 Antall biler i kartutsnitt: 154

Biler ikke på kartet:
 4 fra Akershus,
 3 fra Oslo,
 1 utenfor Østlandet

Andel biler innenfor
 1 km luftlinje: 15,4%,
 3 km luftlinje: 63,6%,
 5 km luftlinje: 87,7%
 av totalt 162 biler med adresse

tøi
 v.ngv@toi.no

Målestokk: 1 : 95 000



Tegnforklaring

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

Oppdragsgiver: Akershus fylkeskommune
 Registreringstidspunkt: Desember 2012
 Antall parkeringsplasser: 254
 Antall parkerte biler: 206
 Antall uten adresse: 16
 Antall utenlandske biler: 5
 Antall med adresse: 185
 Antall biler i kartutsnitt: 163

Biler ikke på kartet:
 15 fra Akershus
 3 fra Oslo,
 1 fra Hedmark,
 1 fra Buskerud,
 1 fra Oppland,
 1 fra Vestfold

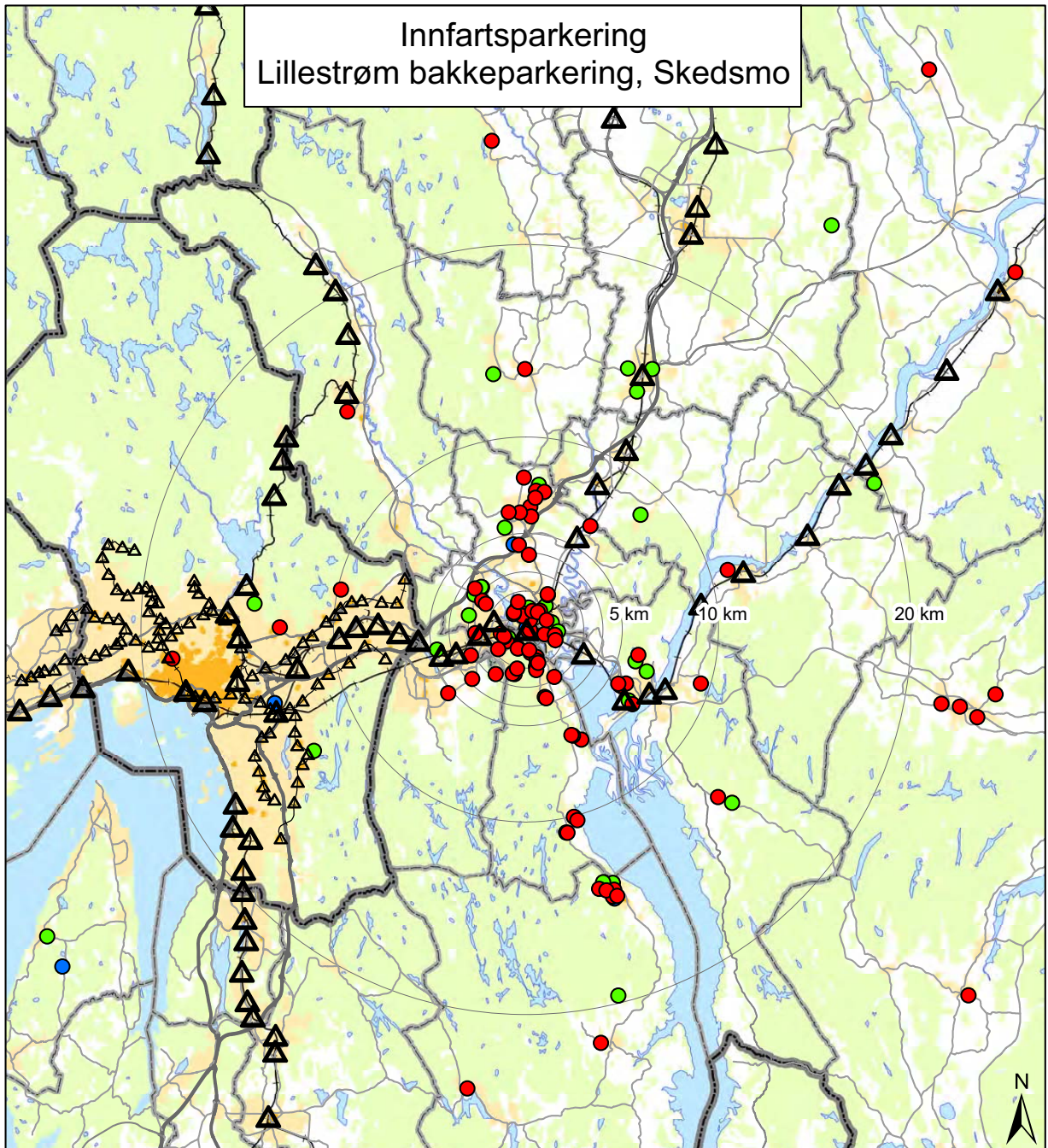
Andel biler innenfor
 1 km luftlinje: 24,9%,
 3 km luftlinje: 71,4%,
 5 km luftlinje: 81,1%
 av totalt 185 biler med adresse

