

STRATEGI FOR
INNFARTSPARKERING
I AKERSHUS OG OSLO

17. desember 2014

FORORD

Arbeidet med strategi for innfartsparkering i Akershus og Oslo er laget i samarbeid mellom Jernbaneverket, Ruter AS, Statens vegvesen, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

Strategien er vedtatt av fylkestinget i Akershus den 22. september 2014. Strategien var på høring i perioden 7. november 2013 og 15. mars 2014. I høringen ble det gitt en bred oppslutning om forslaget til strategi for innfartsparkering. Det ble mot-tatt 27 høringsuttalelser inkludert 14 av kommunene i Akershus, Oslo kommune, Jernbaneverket, NSB, Statens vegvesen og Sporveien Oslo AS.

Fylkeskommunen tok initiativ til dette arbeidet høsten 2012 for å samordne det langsiktige arbeidet med innfartsparkering. Fylkeskommunen finansierer i dag de fleste nye P-tiltak for bil og sykkel i Akershus med bompenger og ordinære fylkes-veimidler, men det er transportetatene som står for drift og vedlikehold. I tillegg investerer JBV og Vegvesenet enkelte tiltak over statens budsjett. Oslo kommune finansierer tiltak i Oslo kommune, men har en videre interesse i at innfartsparkering i nabofylkene kan bidra til å styrke kollektivtilbudet slik at biltrafikken inn mot Oslo reduseres.

Kommunene i Akershus er involvert i arbeidet med innfartsparkering, men har kun vært representert med en kontaktperson i prosessen. Det ble arrangert et arbeids-seminar i januar 2013 hvor mange av kommunene deltok, i tillegg til representanter fra ulike organisasjoner.

Oslo, 17. desember 2014

Thomas Tvedt
leder av styringsgruppa

INNHold

Forord	3
Resymé – strategi i kortform	5
Mål	5
Utvikling av tilbudet	5
Ansvarsdeling	5
1. Dagens situasjon	7
Hva er innfartsparkering?	7
Bil og kollektiv	7
Langs jernbanen og T-banen	7
Sentrale arealer	7
Bruken	8
Fordeling av kapasitet	9
2. Mål	11
Kompensere for dårlig flatedekning	11
Gjøre transportsystemet tilgjengelig for flest mulig	11
3. Utfordringer	12
Hvilke grupper planlegger vi for på lang sikt?	12
Sykkel	12
Tilpasning til kollektivtilbud	15
Tilpasning til veisystemet	17
P-kapasitet for bil	18
Pris- og sonestruktur	20
Byutvikling	22
Se virkemidlene i sammenheng	23
4. Strategier for å utvikle tilbudet	24
Satse på P+R for sykkel	24
Utvide P+R for bil utenfor byområdet, særlig langs busskorridorene	25
P+R som et «supplement» i byområdene	26
Betalingssystem	27
God informasjon om P-tilbudet	27
5. Ansvarsdeling - offentlige transportmyndigheter	28
Ansvarsdeling mellom offentlige transportmyndigheter	29
Finansiering	29

RESYMÉ – STRATEGI I KORTFORM

Mål

Det er et overordnet mål for utvikling av transportsystemet i Oslo og Akershus at transportveksten skal løses gjennom gange, sykling og kollektive transportmidler.

- P+R skal kompensere for dårlig flatedekning i kollektivtilbudet og bidra til at de som bor utenfor sykkel- eller gangavstand fra stasjoner eller et tjenlig busstilbud skal kunne reise kollektivt.
- P+R skal 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.

Utvikling av tilbudet

- Satse på P+R for sykkel for en gradvis økning av sykkel som tilbringer til kollektivsystemet, særlig i de store knutepunktene med et attraktivt kollektivtilbud og med begrenset kapasitet for biltrafikk.
- Utvide P+R for bil utenfor byområdet og de store knutepunktene, særlig langs busskorridorene og ved jernbanestasjoner hvor P+R ikke fortrenger ønsket byutvikling.
- I byområdet rundt Oslo skal P+R for bil utvikles som et supplement for de som i ulike anledninger har behov for å bruke bil på en del av reisen, f.eks. når man skal levere barn i barnehage eller har med tung bagasje eller har nedsatt gangførhet.
- For å unngå at P+R erstatter korte gange- og sykkelturner, bør det itettbygde områder innføres en moderat brukerbetaling som dekker løpende driftskostnader og oppsyn med P-anleggene, men ikke som et kapasitetsregulerende virkemiddel.

Ansvarsdeling

Hver etat skal ivareta P+R på sine holdeplasser og stasjoner. Dette gjelder planlegging, finansiering og gjennomføring av kapasitetsøkende tiltak; drift og vedlikehold; regulering av kapasitet og oppsyn med P-anleggene, og eventuelt samarbeid med vertskommunene eller andre om oppgavene. Akershus fylkeskommune påtar seg et koordineringsansvar mellom de ulike etatene, for videre utbygging av innfartsparkeringsplasser i Akershus.

- JBV har ansvaret for P+R ved stasjoner og holdeplasser langs jernbanen
- Sporveien har ansvaret for P+R ved holdeplasser langs metrolinjene i Oslo og Bærum
- AFK v/SVV har ansvaret for P+R langs fylkesveiene og ved båtanløp
- SVV har ansvaret for P+R langs riksveiene

Drift og utbygging av innfartsparkeringsanlegg skal finansieres gjennom ordinære budsjetter hos staten og fylkeskommunen. AFK skal i tillegg bidra med supplerende finansiering (bompenger, m.fl.) av større nyanlegg for sykkel- og bilparkering der hvor det er aktuelt. Utbedringer og mindre utvidelser må hver enkelt etat finansiere selv. Likeledes finansiering av eventuelle kostbare P-hus o.l. som i stor grad må baseres på sambruksløsninger med andre P-formål.

Ruter skal koordinere og utvikle et felles info-system om P+R-tilbudet som del av sitt samlede info-system om kollektivtilbudet i Osloområdet.

Jernbaneverket og Sporveien skal videreutvikle et effektivt og kundesvennlig betalingssystem.

DAGENS SITUASJON

Hva er innfartsparkering?

I Norge brukes begrepet innfartsparkering som betegnelse på alle P-anlegg som er lokalisert ved stasjoner og stoppesteder for å betjene de kollektivreisende. Noen steder benyttes i stedet den internasjonale betegnelsen P+R («park and ride» / «parker og reis»).

Begrepet er ikke entydig. I Asker sentrum stilles cirka 400 kommunale P-plasser til rådighet for kollektivreisende med månedsbillett og oblat (50 kr per måned) samtidig som de samme P-plassene også kan benyttes av arbeidstakere/besøkende til Asker sentrum (20 kr/dag).

Ved de mest urbane stasjonene i jernbane- og metronettet som Lysaker, Sandvika, Majorstua og Bekkestua tilbys ikke innfartsparkering for bil. Men, det er allikevel et P-tilbud som kan benyttes ved å betale ordinær P-avgift for dagparkering. Det finnes riktig nok 20-30 P-plasser i Sandvika (200 kr per måned), men de er ikke markedsført og det er venteliste for å få plass.

For de kollektivreisende spiller det liten rolle hva P-plassene kalles, hvis de dekker et behov for å kombinere bil med en kollektivreise. I stasjonsbyene og det tettbygde bybåndet i tre retninger ut fra Oslo vil nok P-anlegg som betjener flere grupper (pendlere, arbeidstakere og besøkende i byen) gradvis overta for den rollen innfartsparkering har i dag. Det kan bety at betegnelsen innfartsparkering på lengre sikt vil gjelde P-anlegg utenfor bybåndet.

Bil og kollektiv

Store trafikkstrømmer går over grensen mellom Akershus og Oslo. Kollektivsystemet (bane og buss) er i stor grad radielt rettet. Å reise kollektivt er først og fremst hensiktsmessig for de som bor i nærheten av stasjoner og holdeplasser eller langs matebusslinjer som korresponderer med de radielle kollektivlinjene. For de som ikke bor slik til, er bruk av kollektivtransport betydelig mer tidkrevende, og bilen er som oftest det foretrukne transportmiddelet på hele reisen, på tross av at store deler av reisetiden kan tilbringes i bilkø. Innfartsparkering gir mulighet for å kombinere bil med kollektivreise.

Langs jernbanen og T-banen

De fleste, større innfartsparkeringsplasser ligger i Akershus, langs jernbanen inn mot Oslo. Det er også bygget en del innfartsparkeringsplasser langs T-banen i Bærum. Langs T-banen i Oslo er dette tilbudet mer begrenset. Det er også enkelte mindre innfartsparkeringsplasser i Akershus ved busslinjer mot Oslo og ved matebusser til båtene på Nesodden.

Sentrale arealer

I mange kommuner som har en jernbanestasjon i sentrum, er betydelige arealer lagt ut til parkering, uten at dette er direkte tjenlig for lokal handel eller næringsliv. I hovedsak er brukerne pendlere som skal videre med jernbanen.

■ INNFAKTPARKERING

En form for «underveis-parkering» som kan ses som et tilbud til bilister til å benytte kollektivtransport på hoveddelen av reisen, i stedet for å benytte bilen hele veien.

■ TILBRINGERREISE

Reisen fra startpunkt til stasjon/holdeplass kalles gjerne tilbringerreise. Den kan foregå til fots, med sykkel, med annet kollektivmiddel (som regel buss), med drosje, som passasjer i bil som ikke parkeres og i bil som parkeres så lenge reisen varer. Innfartsparkering handler primært om tilbringerreiser der bilen parkeres, men også om sykkel i tilbringerreisen.

■ HOVEDREISE

Innfartsparkering er mest aktuelt i forbindelse med hovedreiser med raske kollektivmidler (tog, ekspressbuss, T-bane), går ofte og i retning Oslo sentrum og andre sentrumsområder.