42

tøi

v.ngv@toi.no

Målestokk: 1 : 95 000



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	

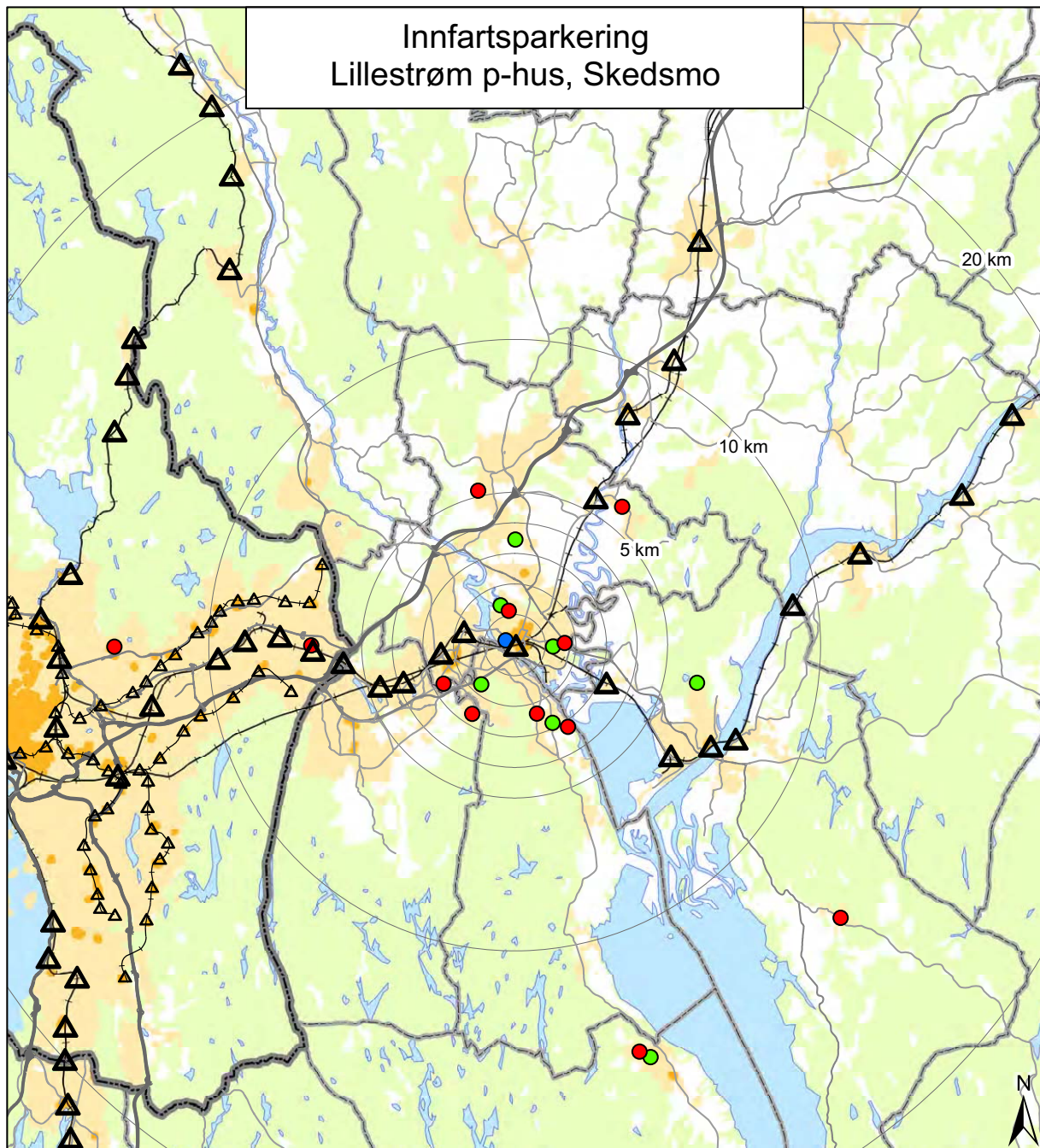
Oppdragsgiver: Akershus fylkeskommune
 Registreringstidspunkt: Desember 2012
 Antall parkeringsplasser: 151
 Antall parkerte biler: 146
 Antall uten adresse: 10
 Antall utenlandske biler: 2
 Antall med adresse: 134
 Antall biler i kartutsnitt: 127

Biler ikke på kartet:
 1 fra Østfold,
 1 fra Akershus,
 1 fra Buskerud
 4 utenfor Østlandet

Andel biler innenfor
 1 km luftlinje: 4,5%,
 3 km luftlinje: 35,1%,
 5 km luftlinje: 44,8%
 av totalt 134 biler med adresse

tøi
 v.ngv@toi.no

Målestokk: 1 : 270 000



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: Desember 2012
 Antall parkeringsplasser: 326
 Antall parkerte biler: 27
 Antall uten adresse: 3
 Antall utenlandske biler: 1
 Antall med adresse: 24
 Antall biler i kartutsnitt: 20

Biler ikke på kartet:
 1 fra Hedmark,
 1 fra Akershus,
 1 fra Vestfold,
 1 utenfor Østlandet

Andel biler innenfor
 1 km luftlinje: 4,2%,
 3 km luftlinje: 41,7%,
 5 km luftlinje: 50,0%
 av totalt 24 biler med adresse

tøi

v.ngv@toi.no

Målestokk: 1 : 170 000