■ KAPASITETSFORDELING

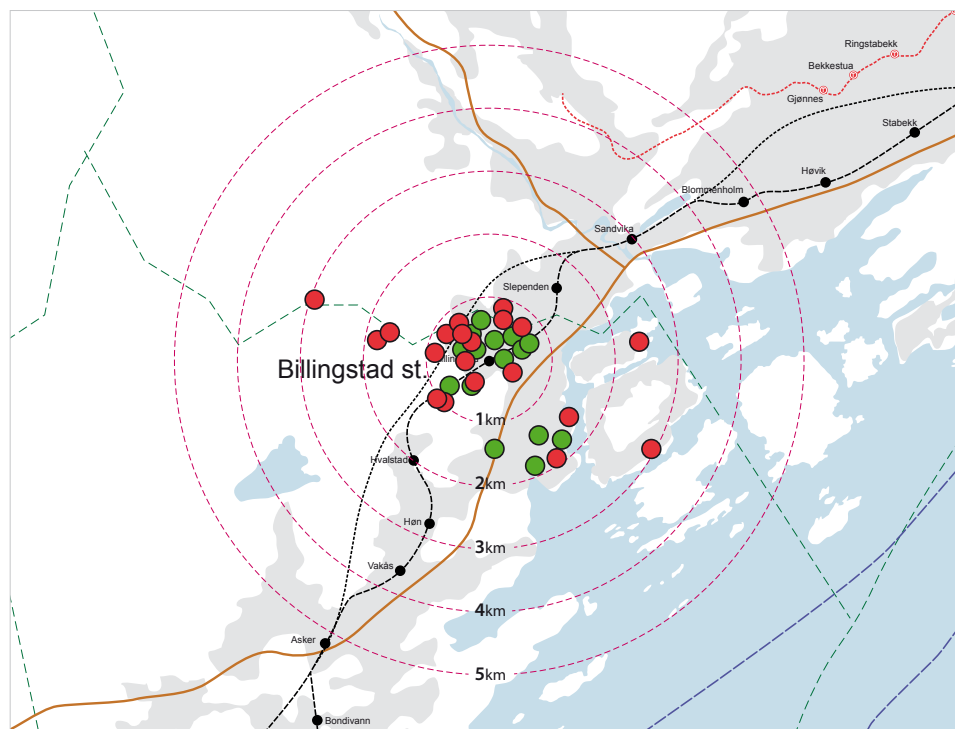
Rundt 8 000 P-plasser (for bil) er jevnt fordelt i alle transportkorridorene. De fleste ligger ved jernbanestasjonen i Akershus. Bruk av innfartsparkering utgjør:

- ca 2% av alle kollektivreiser i Oslo og Akershus
- ca 7% av alle kollektivreiser mellom Akershus og Oslo
- 15-30% av togreiser fra jernbanestasjoner utenfor bybåndet.

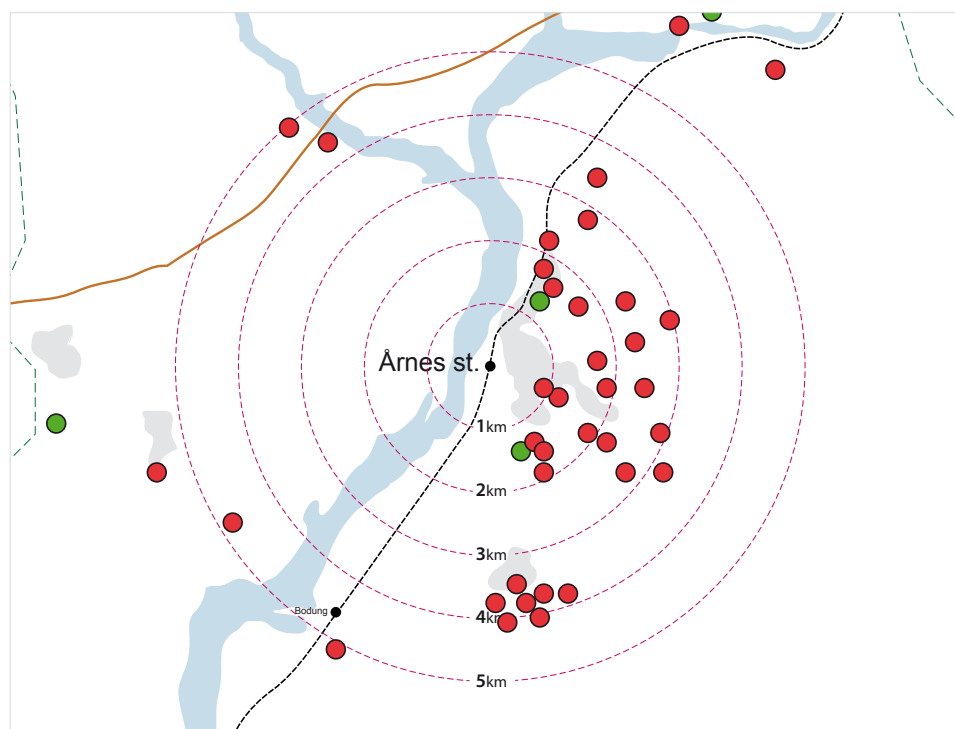
■ P-PLASSENE

er stort sett fulle, over 80 % gjennomsnittsbelegg i alle korridorene.

Kartet viser bosted til eiere av biler parkert ved Billingstad stasjon i Asker, en typisk situasjon i bybåndet hvor mange bor i gangavstand til stasjonen.



Kartet viser tilsvarende for Årnes stasjon i Nes kommune, hvor de fleste bileierne bor utenfor gangavstand



- bosted for P-plassbruker
- bosted for P-plassbruker med barnesete

Bruken

Mange brukere av P+R bor innen gangavstand. Bruken av innfartsparkeringsplasser påvirkes av plassenes tilgjengelighet, takstsoner og kollektivtilbud, men også av at plassene er gratis, eller svært billige, å benytte. Langs lokalbanene inn mot Oslo bor rundt halvparten av de som benytter innfartsparkering innenfor gangavstand til en togstasjon. I ytre deler av Akershus er bildet mer sammensatt, med en betydelig høyere andel som bor utenfor gangavstand (cirka 1 km). En stor andel bor allikevel innenfor sykkelavstand (3-5 km).

Fordeling av kapasitet

Antall plasser. Det finnes i dag omtrent 8.000 registrerte innfartsparkeringsplasser i Akershus og Oslo. De fleste plassene ligger ved jernbanestasjonene i Akershus. Samlet sett er det i dag lite ledig kapasitet. Det gjennomsnittlige belegget er på 83%.

Bruk av innfartsparkering. Bruk av innfartsparkering utgjør bare 2% av de samlede kollektivreiser i Akershus og Oslo. Ser en på reiser fra Akershus til arbeid i Oslo, er imidlertid andelen 7%. Størst er andelen på togets ytterstrekninger, på Romerike og i Follo, hvor andelen gjerne ligger på 15 – 30 % av togreiser til og fra arbeid.

I vestkorridoren finnes det i dag omtrent 1.600 registrerte innfartsparkeringsplasser, med et gjennomsnittlig belegg på 80%. Av kollektive arbeidsreiser som går over grensen mellom Akershus og Oslo, er andelen som benytter en innfartsparkeringsplass 4%. Av de som reiser med tog er andelen 6%, for T-bane 13%.

I sørkorridoren finnes det i dag omtrent 3.000 registrerte innfartsparkeringsplasser, med et gjennomsnittlig belegg på 90%. Av kollektive arbeidsreiser som går over grensen mellom Akershus og Oslo, er andelen som benytter en innfartsparkeringsplass på 11%. For reisende med tog er andelen 18%, for buss er andelen 3% og for Nesoddbåtene er andelen på 8%.

I nordøstkorridoren finnes det i dag omtrent 3.250 registrerte innfartsparkeringsplasser, med et gjennomsnittlig belegg på 80%. Av kollektive arbeidsreiser som går over grensen mellom Akershus og Oslo er andelen som benytter en innfartsparkeringsplass på 10%. For reisende med tog er andelen 18% og for buss er andelen 3%.

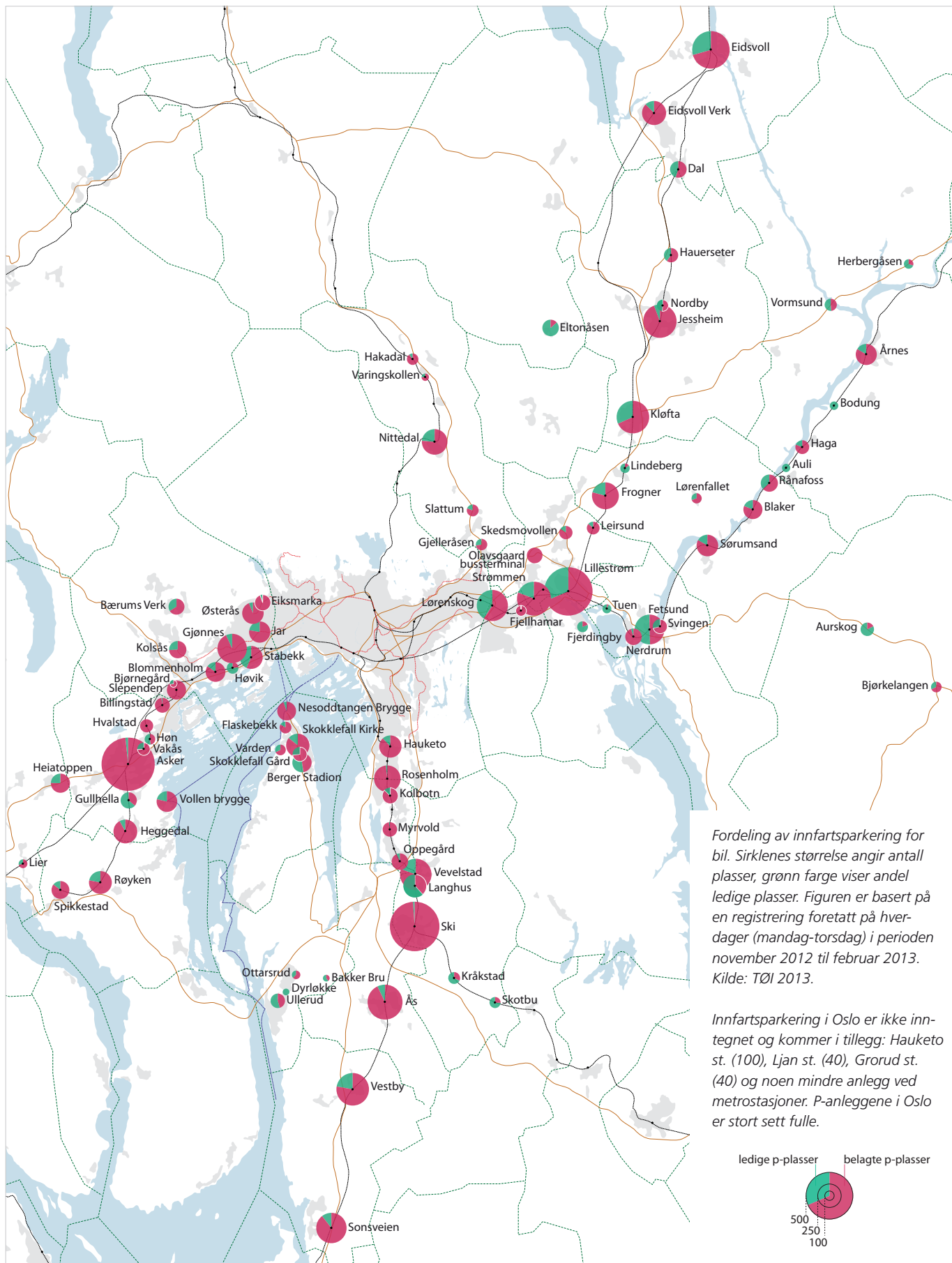
	BUSS	TOG	METRO	BÅT
ASKER OG BÆRUM	0%	6%	13%	60-70%*
FOLLO	3%	18%		8%
ROMERIKE	3%	18%		

Tabellen viser andelen som innfartsparkerer av kollektivreisende mellom Akershus og Oslo fordelt på delregioner og type kollektivtrafikk.

* Vollen Brygge



Innfartsparkeringen ved Asker stasjon en fredag formiddag



Fordeling av innfartsparkering for bil. Sirklenes størrelse angir antall plasser, grønn farge viser andel ledige plasser. Figuren er basert på en registrering foretatt på hverdager (mandag-torsdag) i perioden november 2012 til februar 2013. Kilde: TØI 2013.

Innfartsparkering i Oslo er ikke inntegnet og kommer i tillegg: Hauketo st. (100), Ljan st. (40), Grorud st. (40) og noen mindre anlegg ved metrostasjoner. P-anleggene i Oslo er stort sett fulle.

MÅL

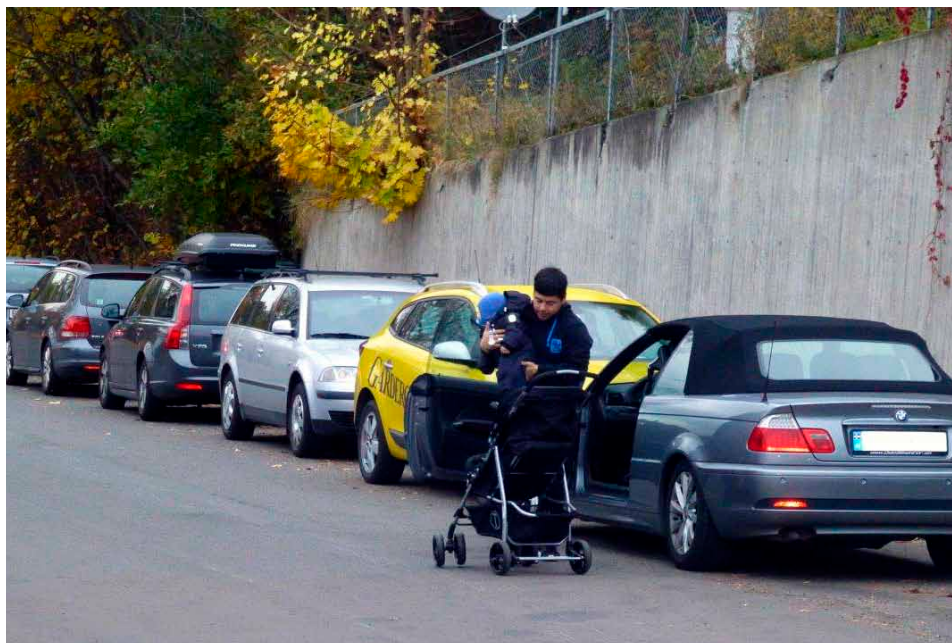
Et felles overordnet mål om at transportveksten skal løses gjennom gange, sykling og kollektive transportmidler er nedfelt i Oslopakke 3, Nasjonal transportplan 2014-23 og i Planstrategien for Oslo og Akershus. Helsepolitiske mål peker også i samme retning. Folk bør gå og sykle mye mer i hverdagen.

Kompensere for dårlig flatedekning

Innfartsparkering for bil skal bidra til at de som bor utenfor sykkel- eller gangavstand til stasjonen, og hvor det ikke tilbys tjenlig busstransport, også skal kunne benytte seg av kollektivtransport til og fra Oslo og andre bysentra. Det vil gi kollektivtrafikken mulighet til å dekke et større område (større flatedekning) enn bare den nærmeste bebyggelsen til stasjoner og holdeplasser.

Gjøre transportsystemet tilgjengelig for flest mulig

Innfartsparkering for bil - eller annet P-tilbud i nærheten av stasjonene - skal bidra til større fleksibilitet for trafikanter som kombinerer kollektivreise med lokal kjøring til for eksempel barnehage og butikk. Andre vil ha behov for å benytte bil på en del av reisen, for eksempel personer med forflytningshemninger, selv om reisen til stasjonen er kort.



Innfartsparkering skal gjøre det enkelt å reise kollektivt i situasjoner hvor det er behov for bil på en del av reisen, f.eks. ved levering i barnehage langt unna hjemmet.

3

UTFORDRINGER

Hvilke grupper planlegger vi for på lang sikt?

Opp mot 90% av de kollektivreisende som i dag benytter innfartsparkering, er daglige arbeidspendlere til/fra/gjennom Oslo (Ruter). Resten er mer sporadisk reisende.

Bildet vil nok være lignende også i framtida, men urbanisering og en eldre befolkning i Akershus kan føre til at flere lokale arbeids- og handels- og servicereiser vil foregå med kollektivtransport som igjen kan gi etterspørsel etter P+R. Det kan være ansatte i Lillestrøm sentrum som i dag kjører bil helt fram til arbeidsplassen som i framtida velger P+R og buss. Eller eldre mennesker som kvier seg for å kjøre bil i de mest trafikkerte områdene og som heller kjører til en lokal P+R og tar bussen til Lillestrøm, A-hus eller Oslo.

De fleste P+R ligger ved holdeplasser som kun betjenes av Ruter og NSB, men noen stasjoner/holdplasser med innfartsparkering betjenes også av Flytoget og busser utenom Ruters tilbud.

- Ekspressbusser (utenfor Ruter) mellom Oslo og nabofylkene benytter holdeplasser langs riksveiene
- Flybussene til Gardermoen, Rygge og Torp benytter busstopp langs riksveier og enkelte fylkesveier
- Flytoget betjener alle knutepunktene mellom Drammen og Lillestrøm

Sykkel

Sykkelparkering tar liten plass og er vesentlig billigere å anlegge enn bilparkering. Ved Ås stasjon tar 216 sykkel-P-plasser med tak like stor plass som 15 bil-P-plasser.

Sykkelandelen er i dag lav, men varierer en god del. Ved hver av stasjonene på Asker, Ski og Lillestrøm står det parkert 4-800 sykler i sommerhalvåret som utgjør rundt 10% av de reisende. Ved Ås stasjon er det en høyere andel som delvis skyldes mange studenter som bruker sykkel mellom stasjonen og universitetet på Ås. Ved andre stasjoner er sykkelandelen lavere, og ved bussholdeplassene er sykkel-parkeringen svært beskjeden.

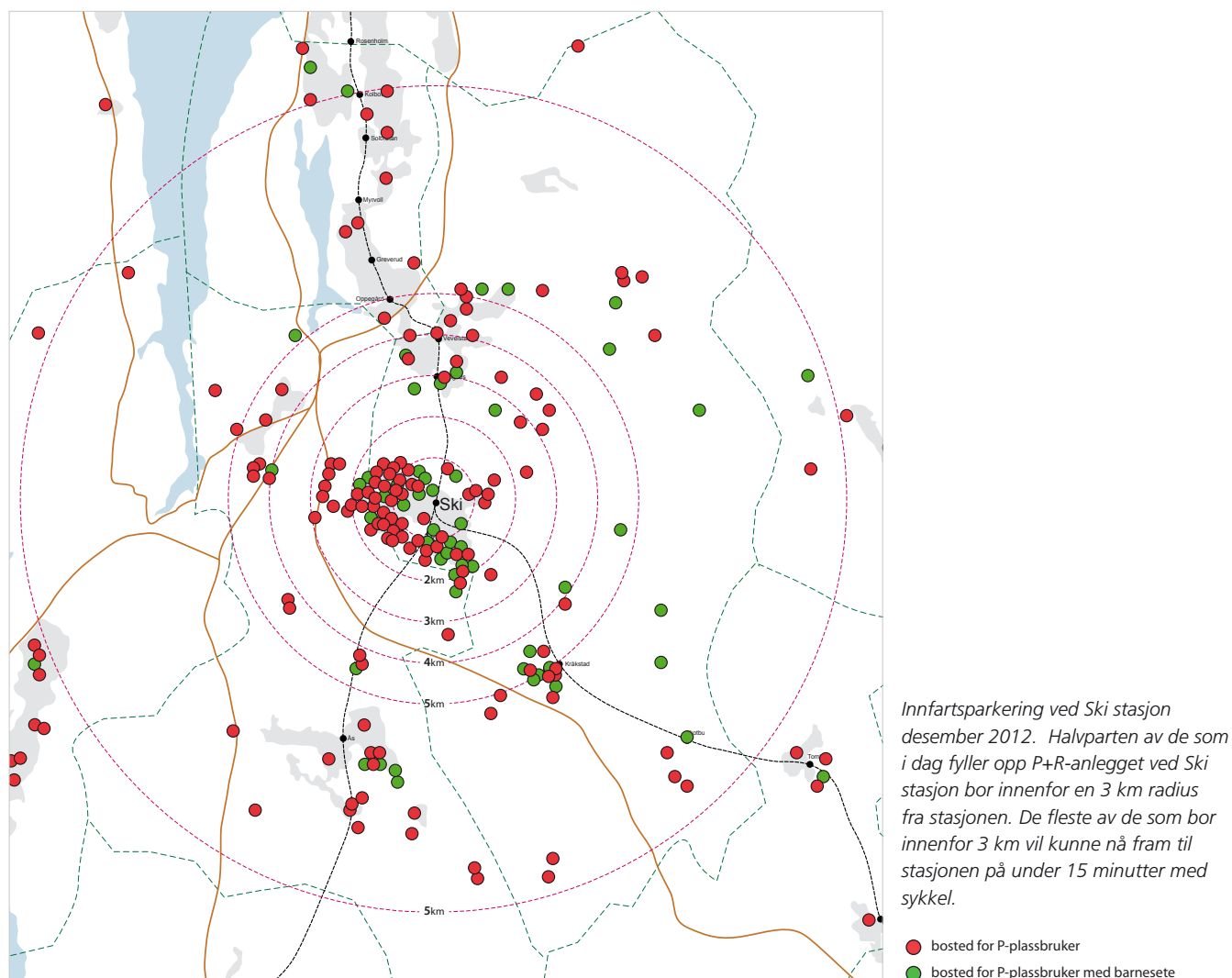
Sandvika er en av Norges mest trafikkerte jernbanestasjoner. Tusenvis av mennesker bor i grei sykkelavstand til stasjonen, men P-tilbudet står ikke i stil med togtilbudet. Nå skal stasjonsområdet rustes opp, og et sykkel-P-hus inngår i planprogrammet.



Potensialet for sykkel som tilbringer til kollektivsystemet i Oslo og Akershus er meget stort.

- I bybeltet innenfor Lillestrøm-Asker-Ski bor nesten alle i bekvem sykkelavstand (under 3 km, maks 15. minutter) fra et kollektivtilbud med minst ½-times frekvens.
- I bybeltet kan dessuten de fleste nå et høyfrekvent kollektivtilbud med inntil 5 km sykkeltur (maks 25 minutter) til Asker sentrum, Sandvika, T-banen i Bærum, Lysaker, Skøyen, Oslo S og andre knutepunkter i Oslo, Kolbotn, Ski.
- Utenfor bybeltet kan over halvparten av befolkningen nå fram til en jernbanestasjon i bekvem sykkelavstand.

Andelen som sykler, også om vinteren, er mye lavere hos oss enn i de store by-områdene i Sverige og Danmark. Byer som har oppnådd høye sykkelandeler har satset målbevisst på sykkelveier og annen tilrettelegging, og godt vintervedlikehold (Civitas 2013). En høy andel vintersykling i Umeå i Sverige, med like strenge vintre som i Oslo, tyder på at det er et potensial for at andelen som vil bruke sykkel som tilbringer hele året kan komme til å øke i fremtiden.



Det er spesielt viktig å tilrettelegge for normalsyklisten som gjerne sykler 1-3 km inn mot byer og tettsteder. De som sykler lenger for å komme til et særskilt godt kollektivtilbud i knutepunktene, kan ha behov for oppvaring av tøy, eventuelt også mulighet for å dusje/skifte, før de setter seg på toget.

Det forventes særlig sterk passasjervekst fra de store togstasjonene som følge av byvekst; raske togforbindelser med høy frekvens; og økt trengsel i veinettet. Det er vanskelig å øke P+R for bil i byene, derfor kan etterspørselen etter sykkelparkering komme til å øke mye.

På togstasjonene i Malmø/København bygges det nå ut P-anlegg med plass for et par tusen sykler eller flere. De integreres i bygninger/P-hus for å få plass til nok sykler. Slike løsninger bør helst innpasses i forbindelse med andre byggetiltak i stasjonsområdene.



På Nesøya i Asker bor det rundt 4 500 innbyggere. Lokalbussen forsinkes i morgenrushet av bilene som stanger mot økende køer på E18. De som bor lengst inne på øya har 15 minutter å sykle fram til ekspressbussen i Slependkrysset. Ikke mange benytter denne muligheten i dag. Men, det bør tenkes nytt også for koblingen mellom buss og sykkel. Tilrettelegging av gode parkeringsanlegg er en del av oppgaven.

Tilpasning til kollektivtilbud

Utvikling av P-tilbudet må tilpasses kollektivsystemet og målpunkter for reiser.

Jernbanen er stammen i kollektivtransporten, fordi toget er raskt, har stor kapasitet, går inntil sentrum av byene, og binder regionen sammen. I sentrale deler av Oslo by og ved knutepunkt i det regionale jernbanesystemet kan vi forvente å finne de største konsentrasjonene av arbeidsplasser i framtida. Disse vil være:

- Oslo sentrum, T-baneringen, Bryn, Økern, Skøyen, Fornebu
- Lysaker, Sandvika, Asker sentrum, Drammen
- Ski-Ås, Moss
- Lillestrøm-Kjeller-Ahus, Gardermoen

Bussene vil i økende grad mate mot knutepunktene, fordi:

- Folk skal på jobb- eller har handels og serviceærend også i Akershusbyene
- Folk skal kunne bytte til tog for reiser til Oslo by eller andre regionale knutepunkt
- Det skal bli relativt sett mindre busstrafikk inn mot Oslo sentrum

Hovedveisystemet vil få gode busstopp ved knutepunktene. F.eks. slik at ekspress-busser fra Hønefoss, Røyken, Lier eller Notodden uten stort tidstap skal kunne slippe av/ta opp passasjerer som skal på jobb i Sandvika.

I avvikssituasjoner vil buss-for-tog dra nytte av et bussystem med god kobling mot knutepunktene.

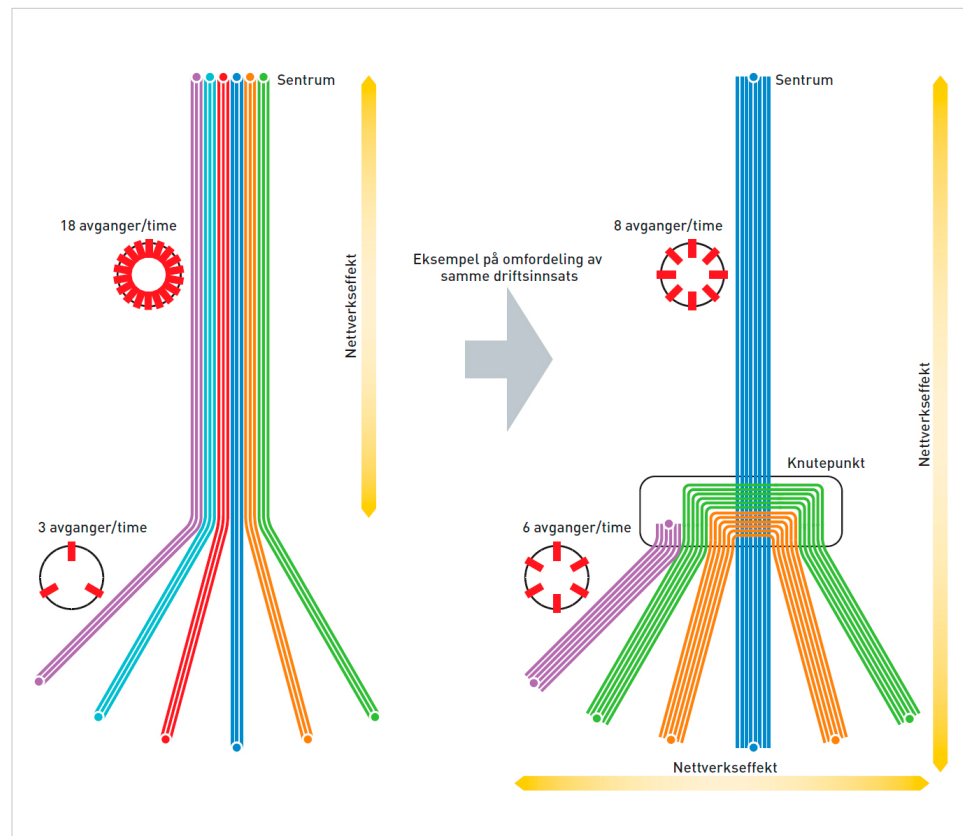
Lokaltogene (Moss-Oslo, Dal-Asker, Eidsvoll-Kongsberg, Kongsvinger-Oslo, Mysen-Oslo) stopper lokalt på ytterstrekningene, men kjører raskt (knutepunkts-stoppende) innenfor Asker, Lillestrøm og Ski. Det vil bli noe hyppigere frekvens f.o.m. desember 2014 (ca. år 2020 Oslo-Moss). Regiontogtilbud forventes å ha høy attraktivitet for Oslorettede reiser i framtida og det vil også være attraktivt med P-plasser ved stasjoner på ytterstrekningen.

Nærtrafikkstrekningene (Asker – Lillestrøm, Oslo-Ski) tilføres økt kapasitet med de nye dobbeltsporene. F.o.m. desember 2014 innføres 15 minutters frekvens på strekningene Asker-Lillestrøm, tilsvarende vil skje på strekningen Oslo-Ski når ny Follobane står ferdig. På lengre sikt (når ny jernbanetunnel gjennom Oslo står ferdig) er det mulig å tilby hyppigere frekvens (som for metro). Hyppige avganger med tog vil gi lettere overganger fra matebusser.

Metro-systemet i Oslo og Akershus (Østerås og Kolsåsbanen, til A-hus og Fornebu på sikt,) utvikles for å ta imot de tyngste trafikkstrømmene i nærområdet til Oslo. I dagens rutemodell tilstrebes 7,5 minutters frekvens der det er trafikkgrunnlag for dette. Bygging av Lørenbanen og nytt signal-system tilfører økt kapasitet, men ny metrotunnel er en forutsetning for en langsiktig utvikling med høyere frekvens på dagens- og evt. fremtidige grenbaner.

Det er fordel om innfartsparkering er fordelt og lokalisert utover langs alle kollektivårene for buss og tog slik at folk ikke behøver å kjøre unødvendig langt med privatbil før man fanges opp av et P+R-tilbud. Dette sparer miljøet ved at det blir redusert biltrafikk som igjen vil bidra til mindre kø og forsinkelser for bussen som bruker det samme veinettet. Samtidig bør innfartsparkeringen anlegges på steder med så høy frekvens på bussene at tilbudet oppleves som attraktivt.

Det kan være attraktivt med innfartsparkering knyttet til ekspressruter. Slike tilbud bør helst utvikles på steder hvor det er et kollektivtilbud også utenom rush. På steder som Olavsgaard og Sonsveien, begge langs E6, er dette kravet oppfylt ved at P+R-anleggene betjener både ekspressbuss og lokalbuss/ tog. Tilsvarende gjelder for P+R for båt i Vollen i Asker som ligger i kort gangavstand fra bussholdeplass, og gjør det mulig å komme seg hjem utenom de tre båtavgangene.



Kollektivsystemet i Oslo og Akershus med omland utvikles etter et overordnet prinsipp hvor bussene kjører med høyere frekvens lokalt, i stedet for parallellkjøring med kapasitetstunge banesystemer inn mot sentrum. Dette Strategien er basert på vedtatt opprustning og opptrapping av togtilbudet med flere avganger, stivere frekvens og gradvis innfasing av doble togsett. Det vil fortsatt være Oslorettede busslinjer i noen korridorer der overgang til tog er lite hensiktsmessig.

Kilde: K2012 Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2012 - 2060, juni 2011

Tilpasning til veisystemet

Hovedveisystemet i korridorene inn mot Oslo har stor trafikk som gir køer og dårlig fremkommelighet for buss. Statens vegvesen har gjennomført trafikkberegninger for 2030-situasjon hvor også de tiltak som er foreslått i revidert Oslopakke 3 er lagt inn, inklusive ny E18 i vest, ny Rv 22 og ny Manglerudtunnel. Prognosene viser en forverret fremkommelighet i alle korridorer, med unntak for konkrete områder hvor veikapasiteten øker.

- I vest kan det bli bedre fremkommelighet langs E18, langs parallellveier til E18 i Bærum og langs E16. Fylkesveinettet som mater inn mot riksveiene - Røykenveien, Slemmestadveien og hovedatkomst fra Lommedalen – kan få dårligere fremkommelighet, likeså fremkommeligheten inn i Oslo.
- I Nord-øst forbedres situasjonen på ny strekning Rv22, men fremkommeligheten kan bli verre langs E6 og Rv 159. Tiltakende køer på fylkesveinettet rundt Lillestrøm, Hvamskrysset og Skedsmokorset.
- I Sør vil ny Manglerudforbindelse gi avlastning inn mot Oslo øst og Grorud-dalen fra sør, men det kan bli dårligere fremkommelighet på E6 og E18 inn mot Oslo.

Uten at det gjennomføres radikale grep for å redusere biltrafikk-veksten i Oslo og Akershus, må man være varsom med å lokalisere P+R-anlegg til hovedveinettet nær opp mot Oslo by eller til de mest trafikkerte delene av fylkesveinettet i Akershus. Biler som kjører til P+R vil bidra til å forsterke køene og gi dårligere fremkommelighet for bussene.



Modellberegninger fra SVV fra februar 2013 viser at køene inn mot Oslo og de store knutepunktene i Akershus vil øke fram mot 2030, som her på E18 ved Blommenholm i Bærum. Foto: INBY AS

■ En P-plass bygget som et enkelt overflateanlegg (30-40 000 kr i investering, 1 000 kr/ år i drift) vil ha en årlig kostnad rundt kr 3 000 per plass. (30 år nedbetaling, og 4,5% rente).

■ En plass i en P-kjeller (250 000 kr i investering, 2 000 kr/år i drift) vil ha en årlig kostnad på 17-18 000 kr per plass.

P-kapasitet for bil

Utbyggingen av innfartsparkering de siste 20 årene har vært en form for dugnad. Transportetatene har med hjelp av bompengemidler fra Oslopakkene bygget P-anlegg på offentlig grunn i takt med økende etterspørsel. Nå er de fleste ledige arealer ved jernbane- og metro-stasjoner brukt opp. Det har blitt kostbart å utvide kapasiteten der etterspørselen er størst.

Kostnaden ved tilrettelegging for parkering varierer mye, fra kr. 30.000 pr. plass for de rimeligste, til kr. 250.000 per plass for de dyreste overflateanleggene. Dette tilsvarer prisen ved å bygge P-hus eller P-kjellere. Ved videre utbygging av innfartsparkeringsplasser i de sentrale delene av Oslo og Akershus, vil stykkprisen ligge i størrelsesorden 250.000.

I byene og i bybåndet er P-hus eller P-kjeller den eneste mulige løsning for å øke kapasiteten på lengre sikt. Tar vi høyde for at det er dobbelt så høye driftskostnader for et P-hus enn for overflate-P-anlegg, vil det være snakk om en 5-10-dobling av kostnadene sammenliknet med den perioden som ligger bak oss.

Innfartsparkering er i dag gratis de fleste steder. Der det er kapasitetsproblemer kan parkeringsanleggene være fulle ved halv åttetiden om morgenen, noen steder enda tidligere. Tendensen er at det blir fullt stadig tidligere på morgenen. Togreisende som for eksempel skal levere barn i barnehage på vei til stasjonen vil da i praksis være utestengt fra tilbudet.

Jernbaneverket har på noen av sine innfartsparkeringsplasser innført ordninger med parkeringsbevis knyttet til månedskort for å hindre at P-plassene opptas av parkerende som ikke er togkunder. Parkeringsavgiften er i de fleste tilfellene kr 50 per måned. På Lillestrøm stasjon, hvor parkeringsanlegget drives av Q-park, er prisen kr 290 pr. måned eller kr 50 per dag, begge deler for kunder med månedskort.

Behovsprøving er det alternativet til prisregulering som er foreslått av mange, men dette er krevende å gjennomføre. Skal dette være knyttet til barnehageplass, til bevegelsesvaner, til bosted, til husholdets økonomi osv.? Det er nærliggende at kommunene da måtte overta ansvaret for driften av P-anleggene. Men, selv da vil dette kreve omfattende et byråkrati, og neppe fange opp alle de ulike behov folk har for å bruke bil. Ofte er det også slik at en jernbanestasjon betjener togreisende bosatt i flere kommuner.

Flest kollektivreisende vil sannsynligvis få glede av P+R med et avgiftssystem som stimulerer til både kortsiktige- og langsiktige tilpasninger av våre reisemønstre:

- Samkjøring, f.eks. flere i hver bil eller at et par som bringer/henter i barnehage benytter samme bil
- Å bruke bil færre dager i uka, f.eks. i forbindelse med handling
- Å bruke bil bare i perioder med stort behov, f.eks. når barna går i barnehage
- Å legge opp hverdagen annerledes med mindre behov for bil, for eksempel handle med bil færre dager i uka, eller søke om plass i barnehage i kortere avstand fra hjemmet

Avisen for Øvre Romerike
ULLENSAKER • EIDSVOLL • NANNESTAD • HURDAL • GJERDRUM

AKERSHUS FYLKESKOMMUNE
AVD. PLANIERING OG MILJØ
POSTBOKS 1200 SENTRUM
0107 OSLO

Eidsvoll Ullensaker BLAD

LØSSALG KR 20,- NR. 170 ONSDAG 4. SEPTEMBER 2013 113. ÅRGANG

Grunnlovsavisen

www.eub.no

Blir OL-sjef

Hurdølingen Jostein Buraas er klar for OL på Lillehammer i 2016.

Side 6



Vil spille

Biblioteksjef Laurel Sharp er glad i bøker. Nå inviterer hun ungdommene med på bibliotekspillet.

Side 11



Design your love

LYKKERINGENE™

Mestergull
Jessheim Storsenter
tlf. 63 97 00 55

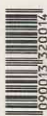
For få plasser:



■ Øvre Romerikes tre togstasjoner har ikke nok parkeringsplasser.

■ Med unntak av noen få nye plasser på Eidsvoll Verk og Jessheim, er det ingen planer om flere.

■ – Parkeringsbehovet i Eidsvoll er nesten alltid større enn vi klarer å dekke, sier Trude Isaksen i Jernbaneverket.



7 050013 520014

SIDE 2 og 3

Stengte 12 klasserom



Verneombudet ved Vilberg ungdomsskole stengte 12 klasserom. Da grep kommunen inn.

Side 4

Ny garasje?

Vi tilbyr oppsett av garasje tilpasset din bolig, og ditt behov.

Ta kontakt for gratis befaring med et uforpliktende tilbud!

JES
Jenssen Eidehus Service AS

tlf. 91875526
www.jenssenidehus.no

Innfartsparkeringene på jernbanestasjonene på Øvre Romerike er smekk fulle, og det er få ledige arealer for utvidelser. P-anlegget på Eidsvoll Verk utvides med cirka 50 plasser i 2014. Det er mulig å utvide kapasiteten ved Hauer seter, men reisetida til Oslo er her 15 min. lenger. Faksmile fra Eidsvoll Ullensaker Blad, 4. september 2013.

På flere innfartsparkeringer i Akershus er over halvparten av brukerne bosatt mindre enn én kilometer fra stasjonen. En tilpasset avgift på mange av fylkets innfartsparkeringer kan frigi plasser til dem som bor lengre unna eller som av andre årsaker har mest bruk for tilbudet. Etterspørselen blir mindre og behovet for videre utbygging av kostbare og arealkrevende innfartsparkeringer kan samtidig reduseres.

En avgift på 20-30 kr per dag kan bidra til at noen av dem som har kort avstand velger å redusere bilbruken. Dette viste seg da Vegdirektoratet innførte parkeringsavgift for sine ansatte. Personer som var bosatt nær arbeidsplassen, eller hadde gode rammevilkår for kollektivtransport, reduserte bilbruken (Christiansen 2012, se Samferdsel nr. 8, okt. 2012).

Pris- og sonestruktur

Gjeldende pris- og sonestruktur påvirker folks reisemønster. Det bør vurderes hvor ønskelig det er å tilrettelegge for slike tilpasninger som innebærer unødige mange bilreiser, delvis i de mest belastede delene av veinettet, og som dessuten gir et tap i billettinntekter for staten og fylkeskommunen.

Mange ønsker å kjøre bil frem til sone 1 med de rimeligste kollektivbillettene. Det er derfor spesielt stor etterspørsel etter innfartsparkering ved de to togstasjonene på bygrensa til Oslo, Lørenskog og Rosenholm. Samme situasjon gjelder for metrostasjonene i Bærum som har Oslo-takst, men her får de reisende også tilgang på et samlet kollektivtilbud som nok er mer attraktivt enn alternativ reise med buss fra startstedet i Bærum. En utfordring er likevel at veikapasiteten allerede er sprengt, og at økt biltrafikk fra bostedet til P+R vil kunne redusere fremkommelighet for buss i Bærum ytterligere.

Tilsvarende er det etterspørsel fra folk som bor i sone 3 til P-plasser i sone 2. Dette gjelder Leirsund stasjon (få P-plasser i dag) i nord-øst, Ski stasjon i sør, Asker og Heggedal i vest.

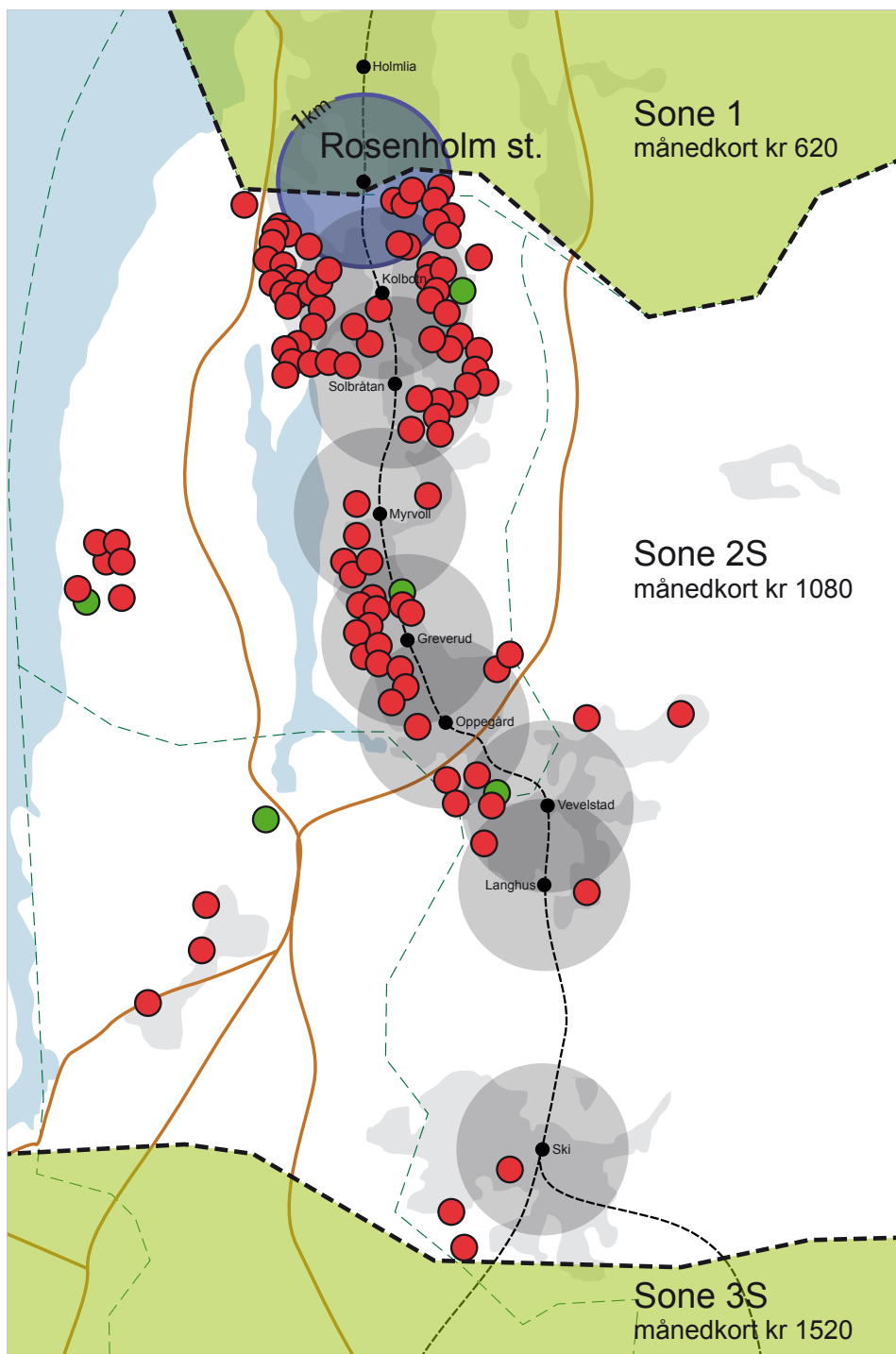
Det er i dag lite å vinne på å kjøre langt med bil fra ytre deler av Akershus, fordi en periodebillett fra sone 4 til Oslo koster det samme som en periodebillett fra sone 3.

En P-avgift tilsvarende cirka 20 kr per dag vil sannsynligvis nøytralisere det meste av «skjevheten» i prissystemet som skyldes sonegrensene, fordi det på en måned tilsvarer omtrent verdien av en ekstra sone med periodebillett (470 kr per måned i forskjell).

Rimeligere periodebilletter i Akershus enn i nabofylkene stimulerer til å kjøre bil inn til P+R i Akershus. Bompengavgifter nøytraliserer i dag effekten noen steder, men dette bildet kan endre seg. Å kjøre inn til kollektivsystemet i Akershus kan gi redusert reisetid og lavere kostnader for den enkelte. I noen tilfeller kan det medføre lange bilreiser parallelt med kollektivtransporten. Det gir økte kostnader for fylkeskommunen som kompenserer NSB for tapte billettinntekter som følger av at tillegget for periodebillett i sone 4 er gratis for togreisende innenfor Ruters område.

Denne typen tilpasning har et begrenset omfang i dag, men kan bli større i fremtida.

- Bosatte i Nord-Odal kommune har korteste og beste kollektivtilbud til Oslo ved å kjøre 25 minutter til Eidsvoll stasjon og ta toget 35 minutter til Oslo, dvs. samlet reisetid cirka 65 minutter. Fra og med 2015 vil det være tre avganger per time. Månedskort koster 1 570 kr + 50 kr i P-avgift = 1 630 kr per måned. Ordinær kollektivreise med buss via bussbytte på Skarnes tar cirka 95 minutter og koster 2500/2 985 kr per måned (uten-/med overgang i Oslo).
- Bosatte i Moss-regionen kan spare 380/860 kr per måned i billettutgifter på å kjøre til P+R ved Sonsveien stasjon. Nesten ingen gjør dette i dag, sannsynligvis fordi bompengavgiftene ved fylkesgrensa cirka 50 kr per dag oppveier fordelene. Bompengestasjonen tas ned i 2019.
- Bosatte på Ringerike som ikke har offentlig subsidiert kollektivtilbud kan oppnå mye rimeligere billett ved å kjøre til Bærum. Vi har få observasjoner av en slik tilpasning, noe som også kan skyldes at det innebærer en trafikkert



Innfartsparkeringen på Gjønnestrand er gratis, men er full tidlig om morgenen. Metroen gir rask og forutsigbar reise til Oslo. De fleste har et alternativt buss-tilbud, men bussene står i bilkø hver eneste dag og bussbilletten er dessuten 470 kr dyrere per måned enn med metroen.

Foto: INBY AS

En stor andel av de som benytter P+R på Rosenholm bor i kort avstand fra stasjonene langs Follobanen.

Sirklene angir 1 km radius fra stasjonene fra Rosenholm og sørover. Alle stasjonene har halvtimes frekvens, mens Kolbotn har to andre togstopp i tillegg.

Ved å kjøre til Rosenholm sparer de reisende 450 kr per måned i periodebillett, mens NSB/Staten taper tilsvarende.

De fleste må følge den trafikkerte Fv. 152 for å komme til Rosenholm med bil.

og kostbar bilreise. Vedtatt bompengefinansiering av ny E16 vil redusere dette incitamentet i fremtiden.

- Bosatte i Buskerud, Telemark og Vestfold når fram til et rimelig og høy-frekvent kollektivtilbud ved P+R i Asker sentrum, og utgjør i dag rundt 30 % av de som benytter P+R. Et eventuelt fremtidig bompengesnitt på E18 ved fylkesgrensa vil redusere fordelen, mens bortfall av bomstasjonen på E18 i Sande vil virke motsatt.

Byutvikling

I bybåndet og i stasjonsbyene er det nødvendig å vurdere verdien av å ha store P+R-anlegg opp mot potensialet for bolig- og byvekst. Også kapasiteten i veinettet må prioriteres med tanke på gående, syklende og buss.

Parkering i by organiseres mest effektivt som sambruksanlegg som er lokalisert med enkel atkomst fra hovedveinett og med liten belastning for gatenettet i byen. Hvert anlegg bør utnyttes mest mulig over døgnet og uka, slik at det ikke må bygges flere kostbare P-anlegg enn nødvendig. Dette kan føre til at innfartsparkering på lang sikt vil bli en del av et felles P-system for byene.

Metrolinjene i Oslo/Bærum og nærtrafikken mellom Asker – Lillestrøm – Ski (når Follobanen er ferdig og frigjør kapasitet på lokalbanen) er et det mest kapasitetssterke kollektivtilbudet i Norge, og er i stand til å ta unna nærmest ubegrenset med fortetting og byutvikling langs linjene (forutsatt fremtidige utvidelser i Oslotunnelene).

Rosenholm stasjon er et typisk eksempel. Her er det i dag en stor innfartsparkeringsplass og mye ekstensiv næringsvirksomhet på begge sider av fylkesgrensa mellom Oslo og Akershus. Når Follobanen står ferdig om cirka 7 år, vil stasjonen i følge NSBs foreløpige planer ha 6 avganger pr time og 15 minutters reisetid til Oslo.

I en bysituasjon kan en P-plass på 10 dekar (cirka 400 P-plasser) isolert sett gi rom for 150 boliger eller rundt 1 000 kontorarbeidsplasser. Store grå arealer midt i byen - med trafikk og atkomstveier – begrenser også mulighetene for å utvikle en funksjonell og estetisk bystruktur.



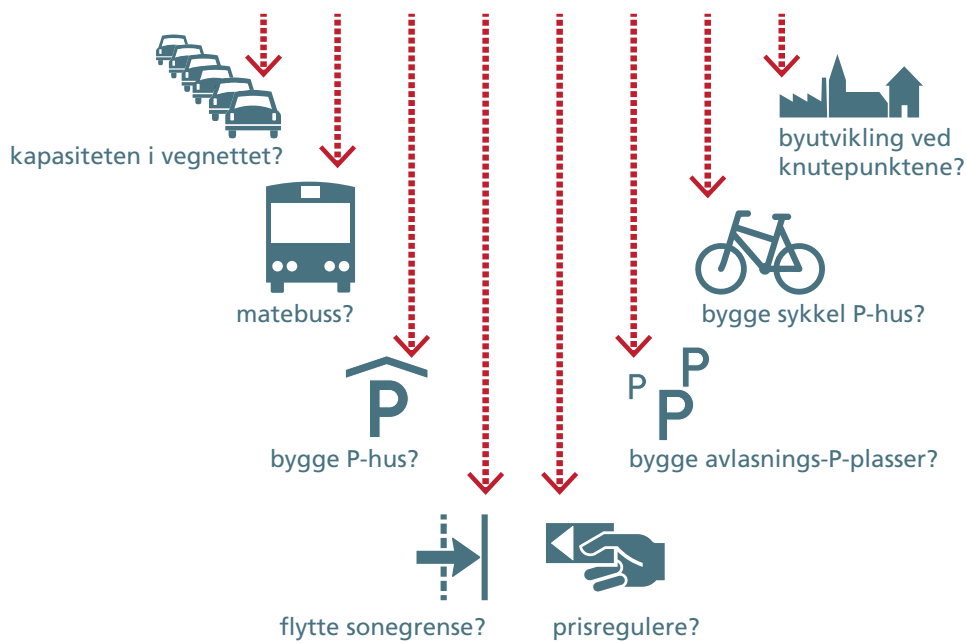
Strømmen stasjon har i dag 250 P-plasser og snaut 800 påstigende per retning/dag, det tar 23 minutter å reise inn til Oslo, og fra desember 2014 vil det gå fire tog i timen. Det er relevant å undersøke nytten av så mange P-plasser opp mot en alternativ byutvikling rundt stasjonen. Kan de som parkerer her i dag få et godt kollektivtilbud på annen måte?

Foto: Ruter AS v/Tore Kåss

Se virkemidlene i sammenheng

Innfartsparkering er ett av flere virkemidler som bidrar til å gi et godt kollektivtilbud. I dette kapitlet er vist hvordan ulike faktorer spiller inn.

Når kapasiteten for innfartsparkering er overskredet, er det nødvendig å vurdere alle faktorene og virkemidlene i sammenheng før tiltak iverksettes:



Før det store morgenrushet på Nesoddtangen innfartsparkering, foto: James Watkins

4

STRATEGIER FOR Å UTVIKLE TILBUDET

En beslutning om å utvide kapasiteten ved en stasjon/holdeplass skal være basert på en samlet vurdering hvor det i tillegg til registrert etterspørsel etter P+R også tas hensyn til:

- Potensialet for økt bruk av sykkel
- Kapasitet i det lokale veinettet og behov for arealer til byutvikling
- Hvilket geografisk område P-anlegget vil betjene, og potensialet for økt bussmating
- Samspill med andre holdeplasser og P-anlegg, og betydningen av prissoner
- Brukerbetaling (som kan benyttes til å dekke driftsutgifter)
- Kostnad-nytte for trafikantene

Satse på P+R for sykkel

Sykkelparkering skal være gratis og skal tilbys i nødvendig omfang ved alle stasjoner og holdeplasser. Særlig i stasjonsbyene hvor det vil bli økende trengsel i veinettet og knapphet på arealer, bør sykkel kunne spille en større rolle som tilbringer til togstasjonene.

Raske, trafiksikre og godt vedlikeholdte atkomster for gående og syklende helt frem til perrongene er viktig for å øke bruken av kollektivtransport. Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og kommunene skal arbeide for å utbedre mangler og ivareta godt vintervedlikehold av atkomstnettet for myke trafikanter.

Ved de store stasjonene må vi ta høyde for sykkelparkering i en annen skala enn i dag, og behov for P-hus for sykler skal tas opp til vurdering når det planlegges byggetiltak rundt de store jernbane- og metrostasjonene. Det bør vurderes en økt standard med for eksempel garderobe, låsbare skap for oppbevaring av klær og hjelm, og tilknyttede servicefunksjoner som sykkelverksted.

■ En bil-P-plass med snuareal gir plass til 50 sykler i stativ, stablet med to sykler i høyden

Sykel-P-huset på Asker stasjon har gangatkomst direkte til plattformen.

Det er i dag plass for cirka 100 sykler, men ved å flytte vegger mellom P-hus for bil og P-hus for sykkel kan kapasiteten økes.



Utvide P+R for bil utenfor byområdet, særlig langs busskorridorene

Innfartsparkering er et nødvendig tilbud for personer som bor i spredtbygde områder som er dårlig betjent av kollektivtransport. Ved planlegging av nye P-anlegg må det tas hensyn til lokale trafikkforhold slik at ikke biltrafikk til P-plassene belaster lokalveier. Bilparkering bør tilbys ved stasjoner / holdeplasser hvor passasjerene fanges opp tidligst mulig i reisen.

Jernbanen stimulerer i dag til ny byutvikling. I flere av stasjonsbyene er det i dag store P+R-anlegg, men de er stort sett fulle. Vi må begrense bruken av sentrums-arealer til parkering og sikre at P-plassene ikke fylles opp av folk som kan gå eller sykle til stasjonen.

Store parkeringsanlegg skal i første rekke bygges ved stasjoner hvor parkering ikke fortrenger framtidig byutvikling. Aktuelle stasjoner kan være Hauerseter, Blaker og Sonsveien og noen andre.

- Hauerseter ligger nær et motorveikryss og har tilsynelatende få arealkonflikter ved fremtidig utvidelser. Toget har 30. minutters frekvens og kan om nødvendig tilføres mer kapasitet ved å kjøre doble togsett i fremtiden. P+R på Hauerseter kan betjene store deler av Øvre Romerike via riks- og fylkesvegnettet. Ulempen er at toget til Oslo bruker 45 minutter sammenliknet med 23 minutter fra Gardermoen (nærmeste stasjon som kan kobles til en matebussordning).
- Blaker ligger ved fylkesvei og har et potensial for utvidelser på bakkeplan, og ligger til rette for P-hus i framtida. Blaker kan betjene spredtbygde områder i Sørumsand og Aurskog-Høland, og kan avlaste Sørumsand.
- Sonsveien ligger ved et motorveikryss på E6 og kan betjene spredtbygde områder i Vestby og indre deler av Østfold. Utvidelse av dagens P-anlegg må skje på dyrket mark eller som P-hus. Plassen er i dag full tidlig om morgenen. 2/3 av bilene kommer fra boligområdene i Son som har matebuss til hver togavgang. En utvidelse må vurderes opp mot å videreføre dagens ordning med matebusser.



Busstoppet «Furua» ved Slemmestadveien i Asker ligger ved siden av et kommunalt utfarts-P-anlegg som bør kunne tas i bruk av pendlere på ukedagene. Kommunen vurderer tilsvarende kombinasjonsløsninger fire andre steder langs den samme fylkesveien.

Det er enklere å finne arealer til innfartsparkering langs busslinjene. De har flere stopp og de kan enklere legges til steder hvor det er plass til et P-anlegg. Det er mindre etterspørsel etter P+R for buss enn til skinnegående kollektivtilbud. Situasjonen vil kunne endres ettersom P+R for tog fylles opp. På Nesodden er det bygget innfartsparkering for matebusser til båt. Dette kan bli en modell for matebusser til tog.

Parkeringsanleggene skal bygges ved traséer som har et godt rutetilbud over store deler av døgnet, slik at de reisende ikke blir prisgitt noen få rushtidsavganger.

P+R som et «supplement» i byområdene

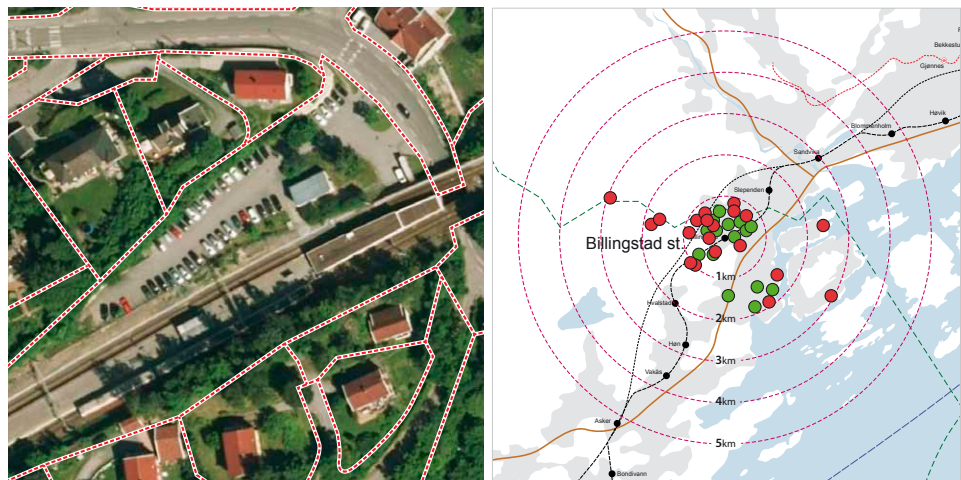
I byene og i bybåndet rundt Oslo vil de fleste bo i gangavstand til et godt kollektivtilbud. Et parkeringstilbud for bil skal i første rekke være et supplerende tilbud for de som ved ulike anledninger har behov for å bruke bil på en del av reisen.

Byutvikling begrenser muligheten for overflateparkering tett ved stasjoner, og krever at kapasitet i det lokale veinettet prioriteres for buss, gående og syklende framfor bilkjøring.

Hovedstrategien skal være å bygge tettere og forsterke kollektivnettet, slik at stadig færre har behov for å kjøre bil til holdeplasser i bybåndet.

Oppmerksomheten må være rettet mot hvordan vi utnytter eksisterende P-kapasitet snarere enn det å bygge nye store P-anlegg for biler.

På lang sikt er det lite realistisk å opprettholde et eget parkeringssystem reservert for de kollektivreisende i byer som Asker sentrum, Lillestrøm, Bekkestua, Jessheim m.fl.



Billingstad stasjon i Asker er typisk for situasjonen i nærområdet til Oslo. P-anlegget for biler er fullt tidlig om morgenen, samtidig som det er få ledige arealer for å utvide P+R. Skal anlegget utvides, må det bygges P-hus eller erverves arealer fra villabebyggelsen rundt. De fleste som benytter P-anlegget bor i relativt kort avstand fra stasjonen. I slike situasjoner anbefales heller en moderat prisregulering.

- Byene får mindre ledig kapasitet i gatenettet ettersom de vokser. Fremtidige parkering må da samles i færre og større anlegg med kort og enkel adkomst fra hovedveinettet
- I byene skal det settes av minst mulig parkeringsareal for biler. Hvert parkeringsanlegg må betjene flere formål for å gi høy utnyttelse av kapasiteten over døgnet og uka (sambruk)
- Det vil være vanskelig å håndheve et system hvor de kollektivreisende betaler vesentlig lavere pris for å parkere enn f.eks. de som har jobb i byen

Det er kommunene som er ansvarlig for å samordne areal- og transportplaner for byene. Dette omfatter en parkeringspolitikk. Jernbaneverket og Akershus fylkeskommune må samarbeide med kommunene for å avklare løsninger for arealbruk og parkering som ivaretar langsiktig og miljøvennlig byutvikling rundt jernbanestasjon og bussholdeplass.

Betalingssystem

På steder hvor fremmedparkering er et problem, kan et oblatssystem sørge for at bare kollektivbrukere får tilgang på parkering.

Brukerbetaling kan benyttes til å dekke utgiftene til drift og forvaltning av innfartsparkering, men ikke som et kapasitetsregulerende virkemiddel.

For å sikre at en ordning med betaling per dag/time skal bli enkel for kunden, og rimelig i drift for det offentlige, må det utvikles andre løsninger enn tradisjonelle parkeringsautomater, for eksempel bruk av Autopass-brikke, betaling per telefon eller reisekort.

God informasjon om P-tilbudet

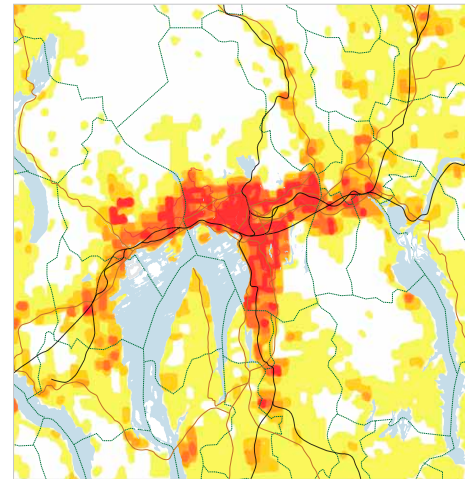
Alle P+R skal skiltes med samme type offentlig veiskilt. Anlegg med flere enn cirka 20 P-plasser skal i tillegg skiltes fra nærmeste fylkes- eller riksvei.

Det skal utvikles et felles nettbasert informasjonssystem om P+R-tilbudet i Oslo og Akershus som helst også bør inkludere omegnskommunene i vest.

- Enkel kartbasert oversikt over P-tilbudet for sykkel, mulighet for sikker og innelåst parkering av sykkel, evt. om lokale utleieordninger for sykkel osv.
- Enkel kartbasert oversikt over P-tilbudet for bil (rene P+R-anlegg og kommersielt P-tilbud ved stasjonene)
- Opplysninger om priser og kapasit



Sykkelparkering på Gjønnen stasjon, foto: INBY AS



Figuren viser bybåndet rundt Oslo som strekker seg fra Asker i vest, til Lillestrøm i nordøst og Oppegård i sør.

Også i byer utenfor bybeltet - som Jessheim og Ski - vil matebuss og sykkel få større betydning enn P+R for bil.

På lengre sikt kan også tettsteder som Ås, Vestby, Sørumsand og Eidsvoll Verk få mer bymessig karakter.

5

ANSVARSEDELING - OFFENTLIGE TRANSPORTMYNDIGHETER

Arealknapphet, befolkningsvekst og økt transportbehov krever et godt samarbeid mellom de ulike aktørene som har virkemidler og ansvar for å utvikle og forvalte innfartsparkeringen.

De offentlige aktørene i Oslo/Akershus er Jernbaneverket, fylkeskommunen, kommunene, Statens vegvesen og Sporveien Oslo AS (tidligere Kollektivtransport-produksjon AS).

Fremtidig forvaltning og utvikling vil skille seg mye fra den perioden vi har bak oss. Innfartsparkeringsanlegg ble i hovedsak bygget som rimelige overflateanlegg på «gratis» offentlige tomter. Hovedregelen har vært at JBV stilte med tomt og SVV (de siste årene som del av AFK) planla og bygget P-anlegg som ble finansiert med bompenger fra Oslopakkene.

For noen P-anlegg er det kommunene som er grunneier. Bærum kommune eier tomtene til de fleste P-anleggene langs Østerås- og Kolsåsbanen og har etterlyst en avklaring av hvem som skal ha driftsansvaret for P-anleggene.

Arealknapphet vil medføre at arbeid med innfartsparkering i framtiden vil dreies mot:

- Mange små tiltak for å øke kapasiteten i eksisterende P-anlegg
- Flere P-anlegg langs busstraseer på fylkesveinettet (hvor det er bedre arealtilgang)
- Sambruksanlegg
- Sykkelparkering og god atkomst for sykkel

P-automater er tungvint i en fremtidig situasjon hvor de reisende bør betale for faktisk bruk av P-kapasitet (per dag). På den kommunale innfartsparkeringen i Asker sentrum (bildet) er det mulig å betale 20 kr per dag, men de fleste benytter ordningen med oblat knyttet til månedskort som koster 50 kr per måned.



Ansvarsdeling mellom offentlige transportmyndigheter

Akershus fylkeskommune påtar seg det overordnende koordineringsansvaret for videre utbygging av innfartsparkeringsplasser i Akershus. Innenfor dette har hver etat ansvaret for P-tilbudet ved egne holdeplasser og stasjoner.

- JBV har ansvar for forvaltning, drift, vedlikehold, planlegging, finansiering og utbygging av P-anlegg langs jernbanen, og inngår samarbeid med kommunene når det er hensiktsmessig
- Sporveien har tilsvarende ansvar/rolle for P-anlegg langs metrolinjene
- AFK v/SVV har tilsvarende ansvar for P-anlegg langs fylkesveier og båt
- Ruter gis i oppgave å utvikle og forvalte et felles informasjonssystem om P+R-tilbudet på tvers av kommuner og etater

Hver etat har ansvar for å utvikle P-tilbudet på grunnlag av felles prinsipper i denne strategien (kapittel 4).

Det er ikke ønskelig å løse mange små investeringsoppgaver basert på pengeoverføring mellom etatene, som i neste omgang gir merarbeid innenfor økonomi- og rapporteringsarbeid og dermed mer administrasjon. En forutsetning for å lykkes er derfor at JBV og Sporveien avsetter tilstrekkelige midler til vedlikehold og mindre investeringstiltak.

Finansiering og lønnsomhet avklares av den etaten som eier P-anlegget. P-hus kan være aktuelt som del av byutvikling i større tettsteder som erstatning for dagens flateparkering, og kommunen vil da være en naturlig samarbeidspartner.

Ruter får som oppgave å etablere et info-system for samlet P-tilbudet basert på at hver etat løpende leverer info om kapasitet, bruksmønster (når er P-plassene ledige?), priser osv.

Jernbaneverket og Sporveien har de fleste P-anleggene hvor etterspørselen er større enn tilbudet. De to etatene har ansvar for å videreutvikle et effektivt og kundevennlig betalingssystem. JBV har SMS-oblat på landsbasis, og Sporveien kan vurdere om det er en egnet løsning også for deres anlegg.

Hver enkelt etat har som en hovedregel byggherreansvar for nye anlegg på egen eiendom. Hvis fylkeskommunen v/Statens vegvesen av spesielle grunner skal stå som byggherre for nye P-anlegg langs metro- eller jernbanelinjene, må dette avtales for hvert enkelt tilfelle.

Finansiering

Forvaltning, drift, vedlikehold og utbygging av innfartsparkerings-anlegg skal finansieres gjennom ordinære budsjetter hos staten og fylkeskommunen. Akershus fylkeskommune skal bidra med supplerende finansiering (bompengemidler m.fl.) til investeringstiltak, og gjennom dette sørge for nødvendig koordinering av tilbudet.



ledende og *levende*

Akershus fylkeskommune
Postboks 1200 Sentrum, 0107 Oslo
Schweigaards gate 4, 0185 Oslo
Sentralbord: 22 05 50 00
postmottak@akershus-fk.no
www.akershus.no